

DUTCH QUARTER TON CUP



REGATTA BOOK 2023

◀ **Foto voorpagina: De Drifter 25 Driftkikker (NED-3693) van Marcel Groenbos in actie tijdens het Almere Haven Race Weekend dat in mei 2023 op het Gooimeer werd verzeild.**

Andere foto's uit dit boek zijn gemaakt door onder andere Riemer Witteveen/ Zeilen Magazine, Jim Post/Deining Magazine, Joris van Lier en Twirre Bogaard en zijn na overleg geplaatst.

Aan de totstandkoming van dit boek hebben de volgende personen een bijdrage geleverd: Alex Nugteren, Ben Hall, Frans Strunk, Henk Wittenberg, Jim Post, Norbert Dieleman, Pax van de Griend, Wim Driessens, Wouter Bouwman en nog vele anderen. Niets uit dit boek mag worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van de maker.

VOORWOORD

Vanaf het eind van de jaren '60 functioneert de ¼ ton klasse als een van de meest succesvolle zeilklassen die er wereldwijd is. Bijna alle beroemde ontwerpers van nu zijn ooit gestart met het ontwerpen van ¼ tonners. Vaak werd een prototype door professionele zeilers naar de overwinning gezeild, waarna de productie op gang kwam. In Nederland zijn het onder andere Klaas T. Kremer (Jachtwerf Waarschip), Jim Lensveld (Jachtwerf Middelharnis), Koos de Ridder (Jac. de Ridder Yacht Design) en Cees van Tongeren (Van de Stadt Design) die nauw betrokken zijn bij het succes in Nederland. Ook veel succesvolle zeilers hebben ¼ tonner gezeild. In de jaren '70 zeilden deze boten in Nederland regelmatig wedstrijden en velden van meer dan 20 boten waren geen uitzondering. De laatste officiële Quarter Ton Cup werd verzeild in 1997. De officiële ¼ Ton-wedstrijden mochten dan van de kalender verdwenen zijn, er waren door de jaren heen nog altijd wel schepen van deze klasse op de wedstrijdbanen te vinden. Ga maar na, in 2002 en 2004 won Berry Aerts met zijn *Itch* onder het IMS-ratingsysteem de Verbondsbezems. Ook de ¼ tonner *Foolproof* van Roel Foolen bleek nog steeds competitief te zijn bij de diverse bekende wedstrijden in Nederland.

In Engeland begon na 18 juni 2005 de revival van de ¼ tonners pas goed. De gerestaureerde ¼ tonner *Purple Haze* pakte op die dag de overall winst tijdens de Round the Island Race 2005 en won daarmee de Gold Roman Bowl. Vanaf dat moment werd heel Europa afgespeurd naar oude Ceccarelli, Fauroux of Jezequel boten, begonnen zeilers weer flink te investeren in de oude ¼ tonners en schakelden ze diverse werven en ontwerpers in om oude schepen van dit type te laten voldoen aan IRC-eisen. De jaren er na groeit het wedstrijdveld gestaag in Engeland en worden de boten steeds professioneler. De Quarter Ton Class aldaar wordt op uitnodiging onderdeel van bekende en grote zeilevenementen in Engeland. Het heeft ook een keerzijde want om onder IRC competitief mee te kunnen zeilen moet flink in de buidel worden getast.

In navolging op de revival in Engeland, organiseerden enkele enthousiaste Nederlandse ¼ ton eigenaren in 2013 de eerste Dutch Quarter Ton Cup (DQTC). Deze werd tijdens de Lenco Regatta op het IJsselmeer verzeild. Vooraf hadden zich meer dan dertig ¼ tonners ingeschreven. Helaas gooiden de weergoden roet in het eten door de zeilers te trakteren op een hele week

windkracht 7. Een aantal ¼ tonners heeft Lelystad toen helaas niet kunnen halen. Het evenement was desondanks een groot succes en de organisatoren besloten enthousiast verder te gaan.

De eerste twee edities van de DQTC werden verzeild onder een door de organisatie berekende mix tussen ORC en SW. Op het water werd fanatiek gezeild, maar op de steiger werd vooral gediscussieerd over de handicaps. In het voorjaar van 2015 lanceerden het Watersportverbond en de Noordzee Club de ORC-Declared meetbrief. Op basis van door de eigenaar aangeleverde gegevens en bestaande rompfles van oude meetbrieven kon voor een jaar een globale ORC-meetbrief worden aangevraagd. Hierdoor kon de DQTC laagdrempelig, eerlijk, overzichtelijk en begrijpelijk onder ORC worden verzeild. De DQTC is inmiddels uitgegroeid naar een kleine competitie om meer ¼ ton eigenaren de kans te geven om verspreid over het land aan een of meerdere evenementen mee te doen.

Hoewel we als klasse wel eens het verwijt kregen de (toen toch al niet heel grote) ORC 4 'om zeep te hebben geholpen' doordat we bij sommige evenementen een eigen startgroep kregen hebben we in 2019 besloten de ORC 4 (weer) te omarmen. Vanaf toen waren de ORC 4 velden bij de evenementen die meetelden voor de DQTC vaak het grootst. Helaas verschenen, net als bij andere klassen, toch steeds minder ORC gemeten ¼ tonners aan de start. In het najaar van 2022 kwamen 15 enthousiaste ¼ ton zeilers dan ook bij elkaar en werd het besluit genomen om de DQTC in 2023 onder SW-rating te verzeilen. Dit om ¼ tonners makkelijker een weekendje mee te kunnen laten doen en het ¼ ton veld weer te laten groeien. En die keuze bleek een succes want in 2023 stonden maar liefst 24 boten in de eindstand van de 11e DQTC. En om de continuïteit van de ¼ tonners wat meer te waarborgen en toekomstbestendig te maken is eind 2023 ook nog eens de Nederlandse ¼ Ton Vereniging opgericht!

Inmiddels hebben bijna 80 ¼ tonners een of meerdere evenementen van de DQTC gezeild en we hopen ieder jaar weer dat er 'nieuwe' boten bij komen! De afgelopen edities werden gewonnen door een Westerly GK24, een Waarschip ¼ ton, een Zeeton 24, een Robber 3E en een Sprinta DS. Dat levert niet alleen mooie foto's op, maar geeft ook goed aan dat de verschillende boten aan elkaar gewaagd zijn.

Op naar 2024, ¼ ton rules forever!

Hylke Steensma



▲
Een foto net na een start van het Almere Haven Race Weekend 2023 op het Gooimeer. Van links naar rechts: De Yamaha 24 *Yamahaola*, De Drifter 25 *Driftkikker*, De Starbuck *Coolkid*, de Conrad 777 *Proton* en de Sprinta DS *Furie*. Onder de giek van de *Proton* door is ook nog net de Fauroux ¼ tonner *Foolproof* te zien.

Bronnen en interessante links:

www.kwarttonzeilers.nl
www.noordzeeclub.nl
www.watersportverbond.nl
www.histoiredeshalves.com

website van de Dutch ¼ ton fleet
website van de Nederlandse klassenorganisatie voor ORC en IRC
website van het Watersportverbond
website over IOR-racemachines

INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD	3
INHOUDSOPGAVE.....	5
GESCHIEDENIS VAN DE ¼ TONNERS.....	6
IOR WAS HOT!	8
WINNAARS QUARTER TON CUP	10
WINNAARS DUTCH QUARTER TON CUP.....	11
TRAPPER 300 STARGAZER	14
SPIRIT 24 BLACK LABEL	18
WAARSCHIP ¼ TON TIMBER TOY	22
WAARSCHIP ¼ TON WONDERWAARLIJK	24
GESLAAGD ¼ TON ZOMEREVENEMENT	27
CARTER DINGBAT BOTTLENECK	28
POSTER ¼ TONNER CATCH (GBR-502)	32
BIJZONDERE BOOT BALLETTENT.....	34
RUFFIAN 23 ¼ TONNER	43
WESTERLY GK24 ¼ TONNER	44
MANZANITA ZUBENELGENUBI.....	47
DRIFTER 25 KATTEKOP.....	51
ECUME DE MER DARK STAR	54
FAUROUX ¼ TONNER FUNNY GIRL.....	56
GIB'SEA 80 PLUS ¼ TONNER	58
DEELNEMERS DUTCH QUARTER TON CUP 2023	61



Scheepsmakelaardij
Goliath

GESCHIEDENIS VAN DE 1/4 TONNERS

1967 - 1996

In deze periode functioneert de Quarter Ton Class als een van de meest succesvolle zeilklassen die er wereldwijd zijn. Veel beroemde ontwerpers van nu zijn ooit gestart met het ontwerpen van 1/4 tonners. Dikwijls zeilden professionele zeilers een prototype naar de overwinning, waarna de productie op gang kwam. Ook veel succesvolle zeilers hebben in deze klasse gezeild. Een paar jaar geldt de 1/4 Ton Cup als het officiële wereldkampioenschap offshore sailing.

De eerste Quarter Ton Cup werd in 1967 verzeild vanuit La Rochelle. Negen boten voeren mee, geen Nederlandse. De Belgische André Nelis – die in de Finn naar zilver en brons zeilde bij de Olympische Spelen – won het evenement met de *Spirit*, het prototype van de Spirit 24. Het winnende land mocht de Cup organiseren en Breskens werd voor 1968 aangewezen.

In 1967 had Hans Kortekaas de Verbondsbezem gewonnen met de *Piranha II* (H 1111), een door André Mauric ontworpen Challenger. Plannen werden gesmeed, en de Quarter Ton Cup van 1968 moest worden gewonnen. Om mee te mogen doen moest de boot voldoen aan de RORC-regels en een maximale rating hebben van 15 voet. De kajuit moest over een lengte van 1,20 m minstens 35 cm hoog zijn, met binnen twee vaste kooien van minstens 1,85 m en een kookgelegenheid en de kajuit moest voorzien zijn van ramen. De plakhouten serieboot had een rating van 17 voet, en moest dus worden aangepast. De rating werd naar 15 voet gebracht door onder andere de kiel van 1,32 m naar 1,24 m in te korten en door 50 cm van de spiegel te zagen. Het achterstag werd vervolgens bevestigd aan een ronde buis aan de spiegel. Het zeilplan was ontworpen door professor Gerritsma van de TU Delft. De boot voerde een grotere genua en een smaller grootzeil met – nieuw voor die tijd – een doorlopende toplat. Zeilmakerij Gaastra ontwikkelde de zeilen. De boot was afgebouwd bij Jachtwerf Gerritsma in Heeg. Kortekaas won het evenement met bemanningsleden Dick de Kat en Wim Kuit. Er werd een wedstrijd van 20 mijl en een wedstrijd van 14 mijl voor de kust gevaren, twee wedstrijden op een Olympische baan en een langeafstandswedstrijd van 100 mijl.

Volgens de regels mocht bij de langeafstandswedstrijd de spinaker niet worden gehesen, maar na protesten van de deelnemers werd dat toch toegestaan. In 1968 werd behalve de Verbondsbezem ook de Kieler Woche gewonnen. De laatste zelfs overall, dus RORC Klasse 1 tot 4. De *Piranha II* verscheen in 1968 dertig keer aan de start (de Quarter Ton Cup niet meegeteld) en werd 27 x 1, 2 x 2 en 1 x 3. En de Quarter Ton Cup werd inderdaad gewonnen. De eerste en enige keer dat een Nederlandse zeiler de 1/4 Ton Cup mee naar huis mocht nemen! ►►





In 1969 werd de Quarter Ton Cup, door de winst van Kortekaas, wederom verzeild vanuit Breskens. Klaas Kremer zeilde met bemanningsleden Paul en Frank Henry het prototype van het Waarschip 1/4 ton (H-1387) naar het zilver. *Waarschip* (zie bovenstaande foto) was de snelste boot van de vloot, maar de Duitse *Listang* – gestuurd door Olympisch kampioen Rodney Pattison – zeilde beter. Er voeren meer Nederlandse boten mee. Derde werd de *Samourai* (H-1443) van schipper Douwe Gaastra en vierde Cees van Tongeren met de Trotter Pandora *Pandoer* (H-1416). *Pandoer* had een T-kiel en was z'n tijd ver vooruit. *Pandoer* was met 6,5 meter de kleinste 1/4 tonner van het veld, en vooral het kruisrak naar de Noordhinder met een aanwakkerende noordwester tot 8 beaufort was volgens Cees van Tongeren een slijtageslag. Iedereen haalde dan ook opgelucht adem toen ze heelhuids arriveerden, een prestatie van formaat. Uiteindelijk varen er tussen 1968 en 1991 verschillende Nederlandse boten en zeilers een Quarter Ton Cup.

2005 - heden

In deze periode beleeft in Engeland de Quarter Ton Class een succesvolle revival op de Solent. Beroemde en winnende boten uit het verleden zijn weer raceklaar gemaakt en dit mondt uit in een deels semiprofessioneel zeilcircuit. De *Itch* van Berry Aarts uit Vinkeveen is de eerste Nederlandse deelnemer, de *Freres-sur-mer* (de eerdere *Funny Girl*) van de broers Theo en André Bakker sluit aan in 2012.

Aanloop Dutch Quarter Ton Cup 2013

De *Itch* van Berry Aarts effent het pad in Engeland. Het blijkt een intensief traject te zijn in de jaren 2006 tot en met 2012. De *Itch* blijft uiteindelijk permanent op Cowes liggen en in de diverse jaren worden de Vice Admiral's Cup, de Quarter Ton Cup, diverse IRC-kampioenschappen en Cowes Week's gevaren.

We spraken Berry in 2013 kort: "Eindelijk weer een leuk evenement in Nederland. We zijn destijds naar Engeland gegaan omdat hier weinig te doen was voor onze maat boot. Overigens zijn de evenementen in Engeland vooral grootschaliger. Ik zie mezelf als een amateur met ambitie, dus de DQTC is een mooie uitdaging. We hopen op mooie upwind rakjes, dit is toch wel het meest technische en tactische rak van de zeilsport."

Het Dutch Quarterton Sailing Team van Theo en André Bakker en Berry Aarts zijn vanaf maart 2012 volop aan het zeilen met de 1/4 tonners en dromen van een Nederlandse Quarter Ton Cup. In het naseizoen sluit Hylke Steensma (toen eigenaar van de *Ecume de Mer Pura Vida* en onder andere organisator van de PolyClassic Cup van 2012) aan. In 2013 organiseren Theo en Hylke de eerste DQTC. Een Engelse naam omdat (toen) de hoop was dat er wellicht ook buitenlandse 1/4 tonners interesse zouden hebben. Bij de eerste editie vaart een Franse proto 1/4 tonner mee en bij de tweede een Duitse Sprinta Sport, daarbij is het gebleven.

▲ Waarschip bij de Quarter Ton Cup van 1969 in Breskens

IOR WAS HOT!

De International Offshore Rule (IOR) was een handicapformule voor het wedstrijdzeilen met kajuitzeilboten. De IOR is ontstaan uit de regels van de Cruising Club of America (CCA) en die van de Royal Ocean Racing Club (RORC). De IOR concentreerde zich op de rompvorm en dan meer specifiek op de lengte, breedte, vrijboordhoogte en vorm, tuigage en stabiliteit. Daarnaast werden binnen de IOR-regels penalty's gegeven voor kenmerken die mogelijk gevaarlijk of niet eerlijk waren. De uitkomst van de IOR-meting was een uitkomst in feet. Het had dus niets met het gewicht te maken. Hoe hoger de handicap, hoe sneller de boot zou moeten kunnen varen. In de geschiedenis van de ¼ ton klasse werden de IOR-regels een aantal keer bijgesteld waardoor de bootjes aanzienlijk veranderden en groter, sneller en minder extreem werden.

1967 – 1970	max. 16 ft. Rating RORC Rule
1971 – 1978	17 - 18 ft. Rating IOR
1979 – 1996	17,5 - 18,5 ft. Rating IOR

De IOR-regel moedigde korte, brede boten aan met een beperkte stabiliteit. De gebruikelijke smalle waterlijn maakte de bootjes wiebelig, en het bemanningsgewicht in de rail was dan ook erg belangrijk als het begon te waaien. Lage stabiliteit werd (tot op zekere hoogte) binnen de IOR-regels aangemoedigd. Door deze regels wonnen rond 1977 boten met interne ballast en vaak een ongeballast midzwaard. De organisatie die de regels controleerde, besepte dat deze ontwikkeling niet geschikt was voor zeewaardige jachten, en de midzwaarden kregen een zware penalty.

Bijna alle metingen waren zogenaamde puntmetingen. Het betekende dat de romp op bepaalde punten werd gemeten. Dit zorgde voor soms vreemde rompvormen met hobbels en bobbels. De stabiliteit werd bij de meting gemeten zonder bemanning en apparatuur aan boord. In de haven lagen de bootjes leeg dan ook voorover, wat tijdens het zeilen werd gecompenseerd door de bemanning. Andere meetonderdelen waren

het formaat van de schroef, de 'hoeveelheid' accommodatie binnen, de veiligheidsuitrusting (volgens voorschriften) en het gelimiteerde aantal zeilen aan boord. Later werden grenzen aan bemanning geïntroduceerd, evenals de beperkingen voor het gebruik van exotische materialen.

Verrekening van de handicap

In een zeilwedstrijd die op handicap werd verzeild, werd een tijdfactor berekend. In Europa werd deze berekend aan de hand van de duur van de wedstrijd (in seconden per uur), bekend als Time on Time. In de VS hadden ze de voorkeur om de tijd factor te baseren op de lengte van de race (seconden per mijl), bekend als Time op afstand. Tijd op afstand was eenvoudiger te berekenen, maar significante afwijkingen, bijvoorbeeld door het getij, zorgden voor aanzienlijke afwijkingen. De latere ontwerpen werden gematigder, omdat meer wedstrijden rond boeien werden verzeild dan langere offshores. Ook moesten de rompen strokend worden ontworpen.

Leeftijdscorrectie

Boten gingen om twee redenen maar kort mee. Ten eerste werden de ontwerpen ieder jaar beter en dus sneller, en ten tweede veranderden de regels telkens en vonden ontwerpers 'mazen in het net'. Oude 1/4 tonners kregen ook een leeftijdscorrectie zodat ze langer competitief konden blijven. Zo won door Alain Jezequel ontworpen *B & BV* de Quarter Ton Worlds van 1994, terwijl ze in 1979 als *Paola V* al zevende werd. De boten kregen in de loop der jaren vaak wel een modernere tuigage.





HAVE A **SAFE** DAY

► VOOR ELKE
WATERSPORT
HET JUISTE
REDDINGSVEST.



Uw SECUMAR reddingsvest laten keuren om
alvast klaar te zijn voor het nieuwe watersportseizoen
is altijd een goed idee. We helpen je daar graag mee.
Stuur ons hiervoor een e-mail op info@secumar.nl

INFO SCAN



WINNAARS QUARTER TON CUP

1967	La Rochelle	DEFENDER (België)	Jacques Gaubert en André Mauric
1968	Breskens	PIRANHA II (Nederland)	André Mauric
1969	Breskens	LISTANG (Duitsland)	Klaus Feltz
1970	Travemünde	FLEUR D'ECUME (Frankrijk)	Groupe Finot
1971	La Rochelle	TEQUILA (Frankrijk)	Philippe Harlé
1972	La Rochelle	PETITE FLEUR (Frankrijk)	Groupe Finot
1973	Weymouth	EYGTHERNE (Amerika)	Ron Holland
1974	Malmö	ACCENT (Zweden)	Peter Norlin
1975	Deauville	45 SOUTH (Nieuw Zeeland)	Bruce Farr
1976	Corpus Christi	MAGIC BUS (Nieuw Zeeland)	Paul Whiting
1977	Helsinki	MANZANITA (Engeland)	Ron Holland
1978	Sajima	MAGICIAN V (Japan)	Ichiro Yokoyama
1979	San Remo	BULLIT (Frankrijk)	Jacques Fauroux
1980	Panmure	BULLIT (Frankrijk)	Jacques Fauroux
1981	Marseille	LACYDON PROTIS (Frankrijk)	Jacques Fauroux
1982	Melbourne	QUARTERMASTER (Australië)	Laurie Davidson
1984	Nieuwpoort	COMTE DE FLANDRES (Frankrijk)	Philippe Briand
1985	Ajaccio	ROYAL FLUSH (Zuid-Afrika)	Angelo Lavranos
1986	Copenhagen	COMTE DE FLANDRES (Australië)	Philippe Briand
1987	Crosshaven	MCDONALDS (Duitsland)	Tony Castro
1988	Travemünde	MCDONALDS (Duitsland)	Tony Castro
1989	Falmouth	MERIDIAN (Italië)	Massimo Paperini
1990	Bayona	AVE (Spanje)	Pepe Gonzalez
1991	Porto Carras	MARFRIO PIRANHA (Italië)	Giovanni Ceccarelli
1992	Chioggia	JONATHAN VI (Italië)	Alessandro Vismara
1993	Bayona	GEN-MAR (Italië)	Alessandro Vismara
1994	Warnemünde	B & BV (Italië)	Alain Jezequel
1995	Gdynia	PER ELISA (Italië)	Giovanni Ceccarelli
1996	Travemünde	PER ELISA BLOWTHERM (Italië)	Giovanni Ceccarelli
2005	Cowes	PURPLE HAZE (Engeland)	David Thomas
2006	Cowes	ENIGMA (Engeland)	Ed Dubois
2007	Cowes	ESPADA (Engeland)	Bruce Farr
2008	Cowes	TOM BOMBADIL (Engeland)	Doug Peterson
2009	Cowes	ANCHOR CHALLENGE (Engeland)	Bruce Farr
2010	Cowes	COTE (Spanje)	Pepe Gonzalez
2011	Cowes	ESPADA (Engeland)	Bruce Farr
2012	Cowes	BULLIT (Engeland)	Jacques Fauroux
2013	Cowes	ESPADA (Engeland)	Bruce Farr
2014	Cowes	BULLIT (Engeland)	Jacques Fauroux
2015	Cowes	BULLIT (Engeland)	Jacques Fauroux
2016	Cowes	BULLIT (Engeland)	Jacques Fauroux
2017	Cowes	AQUILA (Engeland)	Judel / Vrolijk
2018	Cowes	AQUILA (Engeland)	Judel / Vrolijk
2019	Cowes	PROTIS (Engeland)	Jacques Fauroux
2020	Cowes	Niet verzeild	
2021	Cowes	PROTIS (Engeland)	Jacques Fauroux
2022	Cowes	BLT (Engeland)	Jacques Fauroux
2023	Cork (Ierland)	PROTIS (Engeland)	Jacques Fauroux



WINNAARS DUTCH QUARTER TON CUP

2013	Lelystad	RACYKALTRANT (Westerly GK24)	Jack Laurent Giles	Sylvia ter Meulen
2014		SPOOM (Waarschip ¼ ton)	Klaas Kremer	Leo Loman
2015		LARISSA (Zeeton 24)	Van de Stadt Design	Jos Kroon
2016		SECOND WAVE (Robber 3E)	Peter Stähle	Bart Snel
2017		LARISSA (Zeeton 24)	Van de Stadt Design	Jos Kroon
2018		SECOND WAVE (Robber 3E)	Peter Stähle	Bart Snel
2019		FURIE (Sprinta DS)	Van de Stadt Design	Ben Hoefsloot
2020		SECOND WAVE (Robber 3E)	Peter Stähle	Bart Snel
2021		FURIE (Sprinta DS)	Van de Stadt Design	Ben Hoefsloot
2022		FURIE (Sprinta DS)	Van de Stadt Design	Ben Hoefsloot
2023		SECOND WAVE (Robber 3E)	Peter Stähle	Bart Snel

De rappe Robber 3E *Second Wave* gezeild door schipper Bart Snel en zijn zoons Timo en Marijn. Naar aanleiding van de overlast van waterplanten op het Gooimeer (de boot ligt in Almere Haven) heeft Bart in het voorjaar van 2023 een aangehangen roer gebouwd zodat hij makkelijker en sneller plukken wier kan verwijderen... "Erg blij mee en goed gelukt, het diepstekende roer roert fantastisch", aldus Bart. En ze wonnen er ook nog eens het Nederlandse ¼ Ton Kampioenschap en de 11e DQTC mee! ▼



EXTREEM

Vijftig jaar geleden was het een extreem racertje, die schandalig veel prijzen won. *Extension* is de naam, onder andere winnaar van de Cowes Week. Minder dan twintig werden er gebouwd en eentje is eigendom van René Morriën en z'n dochter Martine. Van buiten en binnen bekijken we hun *Balletent*.

Stap je erin, dan zie je het al: hier is over nagedacht. Op pagina 34 meer over dit bijzondere zeiljachtje.



Foto Jim Post





TRAPPER 300 STARGAZER IN HET KANAAL

De zon is net achter de krijtrotsen van Dover gezakt als we (Frank Dijckmeester en Nienke de Vries) Cap Blanc-Nez ronden. Het mag dan een kaapje zijn van slechts 134 meter hoog, het voelt op onze Trapper 300 van acht meter als een hele overwinning.

Precies zoals gepland draait de stroom als we bij de kaap zijn en met een bakstagwindje en uitgeboomde genua vliegen we met ruim 7 knopen de duisternis in. Na een tijd gaat de wind wat liggen en nemen de golven af. Dit is wel even wat anders dan een paar uur geleden toen we Calais passeerden. Toen was het nog wind over stroom, met bijbehorende steile golven. Even hebben we overwogen niet door te varen maar te stoppen in Calais. Nienke was een beetje zeeziek en ik vond het spannend om een deel van de nacht door te zeilen in het drukke kanaal. Maar gesterkt met de boodschap van de vaarwijzer, dat de drukte na de twee kapen afneemt

en je alleen nog een enkele vissersboot tegen komt, varen we door. Bestemming: Boulogne-Sur-Mer!

De route

We zijn inmiddels anderhalve week aan het varen en hebben al een flink aantal plaatsen in Zeeland, België en Frankrijk aangedaan. Onze tocht begon op het Haringvliet in thuishaven Hellevoetsluis. Binnendoor via de Oosterschelde zijn we in een paar dagen naar de Betonhaven gevaren: het waaide nog te hard voor de route buitenom door het Slijkgat. Gelukkig komen er een aantal dagen aan met gunstige wind en lijkt ons plan om richting Frankrijk te gaan opeens een reële optie. Vroeg in de ochtend varen we dan ook op dag vier over een zilvergrijze Noordzee de Roompotsluis uit. Bestemming: Oostende! Dit wordt onze eerste buitenlandse tocht die Nienke en ik met eigen boot gaan ondernemen. We prijzen onszelf gelukkig.

De tocht naar Oostende verloopt heerlijk rustig. Het is zonnig en er staat weinig zeegang. In de ochtend kunnen we nog wat zeilen, maar al gauw moet de motor aan. Het zal een lange dag motoren worden, waarbij we de Genaken drie keer tevoorschijn halen, om hem even later weer te strijken. Moe maar voldaan meren we aan bij de jachtclub van Oostende. Veel andere jachten hebben ons gedurende de dag ingehaald, dus we kunnen nog een plekje krijgen langs zij een Contessa 32.

De volgende dag varen we vanaf Oostende in een ruk door naar Gravelines (Grevelingen). Dit blijkt een leuke plaats te zijn. Een schattig, en overigens ook het enige, alternatief voor de grote industriële steden van Duinkerke en Calais aan de Franse Noordzee kust. Om in de 'marina' van Gravelines te komen vaar je, nadat je de hoogovens en kerncentrale bij Duinkerke achter je hebt gelaten, het droogvallende kanaaltje in. Hier kan je als diepstekende jacht prima naar binnen, in

tegenstelling tot wat op internet wordt geschreven! Twijfel je, vaar dan een à twee uur voor hoogwater naar binnen of bel de havenmeester. Die weten precies wanneer je veilig in kan varen en of de sluis van de jachthaven open staat. Na een half uur varen ligt aan het einde van het kanaal de "Port du Plaisance de Gravelines". Deze haven heeft in het midden van het bassin ruim genoeg diepte, maar meer richting de kant val je bijna helemaal droog. Een sluisdeur gaat buiten -3 en +3 hoogwater dicht om het "Bassin du Vauban" niet ook volledig droog te laten vallen. Voor wie vaker in het kanaal vaart is dit een bekende praktijk. Voor ons is het echter wel even wennen om achter de sluisdeur opeens de bodem te zien van het kanaal waar je een paar uur eerder nog hebt gevaren!

We trakteren onszelf op een Bourgondisch diner met entrecôte en zeebaars van de barbecue in het oude sluiswachtershuis aan het kanaal. Welverdiend, vinden we zelf, aangezien het ons namelijk is gelukt om in slechts vijf vaardagen vanaf het Haringvliet naar Frankrijk te zeilen. Dat Gravelines stiekem nog noordelijker ligt dan Maastricht vergeten we dan maar even... Frankrijk is Frankrijk!

De volgende ochtend bekijken we het weerbericht en zien dat de voorspelling ongewijzigd is: drie dagen harde wind. Uitvaren aan een lagerwal en opkruisen richting het zuiden lijkt ons geen goed idee. We besluiten daarom drie dagen te blijven en fietsen te huren bij de marina. Tijd om de omgeving te gaan verkennen. We eten mosselen en bezoeken de oude vuurtoren, die een sectorlicht was dat de ingang van het kanaal aangaf voor invarende vissers. De betoning op zee heeft deze functie overgenomen en ervoor gezorgd dat de vuurtoren met pensioen kon. Het is fascinerend om te lezen over het leven van een vuurtorenwachter: het beroep van vuurtorenwachter was meer dan de fulltimebaan van nu, deze baan was je leven! Je moest namelijk altijd stand-by staan voor het geval er mist op kwam zetten of de lamp haperde in de nacht. De vuurtorenwachter woonde dan ook vaak in de toren met zijn hele gezin. Een vuurtorenwachter was in die tijd vaak een gepensioneerde marinier, en kreeg hiervoor een speciale opleiding aan een heuse school voor vuurtorenwachters. Het vereiste namelijk nogal wat kennis om de olie- en later elektrische lampen

brandend te houden in de meest extreme stormen.

Op de zondag bezoeken we nog een festival voor folkmuziek dat een gezellige bedoening is met artiesten uit heel Europa en, hoe kan het ook anders, geweldig lekker eten en prima cider. We leren dat in deze tijd van het jaar er veel van dit soort festivals zijn. Het loont dus om je bezoek aan stadjes te plannen in het weekend als je langs de Opaalkust zeilt in augustus.

Die maandag erop is het weer tijd om te vertrekken. De wind gaat pas in de middag ruimen naar noordwest. Gecombineerd met het feit dat hoogwater om 16 uur valt, betekent het dat we een deel van de avond in het donker door moeten varen als we in een keer door willen naar Boulogne. Gelukkig heb ik al redelijk wat nachtzeil ervaring in het Kanaal op andermans boten. Alleen zonder AIS en radar wordt het wel even wat anders. Het handpeilkompas gaat in de zak...



Het is 1 uur 's nachts als we in een druilerige motregen hebben aangelegd en onze trouwe Yanmar uitzetten. Alle natte zeilkleren nemen bijna onze hele mini-salon in beslag. We rekenen snel uit hoe laat we de volgende dag zouden moeten vertrekken als we door willen naar Étaples en kruipen in onze krappe voorpunt. De wind is namelijk nog maar één dag gunstig om verder zuidwaarts te komen. Dan komt alweer het derde front van de vakantie over met ruim 25 knopen wind.

De volgende ochtend komen we er helaas achter dat we door onze slaperigheid

verkeerd hebben gerekend. Een rekenfout waar we later erg blij mee zijn. Na een goed deel van de ochtend te hebben gepuzzeld met de vaargids en weersvoorspellingen, besluiten we enigszins met tegenzin dat Boulogne onze verste punt wordt van onze drieweekse zomervakantie met onze kwarttonner. Het doel is namelijk behaald: we varen in het Kanaal!

Na twee dagen rondstruinen door Boulogne en relaxen op de boot, is het alweer tijd om door te varen. Bij het wegvaren roept een zeiler: "Waar gaan jullie naartoe?" Wij antwoorden dat we naar Calais gaan. Verbaasd roept hij terug: "Tegen de wind in?" Wij kijken hem net zo verbaasd aan: onze voorspelling gaf zuidwestenwind aan. Dat zou een ruime koers moeten zijn... Snel bekijk ik het weerbericht en kom tot de conclusie dat de meneer het toch echt bij het verkeerde eind heeft. We besluiten gewoon stoïcijns door te varen. Later bevestigen we dat deze eigenaar een mooie zeildag aan zich voorbij heeft laten gaan: het wordt onze mooiste en zonnigste zeildag tot nu toe! In T-shirt ronden we voor de tweede keer, en nu bij daglicht, de Cap Gris-Nez.

De terugweg

Op de terugweg kunnen we het een stuk rustiger aandoen, denken we. Waar namelijk we op de heenweg ook zeildagen hebben gemaakt van 30 - 40 mijl, is dat op de terugweg in theorie niet nodig. De reden is de wind die in de zomer meestal uit het zuidwesten waait en je de afstand van de terugweg daardoor over meer zeildagen kan verdelen. In de praktijk blijkt dit te kloppen. Echter, het is zo'n winderige zomer dat we in Calais ook weer een dag verwaaid liggen. In de volgende stop Duinkerken liggen we vervolgens ook weer twee dagen te wachten op minder wind. Hier besluiten we er maar het beste van te maken en een dag naar Lille te gaan: dit is heel goed te doen met de trein. Daarnaast is Duinkerken zelf een erg leuke stad. Het hele gebied rondom de haven is volledig opgeknapt en ligt er fraai bij. De boulevard barst daarnaast van de leuke terrassen en in het stadscentrum is er qua cultuur ook genoeg te beleven.

Op de dagen dat het even 'minder' waait en waarbij we wel durven uit te varen klokken we met de stroom mee alsnog een bootsnelheid van 9 knopen over de grond. Kortom, het is een snelle en winderige terugtocht waarbij we onze

grenzen flink verleggen. De golven blijven echter altijd prima beheersbaar, ook in onze kwarttonner. Een groot deel van de Belgische kust vaar je namelijk achter zandbanken door, waardoor je enigszins beschut vaart. Het gevolg is wel een korte steile golfslag die met name aan de wind volledig de snelheid uit onze Trapper slaat. Na een stop in het chique Nieuwpoort waarbij we, je raadt het al, ook weer een dag verwaaid liggen, komen we tot de conclusie dat dit toch wel echt gaaf en goed te doen is. We hebben alles bij ons wat we nodig hebben en tot 20 knopen wind blijft het redelijk comfortabel op zee, zolang je niet scherp aan de wind moet varen. Gelukkig lukt het ons om de vaardagen goed te timen op dagen met een gunstige windsterkte of -richting.

De laatste twee stops zijn Blankenberge en Cadzand-Bad. Beide mooie badplaatsen waar je heerlijk aan het strand kan zitten en meteen een vakantiegevoel hebt. Blankenberge is wel wat rauwer, maar heeft daardoor ook wat authentieks. Cadzand is dan

weer wat meer toeristisch. De haven van Cadzand heeft door zijn open karakter wel te maken met een flinke zee deining. Wil je hier rustig liggen, vraag dan om een plekje achterin de haven. Let alleen wel op de diepgang: toen wij er waren was het een vrij extreem springtij. Bij terugkomst op de boot, na een heerlijk laatste vakantie diner in Cadzand-dorp, lagen we dan ook volledig vast in de modder. Geholpen door een wijnarrangement, zorgde dit voor een aangenaam rustige nacht op de boot. De volgende dag zouden we namelijk in een keer doorvaren naar thuishaven Hellevoetsluis. Deze laatste tocht was de extreemste tot nu toe. De wind bleef in de regenbuien doorbouwen tot een goede windkracht 6. Gelukkig kwamen we net in de luwte van Schouwen-Duiveland toen de wind echt opstak. Anders hadden we op onze laatste dag toch nog voor het eerst een écht oncomfortabele tocht gehad.

Dit smaakt naar meer!

Op vakantie met een kwarttonner is echt goed te doen. Oké toegegeven, wij zijn

wel wat groter dan een Sprinta Sport en hebben iets meer luxe aan boord, maar mocht je zelf ook een tocht naar zee overwegen dan kunnen wij het alleen maar aanraden. Voor een (relatief) klein budget waan je je voor drie weken een wereldreiziger en avonturier. Zeilen langs de Belgische en Franse Noordzee kust heeft wel wat weg van een mini city trip. Je stopt steeds in mooie havens pal in het centrum - andere opties zoals ankeren zijn er niet. Bijkomend voordeel is dat een terras aan het strand altijd binnen handbereik is. Dit is wel even anders dan we gewend zijn in Zeeland. Helemaal uitgewaaid en een hoop zeilervaring rijker varen we dan ook voldaan weer onze thuishaven in. We kunnen niet wachten tot volgende zomer!





De Canadese zeiler George Wilkins zeilde met drie, door Bruce Kirby ontworpen 1/4 tonner, 1/4 Ton WK's. In 1974 met de SJ 24 *Fred* in Zweden, in 1975 met *Fred junior* (met onder andere de ontwerper aan boord) in Frankrijk en in 1976 met *Fred again* in Amerika. *Fred junior* verhuisde na het WK naar Engeland en diende daar als voorbeeld voor de Trapper 300. Op de foto *Fred again* in actie in 1976, de vorm van de Trapper 300 is ook in dit ontwerp zichtbaar. O ja, de naam *FRED* stond voor Fucking Redicilous Economic Desaster.

SPIRIT 24 *BLACK LABEL*

Hoe een Belg terecht komt op het Markermeer?

Sinds dit voorjaar zijn we de gelukkige eigenaren van een old school Spirit 24. Een bootje uit 1969 met het passende zeilnummer NED-1969 en alle daarbij horende voor- en nadelen. Geen carbon mast of giek, geen nieuw ontwerp van kiel. De binnenruimte is volgens de hedendaagse norm eerder spartaans en Fabiënne gaf hem, toen ze na de Antwerp Race nog even voldaan naar haar bootje keek de bijnaam "de Tandensterker". In vergelijking met de latere ontwerpen springt de ranke lijn direct in het oog. Aan de wind wel fijn. Voor de wind merk je al snel dat enkel de hekgolf nog dieper wordt terwijl het log vastgeroest lijkt. Maar... dat is nu eenmaal de keerzijde.



Het feit dat het een Spirit werd is geen toeval. Van in de wieg zeilde ik met m'n ouders. Eerst op een Spirit 28, later op de 32. Met die 32 won m'n vader het IOR-kampioenschap in België in 1979. Dertig jaar later zeilde ik diezelfde boot *Bolderik*, naar het podium op Cowes Week, op het Belgisch kampioenschap IRC en op talrijke andere wedstrijden. Veel mooie herinneringen en niet één keer liet ze ons in de steek. In diezelfde periode zeilde ik geregeld met Walter Van Heyghen, eigenaar van de Spirit werf. We zeilden wedstrijden met de 32, 36, 41 en 425. De 24 zeilde ik niet eerder, ik kende haar enkel uit de geschiedenisboeken.

Na de Spirit 32 kwam er een X-412, een uiterst comfortabel en snel schip. Ideaal voor het langere werk. Werk en gezin zorgen er echter voor dat we daar nog weinig aan toekomen. Wanneer we met het hele gezin op pad zijn en ook de labrador mee aan boord gaat dan heb je alle ruimte en comfort. Fabiënne is echter net als ik gebeten door het zeilen en wedstrijdzeilen. Mya en Daniëlle zeilen dan weer graag wanneer het mooi weer is. Waterrecreatie dus! En daar is niets mis mee, integendeel zelfs! We zijn gezegend met prachtige vaarwaters van Friesland tot Zeeland. Het is fantastisch om te zien hoe ganse gezinnen op het water genieten van de momenten samen.

Niets is mooier dan door een haven te lopen en te zien hoe velen onder ons met veel liefde aandacht en tijd hun bootje vertroetelen. Of het nu gaat om een toerzeiler die z'n bootje naar z'n hand zet en ervoor zorgt dat hij bij elk weer daar komt waar hij zijn wil òf om een fanatiek wedstrijdzeiler die elke gram uit z'n boot sloopt en elk lijntje vervangt door een spectra exemplaar. Het plezier zit er vaak in om van "een boot", "jullie boot" te maken. Net zoveel als bootjes in een haven heb je individuele verhalen. Het creëren van je eigen verhaal, je eigen unieke droom is niet afhankelijk van de grootte van je schip. Integendeel. Het bescheiden formaat zorgt ervoor dat het toegankelijker is. Voor ons is dat verhaal gebaseerd op het beleven van momenten samen. Het kunnen doorgeven van de zeilmicrobe en voldaan kunnen terugblikken op de dag. Of dat nu na een dag klussen is, met de overall aan en een kwast in de hand of tijdens een delivery naar een wedstrijd. Heel het jaar door talloze momenten die ons verhaal maken.

Maar een beetje wedstrijdzeiler voelt het toch al snel weer kriebelen. Niet meer op zoek naar de ultieme kick. Geen nood meer aan een 10-koppige crew. Waarom dan wel? Waarschijnlijk net zoals bij velen hier in de 1/4 ton klasse omdat het FUN is!

Plezier pur sang om voor de start al een paar stevige golven over je heen te krijgen terwijl op de andere schepen nog iedereen droog zit. Om je gewicht te verplaatsen en te zien dat er iets gebeurt op het log. Om net voorbij de bovenboei die spi in top te hebben. Om die ook weer op het goeie moment binnen te halen bij de benedenwindse boeironding. Om een bootje netjes te zeilen, zoals het hoort. En dan... Dan zijn we weer van waterrecreatie bij "zeilen" aangekomen!

Dit jaar behaalden we een podiumplaats bij de 12 uur van 't Veerse Meer, een overwinning bij de Charity Cup en sloten we half oktober het seizoen af met een tweede plaats bij de Antwerp Race! De kwarttonner is voor ons het ideale platform om competitief te kunnen varen. De afmetingen zijn ook voor m'n plusdochter Fabiënne van 14 goed te handelen en bovenal stellen we het direct contact met het water op prijs. En de combi plusdochter/stiefvader maakt dat het een favoriet gespreksonderwerp is, en voor ons is het een aanvulling op het toeren en de occasionele (winter)wedstrijd met de X-412. Maar niets is mooier dan tegen gelijkwaardige bootjes te zeilen en we hopen dan ook in 2024 aan de startlijn te verschijnen van de enkele evenementen van de DQTC!

Zeilersgroeten,
Wim Driessens



Uit het boek E. G. van de Stadt, pionier in jachtontwerpen: Belgische jachtbouwer Van Heygen was een van de eersten die Van de Stadt opdracht gaf een polyester kajuitzeiljacht voor seriebouw te ontwerpen. De markt ontwikkelde zich snel en het ontwerp van de Splinter trok de aandacht. Dit ontwerp heeft als uitgangspunt gediend voor de Spirit 24. Toen in 1967 de eerste Kwart Ton Cup verzeild werd in La Rochelle, nam André Nelis mee met het houten prototype van de Spirit 24 (zie foto hierboven). En won.

In 1968 werd de *Blauwvoet* tweede bij de Kwart Ton Cup in Breskens, de Belgische *Dar Baroud* werd derde. In 1969 verschenen er in Breskens weer snellere ¼ tonners aan de start en werd de *Blauwvoet* zevende. De *Dar Baroud* werd negende en de Belgische *Early Bird* werd tiende.



In 1969 won de beroemde Engelse zeiler
George Stead de Gold Roman Bowl met zijn
Spirit 24 *High Spirit*.



Voor winnaars

Het verschil tussen winnen of verliezen is soms maar een paar seconden. Of wel of niet het juiste materiaal.

Met je stuurmanskunsten kunnen we je niet helpen, maar met goed materiaal wel. We hebben veel op voorraad en ook nog eens scherp geprijsd. Bestellen kan bij ons natuurlijk gewoon online.

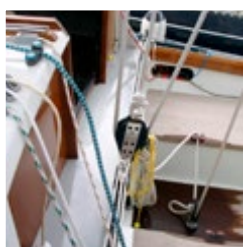


Sydneystraat 72
3047 BP Rotterdam
T 010 - 285 71 77

www.kokwatersport.nl

KOK
WATERSPORT

WAARSCHIP ¼ TON *TIMBER TOY*



Een paar jaar geleden stond op het Internet een Waarschip ¼ ton, een schitterend exemplaar met mooie details. Ik was benieuwd naar de geschiedenis en kwam in contact met de eigenaar maar ongeveer dezelfde week werd ze naar Zuid-Duitsland verkocht. In de zomer van 2023 stond ze weer op Marktplaats en ik kwam in contact met verkoper Frans Bosch en - via Koos de Ridder - met de bouwer die onderstaande tekst en foto's stuurde.

Ik ben Pax van de Griend en ben na de meubelvakschool in Amsterdam in de jachtbouw gaan werken. Eerst als timmerman bij Jachtwerf Huisman in Ronduite en, na de verhuizing van de werf, in Vollenhove. Ook heb ik bij Kroes in Kampen getimmerd aan de overnaadse schepen die daar gebouwd werden. Het eerste bootje dat ik zelf bouwde was een Piraatje in de tijd dat ik nog op school zat. Daarna volgden een Flits en twee OK-jollen. Met de OK's zeilde ik wedstrijden de Beulakerwijde en vervolgens met twee Finnjollen. Eerst met een Vlieger en later met een houten Raudaschl. Daarna ben ik getrouwd en, met een tweede kind op komst, wilde ik een zeilboot voor het gezin bouwen of afbouwen. Koos de Ridder had juist de Extension ontworpen en daar ben ik serieus over na gaan denken. Toch is het een Waarschip geworden. Waarom? Ik was bekend

met de werf, kende de bouwer en ben eens gaan kijken. Maar waarschijnlijk ook beïnvloed door mijn vrouw.



In 1973 haalde ik een mahonie romp zonder dek uit 't Waar en ben ik in Hindeloopen (waar ik toen werkte) begonnen met de bouw. Met een bouwtekening maar zonder bouwpakket,

het mooiste hout kwam uit de goudvoorraad van Kroes. In Hindeloopen had ik een tuigerij opgezet en ben dat vervolgens grootser op gaan zetten in Vollenhove. Vooral voor de schepen van Huisman maar daarnaast ook voor derden. Het Waarschip verhuisde mee naar Vollenhove en door perfectie en werkdruk schoot het allemaal niet zo op. Mast en giek heb ik ook zelf gemaakt. Het is een Briand mastprofiel en hoger dan de originele mast. De kiel is een originele 1,50 m kiel maar het roer wijkt af en is getekend door Koos de Ridder.

Het holle roer is van 3 mm aluminium en de as is van 38 mm aluminium. Ook bijzonder. De ramen en het ingangsluik zijn van kogelvrij materiaal. Restjes van grote Huisman jachten. Ook het extra dunne trendmaster was speciaal. Restjes van een

Turkse Admiral's Cupper. De zeilen kwamen van North. In 1980 is de *Timber Toy* te water gelaten en hebben we er een of twee zomers mee gevaren. In 1984 verhuisden we naar Monnickendam en de *Timber Toy* bleef in Vollenhove. Eerst zette ik een afdeling op bij Staalkabel B.V. in Amsterdam en in 1996 begon ik Carl Stahl Benelux BV in Zaandam. Al die jaren was de *Timber Toy* uit beeld. In Monnickendam hebben we een tijdje een Contest 250C gehad en later een FF95, beide ontwerpen van De Ridder. De laatste tijd varen we vooral wedstrijden op het Veluwemeer bij WV Randmeer. Eerst met een Finnjol maar nu met een iets kleinere Solo.

Ondertussen was onze zoon getrouwd en had hij wel zin in de kwarttonner, die nog onder een zeil lag in Vollenhove. Samen hebben we haar opgehaald en opnieuw gelakt en geveerd waarna ze er weer prachtig uitzag. Samen met mijn zoon heeft mijn vrouw op het Gooimeer bij Huizen nog eens een wedstrijdje gevaren met de Vereniging van Waarschippers. Er zijn vast Waarschippers die zich dat kunnen herinneren, ze voeren zonder spi alles voorbij, ook de grotere Waarschepen. Toen mijn zoon naar Zweden verhuisde werd ze te koop gezet. En nu staat ze wederom te koop op Marktplaats. Ik hoop dat de volgend eigenaar er heel veel plezier mee gaat hebben!

Groeten, Pax en Els van de Griend



Frans Bosch had in het verleden het Waarschip ¼ ton IZZI (ex Quasi). Toen hij die - een tikkie overhaast - had verkocht kwam hij de *Timber Toy* tegen. Met een vriend ging hij kijken maar, toen hij na een nachtje slapen terugkwam, vertrok de nieuwe eigenaar net met haar naar Duitsland. Toen hij haar in 2022 weer te koop tegenkwam aarzelde hij geen moment en kocht hij haar alsnog. Helaas heeft Bosch er, door gezondheidsklachten, maar kort van kunnen genieten en in de zomer van 2023 kwam ze weer te koop. Bosch hoopt dat een liefhebber haar koopt en dat de unieke rappe *Timber Toy* binnenkort weer op de wedstrijd baan te bewonderen is.

Nautisch Centrum Delfzijl / Waarschip
Tagrijn 1, Haven nr 2701
9936 EZ FARMSUM / DELFZIJL

www.waarschip.info

HOUT!





WAARSCHIP ¼ TON WONDERWAARLIJK

▲
De Wonderbaarlijk
zeilde in 2023 ook nog
de 24 Uurs Zeilrace.

Met een kwarttonner zeilen in Denemarken

Het is best een uitdaging om weerstand te bieden tegen al die enthousiaste verhalen en oproepen van de DQTC! Maar ik had dit jaar wel een heel goed excuus vond ik zelf: een maandje zeilen in Denemarken. Een maandje klinkt misschien vrij lang, maar als je zoals ik af en toe ook nog wat van Denemarken wilt zien en een paar verwaaidagen wilt incalculeren, dan valt het eigenlijk wel mee. Het leek me niet leuk om in mijn eentje door de Duitse Bocht te varen en daarom ging mijn Waarschip 725 op de trailer naar de Limfjord. Dat kost overigens ook een paar dagen: in mijn geval een dagje naar de kraan, aftuigen en takelen, vervolgens een dag autorijden en dan weer te

water en alles vaarklaar maken. En op de terugweg hetzelfde liedje: twee keer oefenen voor de winterstalling dus.

Mijn boot ging op een druilerige zomerdag te water bij de watersportvereniging in Lemvig. Er was echt niemand te bekennen, maar het leuke is dat je dan toch gewoon in je eentje gebruik kunt maken van alle faciliteiten van het clubhuis en dat een van de leden gewoon bereid is om langs te komen en de kraan te bedienen. Vanaf Lemvig zeilde ik door de Limfjord via een tussenstop in Nykøbing Mors naar de schitterende eilanden Fur en later Livø. Geen marina's, maar kleine haventjes waar vandaan je meteen de natuur in kunt wandelen of fietsen.



Vanwege het weer heb ik daarna de stad Aalborg (Ålborg) en omgeving uitgebreid verkend (in Haarlem gingen op dat moment allemaal ontwortelde bomen tegen de grond) en ben ik vervolgens met een tussenstop in Hals verder gevaren naar Grenaa. Je vaart overigens steeds op zout zeewater, maar het scheelt wel dat er geen getij is, het weinig stroomt en het bovendien vaak hogerwal is met de westelijke winden. Wel wat comfortabeler dan de Nederlandse Noordzeekust dus: geen wekker, maar gewoon na het ontbijt vertrekken! Grenaa is overigens wat mij betreft zeker geen must-see, maar Ebeltoft was dan weer wel een leuk plaatsje met veel huisjes in de typisch Deense stijl. Daarna voer ik naar Aarhus (Århus). Een prachtige stad met veel studenten, cultuur en een nieuwe, hippe woonwijk aan het havenfront waar ik toch maar een extra nachtje ben gebleven. Daarna bracht ik op aanraden van anderen een bezoekje aan Tunø: een eilandje waar de kerktoeren tevens vuurtoren is en je ook heerlijk een dagje kan fietsen. Daarna voer ik via Ballen en Juelsminde onder de grote bruggen van de Kleine Belt door naar Middelfart. Opletten geblazen, want in de

Kleine Belt stroomt het onder invloed van de wind dus ineens weer wel zomaar een mijl of wat! Varend van noord naar zuid werd het overigens steeds drukker, want bij Denen en Duitsers is met name de zuidkust van Fünen een favoriet zeilgebied. Niet ten onrechte overigens: het ziet er allemaal gewoon ontzettend mooi en lieflijk uit. Overal kleine haventjes met de bekende vakwerk huisjes en op het water allemaal pleziervaart en wat heen en weer pendelende ferry's. Wel even letten op de betonning trouwens, want het is niet overal diep genoeg. Ik bracht nog een bezoek aan Årøsund, Lyø, Fåborg en Søby voor ik koers zette naar de Duitse plaats Kappeln aan de Schlei, om vervolgens in Schleswig de boot weer op de trailer naar huis te zetten.

Ook in Denemarken trek je met een kwarttonner de nodige aandacht, maar eigenlijk is dat ook niet verrassend ving ik laatst op: de leukste mensen zitten namelijk op de kleinste bootjes!

Groeten,
Ruurd Jorritsma



GESLAAGD ¼ TON ZOMEREVENEMENT

In het weekend van 9 en 10 juni vond het eerste ¼ ton zomerevenement plaats, een combinatie van een ¼ ton kampioenschap en een ¼ ton bijeenkomst. Vrijdagavond stroomden de eerste ¼ tonners de haven van de KNZ&RV Muiden binnen en meerden gezellig dicht bij elkaar aan.

Zaterdag vertrokken na het palaver maar liefst 20 (!) ¼ tonners naar de put voor Muiden om drie up down wedstrijden te varen. Het waren lastige listige omstandigheden met behoorlijke winddraaiingen maar (helaas) ook wier. Iedereen had er toch wel last van, maar de ene wat meer dan de ander... Het wedstrijdcomité verlegde de baan er ook nog een keer voor.

Om 16.00 uur lagen alle ¼ tonners in de haven en er kwamen ook nog een paar toerzeilers naar Muiden waardoor er uiteindelijk circa 25 ¼ tonners in de haven lagen. Bootjes werden bewonderd, er werd gezellig wat gedronken en onder andere Gideon Messink Sr. (oud ¼ ton zeiler), Jurriaan Eindhoven (destijds importeur van de Robber ¼ tonners) en Koos de Ridder (ontwerper van de Extension 24 ¼ tonner, zie onderstaande foto in de *Balletent*) kwamen langs.

Het was ontzettend gezellig in de haven maar rond 17.30 uur verplaatste iedereen zich naar het terras voor de Pampusbar waar de vele gesponsorde dagprijzen werden uitgereikt. Na drie wedstrijden stond Aart Simons eerste met zijn rappe Fauroux ¼ tonner *Foolproof*, tweede de gebroeders Sepers met hun Starbuck *Coolkid* en derde Norbert Dieleman met zijn Carter Dingbat

Bottleneck die speciaal voor het kampioenschap uit Wolphaartsdijk was komen varen!

Nogmaals dank COBB Benelux, Dekker Watersport, Hoorn Maritiem, Lijnspecialist, Magic Marine, More Marine, Musto Benelux, On Deck, Pig & Hen, Rensib, RÊVO, Sailspecials, Technautic, Vallon, Victron Energy, Weduwe Joustra en Zhik voor de schitterende dagprijzen!

Na het eten vond er in de Pampusbar nog een nautisch verantwoorde pubquiz plaats. Veel teams en ook twee enthousiaste Star zeilers deden mee. Zien we ze volgend jaar in een ¼ tonner?

Zondag stond er iets minder wind en werden er nog drie wedstrijden gevaren. Het klassement werd door de andere omstandigheden behoorlijk door elkaar geschud. Door een hele dikke winddraaiing besloot het comité de laatste wedstrijd ongeldig te verklaren, wat voor nogal wat opschudding zorgde. Er werd geprotesteerd maar het protestcomité ging niet overstag. Uiteindelijk won Bart Snel met zijn Robber 3E *Second Wave* het kampioenschap. Tweede werd Geert Nell met zijn Samourai *White Spirit* en derde Aart Simons met zijn *Foolproof*. Bart Snel nam bij de prijsuitreiking de microfoon over en bedankte het comité, de aanjager van de ¼ tonners Hylke en iedereen die op het evenement af was gekomen. De combinatie van een kampioenschap en een bijeenkomst bleek zeer geslaagd, net als - gezien de 20 (!) deelnemers - de keuze om de evenementen van de Dutch Quarter Ton Cup dit jaar onder SW te verzeilen!

Aanwezige ¼ tonners in Muiden: Albin 79, Carter Dingbat, Conrad 760 en 777, Dehler Sprinta DS, Drifter 25, Ecume de Mer, Elvstrøm ¼ tonner, Extension 24, Fauroux Bullit ¼ tonner, Friendship 26, Loper, Robber 3E, Samourai MK1, Starbuck, Waarschip ¼ tonner, Yamaha 24 ¼ Ton en een Zeeton 24.



CARTER DINGBAT BOTTLENECK

De Amerikaanse jachtontwerper Dick Carter stond bekend om zijn snelle wedstrijdboten. Zijn eerste toonaangevende ontwerp was de Carter 33 *Rabbit* die in 1965 bijna alle Europese wedstrijden, waaronder de Fastnet Race won. In 1966 won zijn ontwerp *Tina* de One Ton Cup in Denemarken en in 1967 werd ze tweede in Frankrijk. Deze boot was overigens op de werf van Frans Maas in Breskens gebouwd. Het ontwerp bureau van Carter was gevestigd in Nahant, in de buurt van Boston MA. Veel latere succesvolle ontwerpers hebben daar meegelopen en kennis opgedaan. In 1977 ontwierp hij de Dingbat 25 ¼ tonner en vanaf dat jaar zijn er, onder andere bij Camper & Nicholson in Southampton, een aantal gebouwd.

De *Bottleneck* is in 1977 gebouwd. In maart 1986 werd de boot door dhr. Verkerk als *Circe* verkocht aan dhr. Van den Boogaard. Het is niet bekend of Verkerk de eerste eigenaar van de boot was. Michel Peetoom werd 25 jaar later eigenaar, noemde haar *Bottleneck* en zeilde 10 jaar met haar vanuit Haarlem. In september 2009 kocht Erik Jonk de boot en verhuisde ze naar Monnickendam. Jonk zeilde er drie jaar mee, geen wedstrijden maar vooral tochtjes op het IJsselmeer, Wadden en in Noord-Holland. Hij denkt terug aan een mooie tijd op het Wad, 's nachts nog zonder GPS of plotter. Richard Koot kocht de boot in 2012 en de thuishaven werd Lemmer. Daar zeilde hij de Stamppot Regatta (waar hij derde werd) waarna de boot de kant op ging voor een refit, maar door omstandigheden is die er nooit van gekomen. In 2018 werd *Bottleneck* verkocht aan Kyle van Goeverden en verhuisde ze naar Warmond.

Norbert Dieleman zocht die tijd naar een leuke handzame ¼ tonner en kocht de *Bottleneck* in het voorjaar van 2019 van Kyle. Ze verhuisde naar de Zeeuwse wateren waar haar ligplaats Wolphaartsdijk werd en waar Norbert een grondige refit uitvoerde. De elektra werd vernieuwd, de zeilen werden vernieuwd, roerblad en lagers werden vervangen, de 45 jaar oude Petter dieselmotor werd vervangen door een Yanmar 1gm10 en in 2022 werden romp en dek opnieuw



gelakt. De boot was nog niet eerder gemeten en er werd ook een ORC-certificaat aangevraagd. Op verzoek kreeg ze zeilnummer NED-2147 toegewezen door het Watersportverbond. H-2147 was het zeilnummer van de High Tension 36 *Impala* waarop Dieleman in het verleden veel op had gevaren.

In juni 2023 zeilde de *Bottleneck* het ¼ Ton kampioenschap in Muiden (foto boven). De delivery vanuit Wolphaartsdijk van meer dan 100 mijl via de Noordzee - was een mooie tocht. In Muiden zeilden ze zeer constant en eindigden netjes op de zesde plaats.

Later in de zomer werd de *Bottleneck* op de trailer gezet en reden Norbert en zijn partner Marcol de Klerk naar La Trinité sur Mer (Frankrijk) voor de Dick Carter Cup voor door Dick Carter ontworpen zeiljachten. Aan boord Norbert, zijn partner Marcol en Annemarijke (van de Carter Dingbat *Fidgity*). Zij was speciaal voor dit evenement overgekomen. Voor en na het evenement werd vakantie gevierd en werd heerlijk gezeild op de Franse wateren waaronder de baai van Quiberon, Morbihan en de Atlantische Oceaan.

Uit het (vakantie) logboek van de *Bottleneck*.

Zondag 31 juli – maandag 1 augustus '23

Vanaf WSV Wolphaartsdijk naar La Trinité-sur-Mer in Frankrijk gereden voor de Dick Carter Cup op 10 en 11 augustus. Een hele trip met uiterste rijconcentratie van Norbert en ik (Marcol) als navigator. Het weer zit nu even niet mee maar ze voorspellen gelukkig beter weer. Door veel regen en wind was het moeilijk rijden en daar komt nog bij dat we verplicht in de nacht moeten rijden "Convoi Exceptionnel" omdat we met boot en trailer met 3 meer te breed zijn. We arriveren rond 9:30 uur in de Franse watersportplaats.

Woensdag 2 augustus

Vanmorgen kan *Bottleneck* te water in La Trinité-sur-Mer. Het waait behoorlijk en we krijgen alle hulp van de havenmedewerkers. Als we eindelijk aan de steiger liggen zijn wij maar een notendop vergeleken met veel andere schepen in de haven. Aan het einde van de middag rijden we naar de punt van La Trinité-sur-Mer. De windmeter gaat mee en we meten 42 knopen (windkracht 9). Wat een geweld, het water dat op de rotsen slaat is echt bizar. Donderdag stormt het nog dus we stellen het zeilen een dag uit.

Vrijdag 4 augustus

Yes, onze zeiltrip is eindelijk begonnen

op weg naar het eiland Belle-Île. Een mooie zeiltrip van 17 NM, maar toen we de baai van Quiberon verlieten, werd het een ruige zee we gingen van 10 meter diepte naar 40 meter diepte, en metershoge golven met 18 - 20 knopen wind, dus wisselde Norbert het voorzeil van genua 2 naar high aspect. Rond 13 uur aangekomen bij Belle-Île. Als we het bassin in willen moeten we verplicht tot 18.30 uur buiten (slingerend) aan een mooring wachten totdat we in konvooi het bassin in kunnen. We liggen in een prachtig dorp met een gezellige kade met kleine winkels en restaurants.

Zaterdag 5 augustus

We verkenden een dagje Belle-Île met de lokale bus. Via Port de Sauzon naar het noordelijkste puntje Les Poulains waar de golven metershoog op de rotsen te pletter slaan. Een mooi schouwspel vanaf de klif met een stevige 7/8 beaufort. Daarna langs de westkust naar het zuidelijkste punt Locmaria en langs de oostkust terug naar Port Le Palais. Vanaf de vesting de wachtende bootjes aanschouwd die aan een mooring op hoog water moeten wachten om het bassin in te kunnen varen. Hopelijk gaat de wind vanavond liggen en kunnen we morgen richting de baai van Morbihan.

Zondag 6 augustus

De storm is gaan liggen en we zeilen z'n 20 NM terug naar de baai van Quiberon. Met 16 graden loopt de temperatuur niet over maar de zon doet zijn werk. Met een knikje in de schoot komen we na drie uur zeilen aan bij Port du Crouesty, een haven met 1.500 (!) ligplaatsen. Een gezellige boulevard met winkeltjes en restaurants maken het vakantiegevoel compleet.

Maandag 7 augustus

We plannen om de Golf van Morbihan te verkennen. Je moet wel wachten tot het (ge)tij in je voordeel is want bij de circa 500 meter brede doorgang naar de golf/baai heb je soms 4 knopen stroom tegen en het is kansloos om daar tegenin te varen. Rond 15 uur gaan de trossen los en zeilen we nog twee uur in de baai voordat we richting de monding van de Morbihan gaan. De zon breekt door en met 19 graden en een licht briesje is het lekker zeilweer. In het begin valt het nog mee met de stroom, maar al snel merk je aan het kolkende water dat het snel gaat.

Over 8 NM doen we een uurtje en rond 19 uur maken we vast aan een boei. Een dame van de Capitainerie du Port wijst ons echter naar aan de steiger verderop. Dan maar aan de stroom en even de benen strekken. Het uitzicht over de baai is mooi, en ook hier weer heel veel boten.

Dinsdag 8 augustus

Vandaag varen we op de motor een klein stukje (4,5 NM) de Golf van Morbihan verder in op weg naar de stad Vannes. Onderweg komen we mooie huizen/villa's met uitzicht over de baai tegen. Ook hier een roze huis bij de ingang naar Vannes, blijkbaar is dat bij veel Franse riviermondingen. We liggen midden in Vannes als een Franse meneer ons vraagt hoe oud onze Carter 25 is. Norbert antwoordt met trots dat ze in 1977 gebouwd is en dus 46 jaar jong is, met heel veel uurtjes restauratieklussen de laatste jaren. De vriendelijke meneer klapt in zijn handen van enthousiasme, hij vindt het helemaal geweldig. Wij hebben hier de laatste dagen al meer vragen en complimenten gekregen van zeilers waarbij *Bottleneck* opvalt. We gaan op verkenning uit en we lopen de uitgestippelde route door de oude mooie stad. Met een plattegrond en uitleg over de gebouwen komen we meer te weten. Het is er gezellig met de kleine straatjes, oude vakwerkhuisen, de leuke winkeltjes en kleine restaurantjes. Zeker een aanrader voor degene die een bezoek willen brengen aan de Golf van Morbihan.

Woensdag 9 augustus

Vandaag willen we weer terug naar La Trinité-sur-Mer (20 NM) zeilen. De zon schijnt volop en het is al snel 20 - 22 graden. We wachten tot 13 uur want dan loopt de stroom mee naar buiten naar de baai van Quiberon. In het begin is het nog rustig maar hoe verder we de baai uitvaren hoe onstuimiger het water wordt. Dit komt doordat het water de snelste manier de baai uit wil en omdat heel veel grote ribs (met veel power) ook de baai in of uit willen. Gelukkig staat alles zeevast en we slingeren er aardig op los. Tegen 17 uur lopen we La Trinité-sur-Mer binnen, waar de *L'Esprit du Morbihan* van Vincent de Vries aan de steiger naast enkele trimarans ligt. Een gezellig welkom volgt en na een drankje verkassen we naar de andere Carter boten achterin de haven. Annemarijke Verhoeks staat

al op de steiger, zij vaart de komende twee dagen mee op *Bottleneck*. Op naar een gezellig event met alle Dick Carter designs boten.

Donderdag 10 augustus

Vandaag was de grote dag dat Norbert en de andere schippers van de Dick Carter Cup ontwerper Dick Carter gingen ontmoeten. Inmiddels op een respectabele leeftijd van 95 jaar en toch de moeite neemt om samen met zijn vrouw Andrea vanuit America over te komen. Een warm welkom op de steiger van La Trinité-Sur-Mer en het ontroerde menig zeiler en ook meneer Carter zelf. Na een little chat voeren de boten in konvooi de rivier af naar de baai van Quiberon om daar een rondje van circa 13 NM te zeilen. *Bottleneck* was met haar 25 ft de kleinste boot van de vloot. De grootste Carter was 40 ft. Dick Carter aanschouwde de vloot met trots vanuit een grote rib. In de avond gaf Dick Carter een lezing in het gemeentehuis over zijn vele ontwerpen. Met een gesigneerd boek liepen we na afloop naar de boot. Morgen een wedstrijd "Voiles de la Baie de Quiberon" met meer dan 60 boten, de Carter klasse start in één groep. We gaan zien wat dat gaat brengen!



Vrijdag 11 augustus

De dag begon helaas met regen en weinig zicht en daardoor gelijk uitstel met één uur. Aan de hand van de doorgegeven coördinaten kwamen we bij het startschip. ►►



De wedstrijdleiding had voor onze Carter klasse een baan van 35 NM voorzien. Niet erg als je een 37 of 40 ft boot hebt, maar met onze 25 ft was het toch wel een eind. Het eerste kruisrak was 6 NM tegen de stroom in, daarna met een knik in de schoot rond de eilanden Île-d'Houat en Hoëdic. Rond de vuurtoren van Hoëdic en dan nog 13 NM met de stroom dwars naar de finish. Helaas maar een klein stukje met spinnaker kunnen zeilen en na 6 uur en 41 minuten kwamen we om 17.41 uur over de finishlijn.

Na een warme douche snel naar de prijsuitreiking. Helaas werken ze hier in Frankrijk met een Osiris rating waardoor wij exact dezelfde rating hadden gekregen als een 40 voeter... Hoe dan? Hierdoor is geen wedstrijd te winnen met *Bottleneck*, dus snel door naar de laatste Dick Carter activiteit: de aangeklede borrel bij een van de vrijwilligers thuis. Dank aan alle vrijwilligers voor de organisatie van deze Dick Carter Cup en speciale dank voor Philippe Roux die ons al die maanden voorzien heeft van alle informatie.

Zaterdag 12 augustus in alle rust en met een waterig zonnetje alles weer droog zien te krijgen en daarna door in de vakantiemodes!

Zondag 13 augustus

We pakken de vakantie weer op na het evenement, een mooie ervaring rijker. We varen om 9 uur uit La Trinité-sur-Mer de baai van Quiberon in opweg naar Étrel wat een stuk noordelijker aan de Bretonse kust ligt. Een zwakke wind en we varen 6 NM aan de wind. We ronden de

vuurtoren op de landpunt van het eiland Quiberon waarna de lange deining van de Atlantische oceaan langzaam begint te bouwen en gaan van 15 meter diepte in de baai naar 40 meter diepte op zee. We hebben stroom tegen en de wind valt bijna weg. Dit wordt een gevecht tegen de bierkaai en we besluiten om naar Port Haliguen te varen, deze haven ligt op de landtong van Quiberon. We nemen de short cut tussen de rotsen en de vuurtoren door wat met staken staat aangegeven naar de grote haven en gaan het morgen nog een keer proberen met hopelijk meer wind en zon en stroom mee. Quiberon is een populaire haven voor sport visboten, steigers vol met boten/ribs met flinke buitenboordmotoren eraan.

Maandag 14 augustus

De wekker staat vroeg want we willen profiteren van de stroom. Bij het verlaten van de haven krijgen we meteen een schitterende zonsopkomst te zien. We varen de korte route tussen de rotsen door en gaan stuurboorduit langs de kust richting het noorden naar de havenmond van de havenstad Lorient. Rond 9 uur gaat de spinnaker erop en lopen we lekker met 6 – 6,5 knopen. Rond het middaguur hebben we bijna 25 mijl gevaren en gaan we naar Port Louis wat tegenover Lorient ligt. Na de lunch gaan de wandelschoenen aan want we gaan de citadel, waar twee musea in zijn gevestigd, bezoeken. Vanuit de Citadel krijgen we ook nog een prachtig uitzicht over de rivier te zien.

Dinsdag 15 augustus

Vandaag varen we verder rivier de Blavet op. We steken even over naar de haven van Lorient waar we een flink aantal Imoca's zien liggen (deze boten hebben de laatste editie van de Ocean race mee gevaren). De Scroffbunker, die door de Duitsers voor hun duikboten werd gebouwd, is indrukwekkend groot. Daarna varen we met stroom mee over de prachtig slingerende rivier welke ook wel de wrakkenrivier genoemd want in de bochten liggen veel vergane schepen weg te rotten. Na 2 uur en 8,4 NM varen komen we bij de plaats Hennebont aan. Verder kunnen we niet. Het is een stadje met een mooie stadswal en een grote oude kerk maar verder is er weinig te beleven. Je kunt dit dorp alleen bereiken als het hoogwater wordt, want sommige delen van de rivier zijn ook voor onze 1.50 meter diepgang te ondiep.



Woensdag 16 augustus

Van Hennebont varen we de rivier af naar het eiland Île de Groix tegenover de monding van Lorient. Met bijna 2,5 knopen stroom mee schiet het lekker op. De wind is inmiddels weggevallen dus verder op de motor. Rond 12 uur leggen we aan in de kleine drukke haven. Ferry's (met toeristen) varen af en aan en veel kleine vissersbootjes komen binnen met hun vangst. Aangezien de vis ter plaatse aan boord wordt schoongemaakt is het voor de meeuwen een lekkere (makkelijke) maaltijd. Het eiland heeft mooie stranden en baaitjes waar je kan zwemmen. Het eiland is 8 km lang en 4 km breed en er wordt ook veel gefietst. Een dorp wat leeft met 's avonds een mooi uitzicht vanaf het havenhoofd.



Donderdag 17 augustus

We verlaten het eiland Île de Groix tegen de middag en varen naar een mooie fjord inham aan de noordwest kant van het eiland Belle-Ile om te ankeren. Helaas waait het niet en motoren we 5,5 uur in de volle zon. We varen de fjord in en ankeren waar meerdere jachten liggen en een vriendelijke Fransman helpt ons met een lijn naar de kant. Het water is glashelder en het is er een oase van rust. Je hoort alleen de meeuwen en de krekels.

Vrijdag 18 augustus

Vanwege het getij gaan we pas laat weg. Ik besluit om naar de kant te zwemmen om het uitzicht van bovenaf te aanschouwen, en omdat toch iemand de achterlijn van het rotsblok los moet maken. We varen om de punt van het eiland Belle-Ile richting het eiland Hoëdic. In het begin nog lekker kunnen zeilen maar na twee uur was de wind weer op. We varen de resterende 10 NM op de motor. Rond 17:15 uur lopen we het haventje binnen waar we, omdat er zijn geen plaatsen vrij zijn aan het enige ponton, met diverse boten aan een grote boei komen te liggen. We worden door de havenmeester naar de kant gebracht en doen er boodschappen. We moeten voor 19:30 uur weer op de steiger staan omdat de havendienst er dan mee stopt en hebben nog net tijd om een snelle blik in het kerkje te werpen.

Zaterdag 19 augustus

We vertrekken rond 10 uur en varen naar het begin van de Loire kant van Atlantische Oceaan. Na 4 NM kan de spinaker erop en die blijft vervolgens 3,5

uur staan. Met een licht briesje en een zonnetje is het genieten geblazen. Tegen 14 uur lopen we de haven van La Turballe in, een leuk maar ook toeristisch dorpje. We drinken er een drankje en genieten van alle bedrijvigheid.

Zondag 20 augustus

We willen vandaag naar Piriac-sur-Mer. Ondanks dat het maar 8 NM varen is gaat de wekker vroeg want bij laag water valt het voor de haven bijna droog. Je ligt er in een bassin waar ze een klep dichtdoen zodra er in het bassin nog 2,5 meter water staat. We vertrekken met mist uit La Turballe en het zicht is soms nauwelijks 300 meter... lang leve de plotter en de iPad met Navionics. Voor Piriac-sur-Mer moeten we goed zoeken naar de kardinaal bakens maar al snel zijn de havenhoofden in zicht en varen we tussen rode en groene staken door het bassin in. De havenmeester wijst ons een ligplaats en, als we eenmaal liggen, verschijnt de blauwe lucht en breekt de zon door. Als we na de koffie de wal op gaan is de mist opgetrokken en verschijnt er een mooie baai met diverse kleuren water. Aangezien het water hier met 4 knopen door de baai stroomt, stroomt die hard leeg en komen de rotsen en ondieptes boven. Het dorp is, met allemaal kleine steegjes en leuke huisjes, een trekpleister voor toeristen. We strijken neer op een terras waar vader en zoon gezellige muziek spelen. Dit is vakantie op zijn best. Tegen 12 uur lopen we naar de pier waar de lichten op rood gaan en de klep van het bassin dicht gaat. Er komen nog wat bootjes aan maar die moeten wachten tot 16 uur vanmiddag. Om 14 uur gaan we er nog even kijken want het is inmiddels laag water geworden. Er steken mensen lopende de vaargeul over. Het uitzicht is prachtig, wat een verschil met vanochtend met die mist!

Maandag 21 augustus

Het einde van onze Franse zeilvakantie komt in zicht. Vandaag de laatste trip terug naar La Trinité-Sur-Mer waar *Bottleneck* morgen weer op de trailer gaat en we in de avond naar Nederland zullen rijden. Het is al vroeg warm en we moeten op tijd het bassin verlaten anders komt de balk omhoog en liggen we voor vier uur opgesloten. We zeilen twee uurtjes voordat de wind het weer eens laat afweten. We hebben dan nog 25 NM af te leggen, dus dan maar de motor aan voordat we stroom tegen krijgen. Zoals de laatste dagen steekt de wind tegen een uur of drie op en kunnen we deze

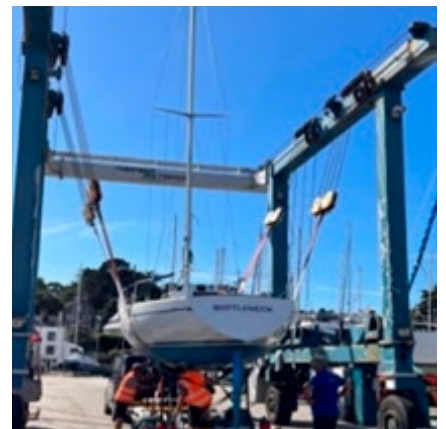
vakantie toch nog zeilend afsluiten.

Wat was het een mooi avontuur en wat was het een feestje om hier te zeilen. Een prachtig zeilgebied met mooie eilanden, prachtige plaatsen en getij waar je rekening mee moet houden. We hebben alle weersomstandigheden gehad: Storm, mist en regen (gelukkig maar één dag maar wel precies de dag van de wedstrijd) maar ook heel veel zon en wind. En natuurlijk een ontmoeting met Dick Carter, de ontwerper van onze Carter 25. Een vakantie waar maanden aan voorbereidingen aan vooraf zijn gegaan loopt op zijn eind. We voeren in totaal bijna 300 NM. We sluiten af met een drankje aan de boulevard van La Trinité-sur-Mer waar nog volop jachtjes binnenlopen. Daarna genieten we van een Franse maaltijd met oesters en mosselen op z'n Bretons en crème brûlée!

Dinsdag 22 augustus

Er is dan nu echt een einde gekomen aan onze vakantie. We ruimen de boot op en verhuizen de meeste losse spullen naar de bus. Tegen 18:00 uur staat de *Bottleneck* weer keurig op de kar en we zijn klaar om de 1.000 km terug naar huis te gaan rijden. Om 20:00 uur vertrekken we. Het was een supermooie en zalige zeilvakantie. We hebben ervan genoten, en zeker voor herhaling vatbaar.

Norbert Dieleman en Marcol de Klerk



De door Philippe
Briand ontworpen ¼
tonner Catch (GBR-
502) out of control op
de Solent tijdens de
Skandia Cowes Week
van 2006.
Foto: Rick Tomlinson.





Bron: Deining Magazine.



Balle BIJZONDERE BOOT tent

TEKST KOOS DE RIDDER, JIM POST FOTOGRAFIE JIM POST E.A.

De Extension is klein, bijzonder en jarig. Het ontwerp stamt uit 1973 en is een creatie van de toen nog jonge jachtontwerper Koos de Ridder. De Extension was de start van een nieuwe koers. Aan het woord is de ontwerper.

“Het is eind 1972 als ik een verzoek krijg van ene George Stead. Hij vraagt me een ontwerp te maken voor een in serie te bouwen halftonner. Deze George is me bekend als bemanningslid van de *Morning Cloud*, een racer van de voormalige Britse premier Ted Heath. Echter, begin 1973 worden de plannen gewijzigd: het eerdere verzoek wordt herzien. “Maak graag zo snel mogelijk een ontwerp voor een one off racemachine! Geschikt voor deelname aan zeilwedstrijden binnen de kwartton-klasse”, aldus Stead. Dat wil ik eerst wel even overleggen met m’n werkgever Wolter Huisman. Deze ziet geen concurrentie in deze ontwerp-opdracht. Huisman gaat akkoord, m’n slaapkamer wordt tekenkamer

en ik beloof Stead binnen twee maanden de tekeningen voor een kwarttonner. Steads opdracht bevalt me, hij geeft me *carte blanche*: alleen de Rules van het IOR (International Offshore Rule) handicapsysteem schrijven me de wet voor, verder geen compromissen.

HIATEN

Kwarttonners en andere toncuppers zijn ontwerpen die streven naar een onderling eerlijke zeilcompetitie, te voldoen aan het *Rule book for level rated classes*. Dit IOR handicapsysteem is inmiddels verleden tijd, maar in z'n tijd is het een boeiend spel om de ontwerpregels optimaal te benutten, op zoek naar een maximaal snelheidspotentieel. Een belangrijke component in dit handicapsysteem is de formule met daarin diverse belangrijke geometrische input van het schip. De uitkomst van de rekensom geeft de rating, ook wel de wedstrijdmaat genoemd. Dit getal geeft een indruk over het te verwachten snelheidspotentieel en bepaalt in welke klasse het schip valt. Voor de kwarttonners bedraagt de maximale wedstrijdmaat op dat moment achttien voet. Als ik de dan geldende meetformule bestudeer, zie ik kansen voor metingsvoordelen, zonder nadelig effect op de hydrostatische en hydrodynamische eigenschappen. De Rule vertoont hiaten, waarbij hier en daar een oneffenheid in de romp een voordeel oplevert, resulterend in een langere romp en meer zeiloppervlak. Critici die deze mogelijkheden niet benutten, noemen het *rule cheating*.

Maar eerst: welke schepen inspireren me voor dit ontwerp? Behalve het benoemen van vergelijkingsschepen, is het belangrijk te weten hoe de betreffende schepen varen. Denkend buiten IOR-kaders komt een wat wonderlijke mix tevoorschijn: de door mezelf gemodificeerde Trotter Pandora, de olympische Star vanwege z'n extreem trimbare tuigage en de Olympiajol vanwege z'n geslaagde rompvorm.

KETTINGOMVANG

Dan de Rule. Hierin zijn, behalve het zeiloppervlak, de lengte, breedte en holte (hoogte van de romp) de belangrijkste parameters. Een bijzondere is de *rule length*. Deze is niet hetzelfde als de werkelijke lengte en wordt op een bijzondere manier vastgesteld. Voor de bepaling van de rule length, wordt gebruik gemaakt van lussen die via het voor- en achterschip over de romp schuiven. Dit zijn de meetpunten voor de rule length. De lengte van zo'n lus, de zogenaamde kettingomvang, bedraagt een percentage van de maximale rompbreedte. Hoe breder de romp en hoe smaller de scheepsuiteinden, des te verder de lus over het voor- en achterschip schuift. Vol-

**ALS IK DE DAN GELDENDEN MEETFORMULE
BESTUDEER, ZIE IK KANSSEN. DE RULE VERTOONT
HIATEN, WAARBIJ HIER EN DAAR EEN ONEFFEN-
HEID IN DE ROMP EEN VOORDEEL OPLEVERT**



gens deze methode lijkt het schip daardoor korter en dat is gunstig voor de berekeningen binnen de IOR-formule. Voer je dit extreem door, dan resulteert dit in een deklijn die van bovenaf aandoet als een zoute dropvorm. Bij de Extension ga ik niet zover, maar de breedte is wel vrij groot, ook al om de bemanning ver naar buiten te kunnen laten zitten. Op een kleine racer als een kwarttonner weegt het bemanningsgewicht letterlijk en figuurlijk relatief zwaar. Breed (en hoog) suggereert binnen de Rule bovendien dat het schip zwaar en dus langzaam is. De Extension wordt dan ook breed én hoog. Voor een minimaal nat oppervlak is de romp op de waterlijn weer vrij smal en ook dicht bij het dek wordt de romp, boven een belangrijk meetpunt, afgevlakt.

NIEUWE PLANNEN

Vele avonden, weekenden en nachtelijke uren verder stuur ik het ontwerp naar Stead. Hij is er blij mee en kan aan de slag, in z'n garage. Deze wordt verlengd en bepaalt de naam van het schip: Extension. De bouw verloopt voorspoedig, maar de agenda van Stead gooit roet in het eten: het zeilen op de Morning Cloud gaat voor en het lukt hem niet om het schip voor de kwarttoncup van 1973 in Weymouth in het water te hebben. Eind september zeilt het schip z'n eerste wedstrijden, met zeer goede resultaten. Met een rating van 19,5 voet zit de Extension nog iets te hoog, daar moet nog wat aan gewerkt worden. Ondertussen heeft Stead alweer andere plannen, hij wil een *one tonner*. Na enkele aanpassingen voldoet de Extension aan de vereiste achttien voet en wordt het racertje verkocht aan Tony Bassadone, die er schandalig veel prijzen mee wint. Missie geslaagd."

EXTENSION 24

Lengte	7,45 m
Breedte	2,76 m
Diepgang	1,55 m
Bouwmateriaal	glasvezel/polyester/hout
Aantal gebouwd	circa achttien stuks
Waterverplaatsing	circa 1.435 kg
Ballast	455 kg
Zeiloppervlak (fractioneel)	31,34 m2 aan de wind. Spinnaker 36 m2
Zeiloppervlak (masttop)	30,95 m2 aan de wind. Spinnaker 43 m2
Bouw	George Stead/Bob Hoare/Jim Lensveld



BALLETENT

René Morriën zocht samen met z'n dochter Martine een eigenwijs racertje. Ze kochten de Balletent, voorheen Explosion. De naam Balletent werd geleend van dé Balletent, de Extension waarmee jachtbouwer Jim Lensveld meedeed aan de kwartton wereldkampioenschappen in Helsinki (1977). Datzelfde schip was er ook bij tijdens de wereldkampioenschappen in San Remo (1979) met aan het roer Bob van den Broek, zelf eigenaar van de Extension Exception (H-2256). Met dé Balletent won Bob de Cowes Week. René is minder ambitieus, vaart clubwedstrijden, met veel plezier. Samen met z'n dochter is hij deelnemer aan de avondwedstrijden vanuit de Roei- en Zeilvereniging Naarden. René realiseert zich dat een oude racer vraagt om een baasje dat het schip behandelt met veel TLC (*tender love and care*). Dus doet hij dat: elektrische voortstuwing, frisse zeilen en meer. Het schip is uitgevoerd met een ondiepe kiel en een verlengde mast. Het grotere zeiloppervlak maakt het schip nog levendiger dan het al was.

OERVERSIE

Zoomen we na De Ridders relaas in op de oerversie van de Extension, dan zien we in dit ontwerp het startpunt van een nieuwe wending in z'n ontwerpcarrière, plus diverse experimenten, zoals de positie en de vorm van het roer en de kiel plus de configuratie van de tuigage. De oerversie is 7/8 getuigd, heeft een aangehangen roer en een opvallende dek-layout met brede stuurkuip, losse trimkuip en een effectieve giekneerhouder met een halfcirkelvormige overloop. Een opbouw ontbreekt en de giek zit laag. Ook de overloop van het grootzeil is gebogen. Latere Extensions zijn minder extreem en hebben een korte opbouw. Extensions zijn gebouwd in Engeland, Nederland en Italië. In Italië wordt de variant met masttop tuigage (met grotere spinnaker) favoriet.

NIEUWE KOERS

We pakken de Waterkampioen van toen erbij en lezen de bespreking van de Extension, die wordt afgesloten met: "Gezien dit alles mag verwacht worden dat we in de toekomst nog weleens wat meer van deze ontwerper kunnen verwachten." Ook de schrijver van het stuk, Adriaan Pels, kon toen nog niet in de toekomst kijken.

Stead is dan alweer een station verder en in 1974 wordt de High Tension een van de hoofdrolspelers van de One Ton Cup in Weymouth. Het schip vormt een mooi uitgangspunt voor latere ontwerpen zoals de Kalik 33, Spirit 32 en de Friendship 35. De Ridders nieuwe koers is bepaald. **D**



Over vele kwarttonners vind je via internet en social media met het grootste gemak meer informatie. Voor een Drifter 25, Eygthene 24 of een Waarschip kwarttonner werkt dat prima. Een voorbeeld is waarschippers.nl Zoek je een exoot, bijvoorbeeld een MG26, Manzanita of een Extension 24, dan wordt het kringetje kleiner. Op kwarttonzeilers.nl vind je meer informatie over de Nederlandse vloot, inclusief informatie over hun jaarprijs, de Dutch Quarter Ton Cup, aangejaagd door kwartton-adept Hylke Steensma. Ook de website histoiredeshalves.com biedt veel informatie over kwarttonners en andere IOR-racers.

Met dank aan: Hylke Steensma

DE OERVERSIE IS FRACTIONEEL GETUIGD, HEEFT
EEN AANGEHANGEN ROER EN EEN OPVALLENDE
DEK-LAYOUT. LATERE EXTENSIONS ZIJN MINDER
EXTREEM EN HEBBEN EEN KORTE OPBOUW





OMDAT JE JE BUITENGAATS THUIS VOELT

ALLE REDENEN VOOR
ÉÉN PARTNER

PANTAENIUS
JACHTVERZEKERINGEN

RUFFIAN 23 ¼ TONNER

De Ruffian 23 is een kielboot van 23 voet, begin jaren zeventig door de gebroeders Brown in het Noord Ierse Portaferry ontworpen. In de jaren zeventig en begin jaren tachtig bouwde 'Weatherly Yachts', een bedrijf opgericht door Brown, meer dan 200 exemplaren. Het idee voor een grote racer ontstond in 1969 toen de gebroeders Brown met zeilvrienden de Fastnet Race zeilden. In de winter van 1970-71 werd vervolgens de prachtige offshore-racer *Ruffian* ontworpen en gebouwd. *Ruffian* was vanaf het begin een succes, maar na haar zeer succesvolle eerste seizoen beseften de Browns dat, als ze hun droom om in hun kleine geboortestad een levensvatbare moderne jachtwerf te beginnen wilden verwezenlijken, ze een beheersbare kleinere boot (rond de Quarter Ton-maat) moesten ontwerpen en bouwen.



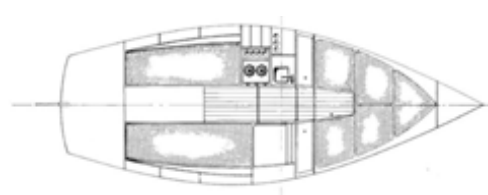
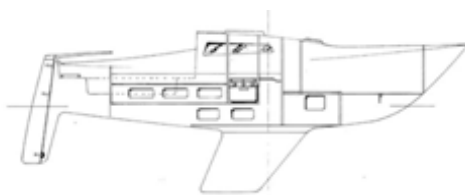
Zo ontstond 'Weatherly Yachts' om de Ruffian 23 te bouwen, maar in de hoop om op termijn grotere maten toe te voegen. Het was de lente van 1973 toen het prototype van de nieuwe 23 voets ¼ tonner in Portaferry min of meer klaarlag voor haar proefvaart. Ruffian 23 bouwnummer 1 lag al wel in het water, maar er werd nog hard aan gewerkt. Het zou dus geen proefvaart zijn maar een testvaart. Maar tussen de buien door

scheen de zon en ze zag er geweldig uit. Een mini offshore-racejachtje dat er gewoon om vroeg om gezeild te worden. En na een paar uur zeilen bleek de Ruffian 23 bleek een genot om te zeilen.

In 1973 zeilden drie Ruffian 23's de Quarter Ton Cup van 1973 in Weymouth (Engeland). David Colquhoun finishte als 15e met zijn *Scruff*, Barry Bramwell finishte als 17e met zijn *Bluenose* en Nick Stratton finishte als 28e met zijn *Muffin*. Vergeleken met andere aanwezige ¼ tonners was de *Ruffian* een klein bootje, maar in de navolgende jaren bleek de boot toch een succes en werden er ook verschillende lange tochten gezeild. Zo won Ronan Beirne in 1981 Round Ireland Cup van de de Irish Cruising Club met de Ruffian 23 *Rila*. Er na ongeveer vijftig jaar zeilen er nog steeds fanatieke vloten in onder andere Dublin Bay, Clew Bay en Wicklow (Ierland), in Carrickfergus (Noord-Ierland) en zelfs in Hong Kong. In de zomer van 2023 kwamen 17 Ruffian 23 ¼ tonners bijeen in Portaferry waar de Portaferry Yacht Club een geweldig 50-jarig jubileum organiseerde.



In Nederland liggen voor zover we weten nu drie Ruffian 23's. In 1974 had Henk Wittenberg zijn zinnen gezet op een kajuitzeilboot waarmee hij op vakantie kon en waarmee hij ook wedstrijden op zee kon zeilen. Internet bestond nog niet en alle informatie kwam uit tijdschriften zoals *Yachts & Yachting*. Zo kwam Wittenberg bij de Ruffian 23. Het model stond hem aan en ook het feit dat de boot als casco leverbaar was. Gezien een beperkt budget leek het Wittenberg een goed plan een casco zelf af te bouwen. De Ruffian 23 werd gebouwd in Portaferry in Noord-Ierland. Daar sprak Wittenberg de ontwerper Billy Brown en bestelde hij een casco. De afbouw was een leerzaam project, want door zijn onervarenheid en omdat hij alles heel degelijk wilde doen werd de boot iets zwaarder dan de bedoeling was. Toen de boot klaar was kreeg ze de naam *Cassiopeia*, werd ze IOR gemeten en kreeg zeilnummer H-2310. De Ruffian bleek een heel handzaam zeewaardig scheepje te zijn en, omdat Wittenberg bij het wedstrijdzeilen ook nog veel moest leren, gingen ze zo veel mogelijk wedstrijden zeilen. De Deltaweek, de Haaks Wadden Week en de Flevo Race, waar ze andere ¼ tonners tegenkwamen zoals het *Waarschip*, de *Robber*, de *Drifter 25*, de *Oceaan 25* en Franse ontwerpen waar Wittenberg de namen niet meer van weet. Een leuke en leerzame tijd waarin veel werd geleerd. Tegenwoordig zeilt Wittenberg, na jaren fanatiek *Laser* gezeild te hebben, succesvol en fanatiek in de *Twaalfvoetsjolt*.





WESTERLY GK24 ¼ TONNER

Westerly Marine Construction Limited (beter bekend als Westerly) was van 1963 tot 2000 de belangrijkste jachtbouwer van Engeland en een van de grootste in Europa. In totaal heeft Westerly circa 12.000 jachten gebouwd. Alhoewel de GK's (Giants Killer), net als de motorboten en J-boten, niet gerekend mogen worden tot het basiswerk van Westerly, zijn deze wel erg belangrijk geweest.

In de jaren '80 groeiden de Franse werven Beneteau en Jeanneau aanzienlijk. Dit was voor een belangrijk deel te danken Franse overheidssteun en een gunstige wisselkoers. Door deze groei konden deze werven hun productielijn splitsen in een toer-range en een cruiser/racer-range. Beneteau splitste in Oceanis (toerscheperen) en First (cruiser/racers). Voor Jeanneau was dit de Sun Odysseys (toerscheperen) en de Sun Fast (wedstrijd). Westerly had deze "dual"-marketing truc al in de jaren '70 uitgehaald en in die tijd kwamen de GK's op de markt. Op die manier probeerde Westerly zeilers aan zich te binden die uit hun open boot gegroeid waren. Omdat Westerly alleen maar pur sang toerscheperen bouwde lieten deze zeilers Westerly links liggen

als zij zich oriënteerden op een volgend schip. Met de GK's kon Westerly de concurrentie aan met onder andere de Hunter Sonata (Stephen Jones ontwerp) en de Reve de Mer (Finot ontwerp).

De algemeen directeur van Westerly vroeg Peter Anstey een echte racer te ontwerpen en in 1973 was het eerste ontwerp klaar. Dit houten prototype kreeg de naam *Ebblake IV* (foto boven) en was het resultaat van een samenwerking met Chris Hawkins. Peter Anstey bleef verantwoordelijk voor het lijnenplan, constructie, kiel en tuigage. Het prototype werd gebouwd door Aquaboats en een bijzonder feit is dat dit de enige houten boot is geweest die Westerly ooit geproduceerd heeft. Van deze houten boot zijn later de mallen van de polyester GK24 getrokken. De GK24 werd geïntroduceerd als een club-racer/cruiser en vanaf het begin was de GK24 een verkoopssucces, in totaal zijn er zo'n 300 gebouwd. De GK24 was in verschillende uitvoeringen te koop. Er was keuze uit een 1,24 of 1,52 m kielen een masttop of een fractionele tuigage. Misschien was dit achteraf niet zo'n geweldig idee omdat daarmee het idee

van een eenheidsklasse geen stand kon houden. Ze zou het geweldig gedaan hebben op de wedstrijd baan ware het niet dat in die tijd ook de lichte Australische en Nieuw-Zeelandse ontwerpen op de markt kwamen.

Om het succes van de GK24 verder uit te bouwen kwam er later een groter zusje, de GK29. Ook deze bood, dankzij haar grote breedte, veel binnenruimte en er werden circa 180 gebouwd. In Nederland varen ongeveer 30 GK24's, twee passeren de revue. Het verhaal van de *Comodo* was al te lezen in het Regatta Book van 2020.

VIRACOCOA – GOTCHA – RACYKALTRANT

Arie Harder kwam in 1977 bij Doornbos in Loosdrecht om zijn Simoun zwaardbootje om te ruilen voor een nieuwe. Hem werd daar echter een GK24 getoond en het werd dus geen nieuwe Simoun maar een GK24. Harder kocht het als 'kaal' scheepje, bouwde zelf een Vire motortje in en maakte haar wedstrijd klaar. Naast vakanties zeilde hij regelmatig wedstrijden met zijn *Viracocha*. De *Viracocha* verhuisde naar de Grevelingen en kreeg daar de naam *Gotcha*. Na jaren in de Deltawateren gezeild te hebben kwam ze in 2010 in bezit van Sylvia ter Meulen en Koen Broekens. Ze noemden haar *Racykaltrant*, brachten de nodige verbeteringen aan en zeilden fanatiek met haar vanuit Hoorn. Ook maakten ze mooie vakantietochten naar Zeeland en de Waddeneilanden. In 2013 schreven ze in voor de eerste Dutch Quarter Ton Cup en wisten die knap te winnen. De GK24 wist wel raad met de harde wind en de knobbelige IJsselmeergolven. In 2014 werd ze verkocht en verhuisde ze naar Lemmer. Daar lag ze een aantal jaren bij een zomerhuisje zonder dat ze veel werd gebruikt. In 2017 kocht Jan de Boer haar en verhuisde ze naar Urk. Jan zeilde een paar evenementen van de DQTC maar verkocht haar in 2019 omdat hij op zoek ging naar een boot voor een langere reis. Op dit moment vaart de *Racykaltrant* op de Westeinder en we hopen haar ooit weer in het veld te zien!



BLUE BINK – BLUE BELL

Op 10 augustus 1988 kocht Alex Nugteren bij een makelaar de GK24 *Blue Bink*. Nugteren vond dat geen mooie naam en maakte daar *Blue Bell* van en zodoende hoefde hij maar drie letters over te schilderen. De eerste jaren had hij de boot samen met Ronald Tesselaar, ze waren ieder voor 50% eigenaar. Tussen 1988 en 1992 werd er flink geïnvesteerd in nieuwe zeilen, dek uitrusting, binnenbetimmering en kussens. En later ook nog een nieuwe mast en giek toen, vlak voor de start van de 24 Uurs Zeilrace, het hele zwijkje overboord ging. De oorzaak was een losgeraakt borgringetje van het stag aan bakboord. Al met al was het een hele fijne boot waar veel tochten en wedstrijden mee zijn gevaren op IJsselmeer en Waddenzee. Prijzen werden er ook wel gewonnen en dan vooral bij de HT Zeilrace. Vaak tweede of derde want de winnaar was meestal een andere GK24, namelijk de *Reflex* van Bram Pasma. Zijn boot had een diepere (1,52 m) kiel en daarnaast was (en is) Bram ook gewoon een hele goede zeiler.

Het enige minpunt van de *Blue Bell* was de motor, een Petter Mini Six AC1WM. De motor had weinig vermogen, gaf veel roet en binnen stonk het altijd naar Diesel. De motor werd er nog eens uitgehaald en voor een revisie naar een bedrijf in Hardinxveld-Giessendam gebracht maar dat hielp helaas maar weinig. Op 5 april 1992 nam Nugteren het deel van Tesselaar over en was hij voor 100% eigenaar. In 1993 werd de boot verkocht aan ene H.M. de Jong uit Groningen en Nugteren verloor de boot uit het oog. Hij denkt terug aan een hele mooie tijd met de boot!

Sinds 2007 is de *Blue Bell* van John Molenaar uit Heerjansdam en ligt ze in Den Bommel. In de wintermaanden is Molenaar timmerman en in de zomermaanden schipper bij een charterbedrijf in Griekenland. Molenaar kocht de GK24 ooit vanwege de leuke stoere lijn, het handige formaat en de indeling binnen. Met haar vier slaapplekken en inboard diesel prima om tochten mee te zeilen maar ook om wedstrijdjes mee te zeilen. Molenaar heeft een hoop plezier van haar gehad en zeilde heerlijk door Zeeland maar ook via de staande mast naar Den Helder en, na een korte stop op Texel, over zee terug naar Stellendam en zelfs naar Engeland. Daarnaast ook clubwedstrijdjes op het Haringvliet, de Van Uden Reco in Stellendam, meerdere Deltaweekenden en ook de eerste editie van de Dutch Quarter Ton Cup in 2013 in Lelystad!



Volop genieten bij Jachthaven Waterland

de full-service jachthaven aan het IJsselmeer



Nautisch centrum

Naast een botenlift met mastentakel op de haven heeft ons nautisch centrum een tuigerij, zeilmaker, jachtservice en motorenonderhoud - alles op 1 terrein

Kom genieten in Monnickendam!

Van het heerlijke restaurant op de haven tot de strandtent op het Hemmeland. Monnickendam heeft voor ieder wat wils



*Waterland Monnickendam;
sportief zeilen en
riant vakantievier*



WWW.WATERLANDYACHT.NL - T: 0299 - 652000

Monnickendam (15 minuten vanaf Amsterdam)



MANZANITA ZUBENELGENUBI

Gert-Jan van Bruggen en Anne Richard Schaafsma waren in de jaren '90 eigenaar van deze rappe Manzanita ¼ tonner.

De Manzanita was een ontwerp Ron Holland, die in 1973 met het prototype van zijn Eygthene 24 ¼ tonner de Quarter Ton Cup van 1973 in Weymouth had gewonnen. Olympisch medaillewinnaar Rodney Pattison won met een Manzanita de Quarter Ton Cup van 1977 in Helsinki. In 1978 verschenen enkele Manzanita's aan de start bij de Quarter Ton Cup in Japan maar ze waren geoptimaliseerd voor weinig wind. Het waaide echter loeihard tijdens het evenement en er braken vele mastjes. De beste Manzanita, de *Gremlin II* uit Hong Kong, finishte op plaats 23 met aan boord de Nederlandse zeiler Dick Bellinga. Bij de long distance race kwam de *Gremlin II* 36 uur na de laatste deelnemer over de finish, met Bellinga in een noodverband. Tijdens een onverwachte gijp had hij de giek tegen zijn hoofd gekregen. Doordat hij veel bloed verloor, had de bemanning veel tijd verloren met het oplappen van de ex FD-zeiler waarbij het schip door de sterke stroming enorm was afgedreven.

In 2020 kwam Hylke Steensma met Bellinga in contact en, voor een hockeywedstrijd op Voordaan (Bellinga keepste tot op hoge leeftijd bij de senioren van Sneek), kwam hij zijn dia's van het WK in Japan en zijn projector brengen. Met glinsterende oogjes vertelde hij dat de tijd met de ¼ tonners de mooiste tijd van zijn leven was geweest. Bellinga overleed helaas eind 2021.

De eerste eigenaar van de *Zubenelgenubi* was importeur Hein Harmsen van der Beek die kort met haar zeilde voordat ze naar de Mooie Nel verhuisde. Daar voer ze ook een tijdje voordat Gert-Jan en Anne Richard haar begin jaren '90 kochten. Volgens Gerd-Jan was ze toen van iemand die geld nodig had om z'n eigen duikbedrijf uit te breiden. Hij woonde in Opperdoes en de naam van de boot was ook *Does*. Na de koop lag ze in het seizoen in Uitdam en in de winter op de kant bij de Jachthaven A. Peetoom waar ze haar ook hadden gekocht.



De naam was bedacht door broer Hans van Bruggen die op de Hogere Zeevaartschool Terschelling had gestudeerd (overigens nooit gevaren maar piloot geworden). Daar had hij een aantal hemellichamen moeten bestuderen waarvan de *Zubenelgenubi* de enige ster met een Z

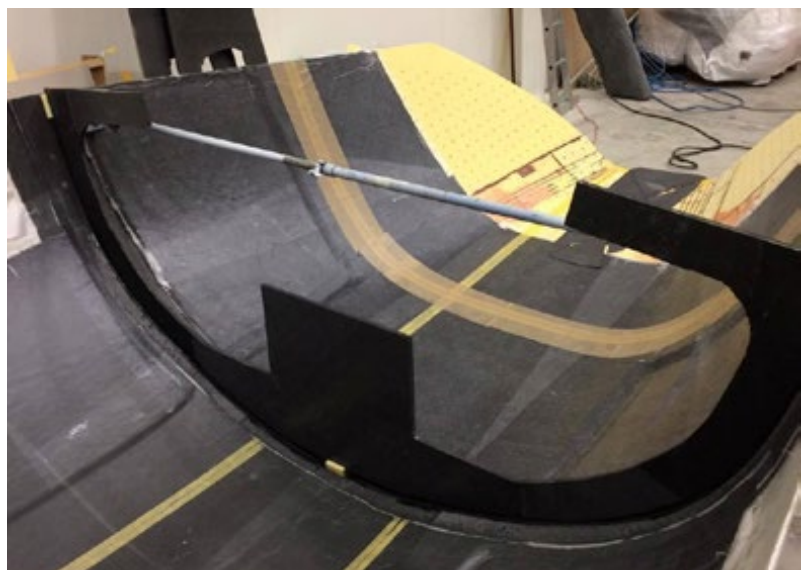
was. Hij vond het een leuke naam en wij ook. Met Hans, Anne Richard, mijn toenmalige zwager Rik Kooijman en anderen hebben we veel wedstrijden gevaren. In 1992 of 1993 wonnen we zelfs (op rating) de H-T Zeilrace. Dat was toen een mooie prestatie want we versloegen Harry Amsterdam die met een zwaar gesponsord Waarschip 36LD voer. ►►

Tijdens de Haaks-Wadden viel bemanningslid Sander van Soest onder de zeerailing door in zee. Het was een hachelijke situatie omdat hij, met zeilpak en laarzen, ontzettend zwaar was. We moesten hem aan boord lieren maar het ging gelukkig Los van dit akkefietje was het een topweekend.

We wonnen de aanbrengwedstrijd, zaten tijdens de wedstrijd op de keien bij de dijk en op de terugreis naar Den Oever in een bui flink vast op een zandbank. Anne Richard voer met zijn vrouw ook twee keer naar Denemarken en Helgoland. De boot was vooral met weinig wind razendsnel. Aan de wind en met veel wind viel het, tegen de golven in, niet mee. De vrouw van Anne Richard vond het bootje levensgevaarlijk, onder andere de railing (constructie) was slecht en op zee was het met slecht weer echt een klein bootje. Veel herinneringen dus en met veel plezier denken we terug aan de circa vier jaren met de Manzanita maar op een gegeven moment werd ze ingeruild voor een X-99.

Pascal Homan was de volgende eigenaar. De boot verhuisde naar Grou en kreeg de naam *Espuma*. Homan zeilde van 2002 tot en met 2011, naast de H-T Zeilrace, ook vele clubwedstrijden van de KVV Frisia. Na een paar jaar lekker en hard varen werd ze eind 2011 verkocht aan Roeland Franssens.

Vanuit Muiderzand werden mooie tochtjes gezeild waarna ze in het najaar van 2012 naar een loods in Zaandam verhuisde. Met andere boten kwam Roeland regelmatig in Cowes en hij bewonderde daar de ¼ ton fleet. Zo moest zijn Manzanita ook worden maar door werk, privéomstandigheden en veel wedstrijdzeilen op grote boten kwam de geplande refit op een laag pitje. Frans Maas (goede vriend van zijn vader en ook Bressiaander) tekende nog wel een nieuw dek voor de Manzanita. Franssen werd ooit verliefd op de bolle, typische Ron Holland, spiegel maar die komt niet meer terug. De uitgezaagde spiegel staat nu op zolder. Het plan is dat het de opbouw kleiner wordt en het kleine kuipje dus op die manier wat groter. Inmiddels is Franssens naar Breskens verhuisd en daar staat zijn *Vazzef* (Zeeuws Vlaams voor uiteraard of vanzelf), zoals de Manzanita nu heet, hoog en droog. Franssens zeilt fanatiek met een grote boot wedstrijden op de Noordzee en op de Solent, maar we hopen de Manzanita ooit weer op de wedstrijd baan te zien!

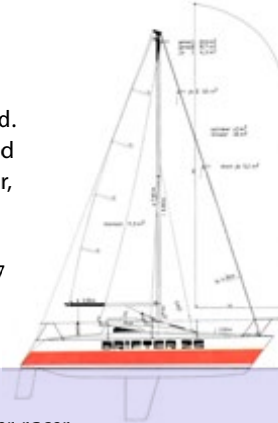






DRIFTER 25 KATTEKOP

De Drifter 25 is een fraai gelijnde polyester 1/4 tonner ontworpen in 1975 door de Nederlander Leen Hoogmoed. De Drifter werd, net als de Defender zeiljachten, gebouwd bij Jachtwerf Dekker & Zonen in Zaandam. Dekker: Drifter, Defender. D.....r dus. De Drifter werd ontworpen en gebouwd in een zwaar concurrerende markt. Er zijn circa 30 boten gebouwd. In de folder van de Drifter 25 uit 1977 wordt het schip omschreven als volgt omschreven:



Goed ontwerp. De Drifter 25 is een modern gelijnde cruiser-racer met een hoog vrijboord en een lage gestroomlijnde kajuit. De forse breedte draagt bij tot een goede vormstabiliteit. Een slanke, diepstekende kiel en een groot balansroer makend de boot goed wendbaar. De brede gangboorden zijn goed beloopbaar, evenals het voordek. De kuip is voldoende groot voor 4 personen.

In dezelfde folder staat 'dat de zeileigenschappen voortreffelijk zijn en dat de zeewaardigheid voldoet aan iedere eis'. Het schip kon worden geleverd met een 1,50 kiel of met een 1,26 kiel voor meer vaarmogelijkheden op binnenwater. De allereerste Drifter 25 werd gebouwd voor Chiel de Weers van Zeilmakerij De Weers uit Uitgeest. De naam van de boot was Weer 's Zeilen. De boot, met onder andere Leen Hoogmoed als bemanning, won vele prijzen, onder andere de Verbondsbezem.

Leen Hoogmoed deed zelf met zijn Drifter 25 *Driftbui* mee aan de Quarter Ton Cup van 1977 in Helsinki, onder andere met Chiel de Weers aan boord. Helaas was Leen tijdens het evenement ziek, en heeft hij zelf niet gezeild. De zoon van de eigenaar van Jachtwerf Dekker zeilde ook mee met de Drifter 25 Hades. In 1984 voer de heer Langhout met een aangepaste Drifter 25 sport *Hot Stuff* de Quarter Ton Cup in Nieuwpoort, en eindigde daar knap als 9e.



KATTEKOP

Ies de Rooij (die in 2018 helaas overleed, onderstaande alinea na goedkeuring van zijn vrouw geplaatst) kocht in 1982 in Strijensas een Drifter 25 van de eerste eigenaar. De boot had een witte romp met een zwarte band. In eerste instantie was de spiegel wit maar later werd die zwartgeverfd omdat die niet schoon te houden was. De ramen waren donkergetint en de spinaker was ook wit met zwarte banen. De boot had de naam *Kattekop* en dat vonden ze zo'n leuke naam dat de Optimist van zoonlief de naam *Kattekwaad* kreeg. De naam *Kattekop* was een zeer goede weergave voor haar zeilgedrag. Voor haar lengte supersnel, vooral onder spinnaker door het vlakke achterschip. Een voortdurende verrassing voor eigenaren van veel grotere boten. Nadeel was dat je altijd een voor die tijd super brede box in de jachthaven nodig had. Menig havenmeester ging daar pas na enige discussie mee akkoord.

Thuishaven was de langste tijd Jachthaven 't Stukske van WSV De Bergse Maas in Waalwijk. De laatste drie jaar lag ze in Rode Vaart (Moerdijk) omdat dan niet meer de mast hoefde worden gestreken om in Zeeland te komen. Het zeilgebied was, in de weekenden en tijdens korte vakanties de Bergse Maas tot en met de Oosterschelde. In de vakantie werd vooral de zee opgezocht. Zo werden de Belgische en Franse kusten maar ook de Zuidkust van Engeland bezocht. "We waren nog jong en onbezonnen en ons record van New Haven naar Dover (65 mijl) stond op 10,5 uur, de hele dag onder spinnaker". De boot werd in 1995 verkocht omdat een grotere boot werd gekocht. De nieuwe eigenaar heeft toen nog twee jaar met de Drifter in Rodevaart gelegen.

Kees van de Velden zeilde jaren met haar vanuit Herkingen. Zowel tochtjes maar ook wedstrijdjes. De boot kreeg ook een mooie set zeilen van UK. Floris Riewald kocht haar in 2015 en de boot verhuisde naar de Amer. De boot beviel goed maar, door veranderde gezinssituatie en de komst van een jonge hond, werd de boot in 2017 weer verkocht.

Jaap Kleingeld kocht haar en de boot verhuisde naar De Zuidwal in Nijkerk. Jaap deed daar de eerste jaren mee aan clubwedstrijden en maakte de *Kattekop* geschikt voor solozeilen. Sinds 2017 is de *Kattekop* vaste deelnemer aan de Singlehanded, op 2020 na omdat de boot eerder dat seizoen helaas haar mast was kwijtgeraakt. In 2022 en 2023 was de *Kattekop* ook aanwezig bij de gezellige ¼ ton bijeenkomsten in Naarden en Muiden.



WWW.CREEKSAILS.NL



UW PLEZIER IS ONZE DRIVE!

Bent u op zoek naar een zeilmaker met eerlijk advies, een Nederlands product, goede service, ervaring én kennis van zaken? Dan bent u bij Creek aan het juiste adres!

Wij produceren in onze zeilmakerij, het passende zeil voor u en uw schip. We werken met de beste zeildoeken van Contender en Dimension-polyant. Van dacron tot high-tech membraan. Of u nu van toeren of racen houdt, wij zijn er om samen met u het juiste zeil te creëren.



De zeilmakerij van maar liefst 750 m² is gevestigd aan de Veilingweg 20A te Sint-Annaland, u bent van harte welkom! Wanneer u een afspraak met ons maakt, plannen we graag tijd voor u in.

CREEK
SAILS & SERVICE

THIJS VAN DER BEEK
VEILINGWEG 20A
SINT-ANNALAND

INFO@CREEKSAILS.NL
0031 - 619 634 007





► Foto's:
Ben verwijderd,
na aankomst uit
Frankrijk, het dek-
zeil van de boot.
Zijn vrouw Nan
doopt Dark Star bij
de tewaterlating in
mei 1973. Super clean
kuip- en deklayout.



ECUME DE MER *DARK STAR*

Toen ik (Hylke Steensma) nog met mijn Ecume de Mer *Pura Vida* zeilde las ik op een Franse Ecume de Mer website dat in 1973 een Ecume de Mer het Noord-Amerikaanse ¼ Ton Kampioenschap had gewonnen. Interessant! En waar moet je dan zijn als je iets meer wilt weten? Juist ja, op het forum van Sailing Anarchy.

Het was onvoorstelbaar hoe snel er - van over de hele Wereld - reacties kwamen. Al snel wist ik dat Ben Hall (later van Hall Spars) de boot had gezeild. Een scan van een artikel uit een Amerikaans

zeilblad over de boot kwam binnen via de mail en ik kwam met Ben in contact. Hieronder zijn reactie.

We kochten in het voorjaar van 1973 bij Chantier Mallard in La Rochelle een kale romp met kiel, roer en een (flush) dek. Zelf timmerden een (heel basic) interieur, monteerden we al het dekbeslag, bedachten en bouwden we het tuig en maakten we de zeilen.

De mast was, met haar naar voren gerichte zalingen, uniek. Zo kon er, als het achterstag werd aangetrokken, meer kracht op de zijstagen gezet worden.

Dekbeslag en lay-out waren zijn tijd sowieso ver vooruit. Zo waren er maar twee schootlieren aan dek en bevonden de lieren voor de vallen zich onderdeks. Ook de wantspanners en de vertraging voor het achterstag waren onderdeks. Het leiioog voor de genua zat op een kogel gelagerde track en was verstelbaar naar voren, achteren, binnen en buiten. Ook gebruikten we als eerste keerblokken met ingebouwde stoppers en hesen we bloopers downwind.

Op onderstaande rechter foto passeren we de beroemde Doug Peterson ¼ tonner *Tickled Pink* na de start van de long distance race van het Noord-Amerikaanse ¼ Ton Kampioenschap van 1973 in Newport, Rhode Island. We voeren, met een van de eerste starcut spinakers, onder *Tickled Pink* door die alleen normale spinakers voer. *Tickled Pink* was gebouwd door de beroemde bootbouwer Carl Eichenlaub die zelf ook aan boord was. Soling en Lightningzeiler Bruce Goldsmith zat aan het roer. Ze finishten het kampioenschap als tweede. De bemanning van *Dark Star* bestond uit mijzelf, Nan, haar Roger Lowlicht en Wayne Kight.

Het plan was ook om het Noord-Amerikaanse ¼ Ton Kampioenschap van 1974 in Corpus Christi te zeilen maar, de dag voor het evenement, brak recht voor het clubhuis van de Corpus Christi Yacht Club de mast. De boot was toen al verkocht aan een lokaal team dus het was ietwat gênant dat

dit precies daar gebeurde. Het team voer na het kampioenschap wel fanatiek met de boot maar kwalificeerde zich niet voor de Quarter Ton Cup van 1976 in Corpus Christi. Volgens Ben was ze daar, als het flink had gepoeierd, best competitief geweest. Met weinig wind had ze het daarentegen, tegen de veel nieuwere en lichtere bootjes, erg zwaar gehad. Zelf zeilde ik in Corpus Christi met Bob Evelyn in de door hem ontworpen Evelyn ¼ tonner *Potent Star*. Upwind waren we heel snel en wonnen zelfs de medium distance race, maar op de ruime rakken vlogen de Nieuw-Zeelandse *Magic Bus* (Paul Whiting ontwerp) en *FUN* (Laurie Davidson ontwerp) ons echter hard voorbij. Later zeilde ik nog de Half Ton Cup in La Rochelle en de One Ton Cups in Palma en Poole. Tegenwoordig zeil ik nog fanatiek in de A-Cat klasse.

Zeilersgroeten, Ben Hall



FAUROUX ¼ TONNER



FUNNY GIRL

Aan de Quarter Ton Cup van 1984 in Nieuwpoort (België) deed de Nederlandse Fauroux ¼ tonner *Funny Girl* mee en bemanningslid Frans Strunk schreef onderstaande verslag.

1984 is alweer een tijdje geleden. Wij zeilden de *Funny Girl*, met min of meer een vast clubje, al een paar jaartjes allerlei wedstrijden op het IJsselmeer en de Waddenzee. Koert van Haaren was de eigenaar, ik was de vaste navigator en daarnaast waren er meestal nog twee bemanningsleden in wisselende

samenstelling. Van Haaren en ik woonden in Medemblik en zaten ook nog eens in het bestuur van WSV Bestevaer. Zelf had ik de Robber 3 ¼ tonner *Running Tide* maar ik beperkte me, net als Van Haaren, tot clubwedstrijden en verder zeilden we gewoon recreatief. Met wedstrijden was het dus altijd een heel gedoe om de boot een beetje leeg te maken.

Toen we vernamen dat de Quarter Ton Cup in 1984 Nieuwpoort zou worden gehouden besloten we om mee te doen. Eindelijk een locatie die een beetje redelijk dichtbij was en we maakten er



met vier families gelijk een vakantie van door wat bungalows te huren in het plaatselijke vakantiepark van Nieuwpoort. De wedstrijden zelf waren vrij pittig. Een paar dagen driehoeksbanen voor de kust van België, maar ook twee lange wedstrijden van respectievelijk 100 en 200 mijl. En dat over het, ook toen al, hartstikke drukke Kanaal. Het kwam regelmatig voor dat je snel moest besluiten om of onder spinaker voor een groot vrachtschip langs te gaan, of dat je een vervelende gijp moest maken. En dat in het donker... Toen we bij de 100 mijls race ook nog eens windkracht 9 over ons heen kregen

was het vooral een kwestie van overleven. Al met al konden we toch niet echt tippen aan de vele, speciaal voor dit evenement, gebouwde one-offs, maar we werden nog wel de beste bij de serieboten! Ondanks alle ontberingen was het een leuk en goed georganiseerd evenement, vanuit de Koninklijke Yacht club in Nieuwpoort, met bijpassend clubhuis. We hadden de smaak te pakken en zeilden het jaar daarop zeilden we de Cowes week in Engeland. Daar ook een leuke sfeer.

Groet, Frans Strunk



GIB'SEA 80 PLUS ¼ TONNER

Een door de Fransman Jean Berret ontworpen ¼ tonner gebaseerd op zijn *Le Berret de Paulette*, waarmee hij tweede werd bij de Quarter Ton Cup van 1977 in Helsinki. Tussen 1978 en 1984 werden er bijna 200 gebouwd bij de Franse werf Gib'sea/Gibert Marine.

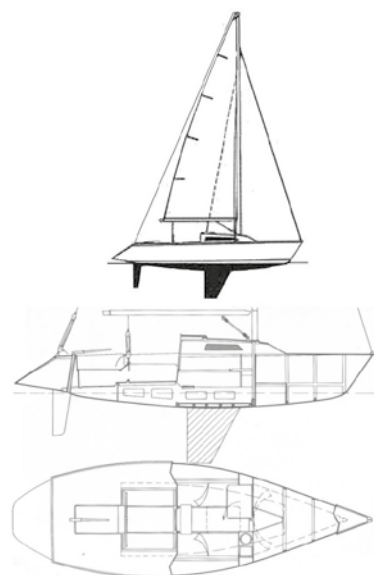
Met haar lengte van 7,90 m, breedte van 2,50 m en diepgang van 1,50 m was ze met haar 1.300 kg een licht bootje. In Frankrijk varen nog steeds grote velden en in Nederland varen er ook een paar.

De *Poussin* werd uit Duitsland (met zeilnummer G-2798) naar Nederland gehaald door meneer Jonker uit Noord-Holland. De volgende eigenaar Eric van Nunen zeilde vooral veel solo wedstrijden met haar vanuit Amsterdam. Van Nunen verkocht haar in 2010 en de boot had kort een paar andere eigenaren. Uiteindelijk werd ze gekocht door de havenmeester van Jachthaven Naarden Gerrit Gortzak. Samen met Frank-Jan Smit had Gortzak al de Gibsea 80 plus *Fun Run* en er verhuisden wat onderdelen heen en weer. De *Poussin* werd uiteindelijk verkocht aan Wim Bouw en ze verhuisde naar Nulde. Van Stefan Bouw, die zelf jarenlang met de Conrad 760 ¼ tonner *Sunrun* zeilde kreeg ik onderstaande tekst.

Mijn vader Wim Bouw, havenmeester Henri Boonen en Wim Simon zijn een aantal jaar geleden weer begonnen met wedstrijdzeilen. Mijn vader zeilt al vanaf 1970 op diverse boten en heeft mij ook besmet met het virus. Aangezien de ouderdom ook wat ongemakken met zich meebrengt zijn ze vijf jaar geleden overgestapt naar een motorboot. Het zeilen bleef echter lokken dus hebben ze met een paar motorbootvaarders

een Neptun 27 zeilbootje gekocht. Dit was leuk zeilen maar helaas konden ze daar niet fanatiek voor de prijzen meedoen. Zodoende kwamen ze met de wens om een snel(ler) en vooral handzaam bootje te zoeken. Als snel had ik via Hylke de lijntjes uitgezet en kwamen we in contact met Gerrit en Frank-Jan. De deal was snel gesloten want een bootje opknappen is voor Wim en Henry een simpel karweitje. Zo geschiede, en in drie weken had de boot een totale make over en refit ondergaan. Onder het oude vervallen bootje kwam een prachtige ¼ tonner tevoorschijn die de naam *Gip-sy* kreeg. De eerste wedstrijd van de WSV Nulde was gelijk een succes: een 1e plaats in de SW-Klasse laag. Dit was waarvoor ze het deden. Met de oude zeilen hebben ze een half jaar gezeild en toen ook maar besloten om nieuwe zeilen te kopen. In 2022 hebben ze, ondanks hun vele motorboottripjes, genoeg wedstrijden gevaren om uiteindelijk de trofee (1e plaats) in de lucht te houden! Vol trots (ook ik was trots) en plezier genieten ze nog steeds van dit fantastische bootje en ook dit jaar doen ze weer mee met de wedstrijden bij Nulde en zullen ze weer volop strijden voor de cup met de grote oren!

In 1981 werd Chris Jansen uit Hoek van Holland met de Gib'sea 80 plus *Fun Run* knap derde bij de Deltaweek in IOR-klasse VII achter Fred Imhoff met zijn Joker en Fred Knitel met zijn *Suntiki*. Na een jaar verkocht Jansen het bootje aan Jan van der Meijden. Van der Meijden had een groepje van een man of zes en voer fanatiek met vier man vanuit Drimmelen wedstrijden. Zo voeren ze zo'n acht keer de Deltaweek, twee keer de Cowes Week, de wedstrijden op het Haringvliet, de winterwedstrijden vanuit Drimmelen en verder vakanties naar Engeland, België en Frankrijk.





Van der Meijden vond de Gib'sea gewoon een mooi bootje en denkt met veel plezier terug aan die tijd. Na Van der Meijden zeilden verschillende eigenaren kort met het bootje vanuit Drimmelen, Leimuiden en Nederhorst ten Berg voordat ze werd gekocht door Gerrit Gortzak en Frank-Jan Smit. Ze verhuisde naar Naarden en samen zeilden ze vele woensdagavondwedstrijden van de R&ZV Naarden. Het bootje kreeg nieuwe zeilen en werd flink vertroeteld. Ook zeilden ze verschillende evenementen van de Dutch Quarter Ton Cup en het NK ORC4 vanuit Muiden.

Jeroen de Vries zeilde jaren met veel plezier met zijn Gibsea 80 plus *Catootje* vanuit Hellevoetsluis. De Vries gaf de boot die naam. *Catootje* was 't vriendinnetje van Jeroen uit Jan Jans en de Kinderen... Het was een rap bakje en er stond ook meer zeil op dan origineel. In 2009 kocht Duitse zeiler Alexander Schlösser de boot. Ze verhuisde naar Lelystad en werd daar in twee jaar grondig verbouwd. Ze werd strak oranje gespoten, de inbouw Farymann diesel kreeg een refit, de kuip werd verbouwd, ze kreeg een nieuw roer en de naam *Trinity*. Schlösser was van plan om in 2016 de Dutch Quarter Ton Cup mee te doen maar dat ging helaas niet door. De boot lag in Nederland altijd in Lelystad maar verhuisde in 2020 naar Duitsland.

Tom Hoogenboom kocht zijn Gib'sea 80 plus *Together* (F-7690) in Muiden. Hij noemde haar

N'Joy en zeilde met veel plezier vanuit Lithoijen. Aernoudt Bottemanne zeilde vervolgens ook een tijdje met de boot voordat ze naar België werd verkocht.

Rob Bos kocht de Gibsea 8 plus Shyam (F-7679, later NED 7679) ooit in Limburg. De vorige eigenaar zeilde actief wedstrijden in het land. De boot stond op een trailer maar verhuisde in 2012 naar het Amstelmeer. Na verloop van tijd schonk Bos de boot aan zoon Pepeijn die door drukke werkzaamheden, een baan in het buitenland en een jong gezinnetje helaas weinig tijd voor haar had.

Hans Wijnstra kocht de De Gib'sea *Solution* in Drimmelen van een banketbakker uit Brussel. Wijnstra noemde haar *Keerpunt* en heeft mooie tochten gemaakt over de Noordzee, de Waddenzee en het IJsselmeer. De boot lag in eerste instantie in Drimmelen maar verhuisde daarna naar respectievelijk Lelystad, Andijk en Giesbeek. Daar kocht Maarten Esser haar en noemde haar *Kairos* en vertroetelde haar flink. Na de refit verhuisde ze naar Heeg en Esser zeilde heerlijk op de Friese meren. Op dit moment ligt ze te koop, we hopen dat we het rappe bootje ooit gaan zien bij de Dutch Quarter Ton Cup!



Deelnemers Dutch Quarter Ton Cup 2023



BALLETENT

Type: Extension 24
Schipper: René Morriën
Vaste ligplaats: Naarden

BLACK PEARL

Type: Extra Paulette
Schipper: Martijn Kamermans
Vaste ligplaats: Naarden



BOTTLENECK

Type: Carter Dingbat
Schipper: Norbert Dieleman
Vaste ligplaats: Wolphaartsdijk



CHIQUITINA

Type: Elvstrøm ¼ tonner
Schipper: André Vink
Vaste ligplaats: Huizen



CODE ROOD

Type: Zeeton 24
Schippers: Wouter Bouwmans
Vaste ligplaats: Warmond

COOL KID

Type: Starbuck
Schippers: René en Ron Sepers
Vaste ligplaats: Monnickendam





DIRK

Type: Avance 24
Schipper: Dirk Elijzen
Vaste ligplaats: Nulde

DRIFTKIKKER

Type: Drifter 25
Schipper: Marcel Groenbos
Vaste ligplaats: Hoorn



DRIFTKIKKER

Type: Drifter 25
Schipper: Jan Fokke Hoekstra
Vaste ligplaats: Urk



FOOLPROOF

Type: Fauroux Bullit 786
Schipper: Aart Simons
Vaste ligplaats: Amsterdam



FURIE

Type: Dehler Sprinta DS
Schippers: Ben Hoefsloot
Vaste ligplaats: Wageningen

HEBBES

Type: Drifter 25
Schipper: Sabine Koelewijn
Vaste ligplaats: Bunschoten





HEBBUS

Type: Waarschip ¼ tonner
Schipper: Hans Colenbrander
Vaste ligplaats: Huizen

KUCHING

Type: Loper 27
Schipper: Eli van den Broek
Vaste ligplaats: Naarden



L'EAU PAIR

Type: Loper 27
Schipper: Stephan van den Berg
Vaste ligplaats: Huizen

PANTA RHEI

Type: Waarschip ¼ tonner
Schipper: Tije de Jong en
Pauline Mastenbroek
Vaste ligplaats: Monnickendam



POMPOEN

Type: Albin 79
Schipper: Kirill Kataev
Vaste ligplaats: Volendam

PROTON

Type: Conrad 777
Schipper: Nik Petersen
Vaste ligplaats: Naarden





RESET

Type: Oceaan 25
Schipper: Joris van Lier
Vaste ligplaats: Andijk

RUSH OF BLOOD

Type: Drifter 25
Schipper: Max van der Tuin
Vaste ligplaats: Lelystad



SECOND WAVE

Type: Robber 3E
Schipper: Bart Snel
Vaste ligplaats: Almere Haven

TRITON

Type: Friendship 26
Schipper: Aart Zijlstra
Vaste ligplaats: Naarden



WHITE SPIRIT

Type: Samourai 740 MK1
Schipper: Geert en Marco Nell
Vaste ligplaats: Aalsmeer

YAMAHOELA

Type: Yamaha 24
Schipper: Hylke Steensma en
Joost Ensink
Vaste ligplaats: Naarden



Bootruiten aan vervanging toe?

Als uw bootruiten door veroudering gaan craqueleren zijn deze aan vervanging toe.

dekluisen

Wij maken nieuwe bootruiten op maat en zorgen dat u weer jarenlang kunt genieten van uw uitzicht.

opdekruiten

Wij zijn de Specialisten voor het vervangen van alle type en soorten zeilboot ruiten.

www.bootruitspecialist.nl



Constructieweg 1
3433 NM Nieuwegein
T. (0)30 - 820 11 24
E. info@bootruitspecialist.nl

**bootruit
specialist.nl**
68
Productie en montage van bootruiten