

# EINE REGATTA, NEU ERFUNDEN

A REGATTA REINVENTED

NACH 36 JAHREN ZOG DIE DUTCH CLASSIC YACHT WEEK AN EINEN ANDEREN VERANSTALTUNGSORT UND WURDE NEU KONZIPIERT. DAS ERGEBNIS WAR EIN VOLLER ERFOLG: ALLE TEILNEHMER WAREN BEGEISTERT UND WOLLEN WIEDERKOMMEN.

TEXT: RON VALENT

# 1988

segelten einige Vorstandsmitglieder des niederländischen Vereins für klassische Segelyachten (VKSJ) mit ihren Yachten über die Nordsee nach England, um am Shotley Point Classic Boat Festival teilzunehmen. Diese einwöchige Veranstaltung wurde gemeinsam vom dortigen Yachthafen und der East Coast Old Gaffer's Association (OGA) organisiert. Es handelte sich zum Teil um eine Informationsreise, um zu sehen, wie die OGA das macht, aber auch um die Kontakte zu ihnen zu vertiefen. Das Ergebnis war eine langjährige Zusammenarbeit, die sich als großer Erfolg für beide Seiten erwies.

Der VKSJ (Vereniging Klassieke Scherpe Jachten oder Verein für klassische scharfe Yachten) plante 1989 die Organisation einer internationalen Regatta, und die Beteiligung der East Coast OGA wurde als sehr wichtig angesehen. Der VKSJ wurde 1982 von einigen Eignern klassischer Rennyachten aus der Vorkriegszeit gegründet, die eine Regatten zwischen ähnlichen Bootstypen organisieren wollten. Die Niederlande verfügen wahrscheinlich über die weltweit größte Flotte traditioneller Boote, aber nur ein sehr kleiner Teil davon sind sogenannte »Scharfe Yachten«. Dies liegt an den allgemein sehr flachen Gewässer in den Niederlanden und der weitläufigen Binnenwasserstraßen, auf denen Arbeitsboote unter Segeln weit länger als anderswo auf der Welt im Einsatz waren. Diese Boote hatten allerdings meist einen flachen Boden und Seitenschwerter. Obwohl sie ebenfalls aus dem 19. Jahrhundert stammen, wurden die »scharfen Yachten« in den Niederlanden von Anfang an ausschließlich als Freizeitboote genutzt.



Lorem Ipsum von 1903, entworfen von William Fife III, segelt vor dem Hafen von Valletta // The gaff cutter Moonbeam, designed by William Fife III and launched in 1903, sails towards the port of Valletta



68  
Lorem Epsum von 1903, entworfen von William Fife III, segelt vor dem Hafen von Valletta // The gaff cutter Moonbeam, designed by William Fife III and launched in 1903, sails towards the port of Valletta

Im Laufe der Jahre wuchs der VKSJ von bescheidenen Anfängen mit 10 großen Yachten im Stil der Meter-Klassen zu einem Club mit einer Vielzahl älterer Renn- und Fahrtenyachten und rund 150 Mitgliedern. Mit dem Club wuchs auch der Ehrgeiz und damit der Wunsch nach einer internationalen Regatta. Verschiedene Austragungsorte wurden diskutiert, aber schließlich fiel die Wahl auf Hellevoetsluis, südlich von Rotterdam an einem weiten Binnengewässer gelegen, der Haringvliet. Angedeichert und zugänglich von der Nordsee durch Schleusen war dieses Gewässer gezeitenfrei und geschützt und damit für Regatten ideal, außerdem sehr gut von der englischen Ostküste aus auf eigenem Kiel zu erreichen. Für Segler von der Ostküste ist Hellevoetsluis näher und leichter zu erreichen als die etwa die englische Südküste, nur etwa 80 Seemeilen östlich und, mit den üblichen sommerlichen Südwestwinden, ein angenehmer Törn mit raumen Winden.

So fand im Juli 1989 die erste Veranstaltung statt und war mit 108 Teilnehmern ein sofortiger Erfolg. Unter ihnen befand sich eine große Gruppe britischer und belgischer Yachten und eine einzige Schweizer 5,5-Meter-Yacht. Im Laufe der Jahre wuchs die Veranstaltung von einem einzigen Wochenende im Jahr 1989 zu einem einwöchigen Programm. Es gab eine Zubringerwettfahrt von Holland aus zur englischen Ostküste für niederländische Yachten, deren Crews sich dort mit ihren englischen Freunden zum »Classic Feeder Race« zurück nach Holland trafen. Es folgte eine zweitägige Geschwaderfahrt über Steenbergen nach Willemstad, mit Partys in jedem Hafen. Hier kamen Yachten aus zwei weiteren Feeder-Veranstaltungen hinzu, die Flotte der Boote, die auf der Binnenroute vom IJsselmeer herunterkam, und Yachten, die an der Küstenregatta von Ijmuiden nach Stellendam teilnahmen.

Was diese Veranstaltung von den vielen anderen Classic Festivals in Nordeuropa unterschied, war das Konzept: Von Anfang an sollte es eine echte Regatta im Stil von Meisterschaften sein, wie sie beispielsweise für 8- und 12-Meter-Yachten organisiert werden. Vier Renntage in bis zu 10 verschiedenen Klassen mit ein bis zwei Wettfahrten pro Tag für Fahrtenyachten und bis zu drei Starts pro Tag für Yachten, die sich für die Racing-Wertung entschieden hatten.

Es gab eine Racing-Klasse I und II, eine Cruising-Klasse I und II, eine Gaffelklasse, Drachen und andere Einheitsklassen sowie natürlich Preise für alle.

Im Laufe der Jahre war die Veranstaltung mit 150 bis 200 teilnehmenden Yachten ziemlich konstant, aber es wurde auch deutlich, dass ein Sättigungspunkt erreicht war. Hinzu kam der Wunsch

der Organisatoren, weiter zu wachsen und die Veranstaltung für Yachten zu öffnen, die viele als weniger »klassisch« betrachteten. Die größeren, älteren Rennnyachten blieben daraufhin weg, und die Teilnehmerzahlen gingen drastisch zurück. Die Veranstaltung 2023 wurde zudem durch das schlechte Wetter in den Tagen vor und während der Veranstaltung beeinträchtigt. Nur 32 Yachten nahmen teil, die Hälfte davon aus Kunststoff.

Es war Zeit für eine Veränderung.

Marcel van Loosbroek, der Vorsitzende des Vereins, hatte glücklicherweise den Mut, einige couragierte Entscheidungen zu treffen. Die Veranstaltung wurde von Hellevoetsluis nach Enkhuizen am IJsselmeer verlegt und das Format von einer offenen Veranstaltung zu einem Event für eingeladene Teilnehmer geändert. Man entschied sich bewusst für eine kleinere Veranstaltung, allerdings nur mit echten klassischen Yachten. Qualität statt Quantität. Das Risiko zahlte sich aus.

Vom 23. bis 27. Juli kamen 48 wunderschöne Yachten in Enkhuizen zusammen, wo die Stadt einen Platz im Innenhafen der alten Hansestadt reserviert hatte. Die Kulisse der schönen historischen Häuser und Befestigungsanlagen dieser alten Stadt mit den entlang der geschwungenen Hafenfront vertäuteten Yachten war der perfekte Ort für eine Veranstaltung, die Stil und historische Werte alter Yachten vermittelten wollte. Die Teilnahme deutscher und englischer Yachten bewies zudem die internationale Anziehungskraft der Veranstaltung.

Wie schon in der Vergangenheit in Hellevoetsluis gab es eine breite Aufteilung in verschiedene Klassen. Die Hauptgruppen waren Classic A und B sowie Spirit of Tradition mit Untergruppen für Folkboote, Drachen, Meter-Klasse-Yachten und Centenary-Yachten.

Ein interessanter und prestigeträchtiger Preis war der Centennial Cup, an dem nicht weniger als zehn über 100 Jahre alte Yachten teilnahmen. Die drei ältesten waren die gaffelgetakelten, genieteten Eisenyachten Sperwer (1885), Pimpernel (1899) und Waterraaf (1900). Es folgten die von Mellgren entworfene 9-Meter-Yacht Angodomen (1907), die von Nicholson entworfene

7-Meter-Yacht BlueBird (1910), die 45 m<sup>2</sup> große D-Klasse Christina Margaretha (1920), Liberty (1921), Poolvos (1922), die dänische 6-Meter-Yacht Victoria (1923) und die 75 m<sup>2</sup> große National Cruiser Class Muschka, ebenfalls aus dem Jahr 1923. Am Ende erwies sich die jüngste Yacht natürlich auch als die schnellste und nahm den Pokal mit nach Hause.

Die neue Konstellati-



on bedeutete auch ein komplett neues Organisationsteam, so dass leider einige kleine Pannen zu erwarten waren. Der einzige nennenswerte Vorfall war dann jedoch, dass die Drachen neben ihrer eigenen Klasse auch in der Classic A-Klasse starteten. Ich glaube, es gibt keine Vergütungsformel auf der Welt, unter der Yachten mit vollständiger Innenausstattung fair gegenüber einem speziell für Regatten konzipierten und gebauten Boot wie dem Drachen segeln können. Hinzu kommt, dass Drachen-Segler oft ausgezeichnete Regattasegler sind, womit das Ergebnis einigermaßen vorhersehbar war. Der erste und zweite Platz in der Klasse A gingen somit an die Drachen Holland und Lady of the Lake. Das IJsselmeer ist kein freundliches Gewässer, und angesichts der teilweise schwierigen Wind- und Wellenbedingungen während der Regatta war es keine einfaches Segeln für diese offenen Boote. Die in Schweden entworfene Havsörnen II Pelikaan hätte daher für ihren dritten Platz in einer Gruppe von 18 sehr konkurrenzfähigen Yachten wahrscheinlich mehr Anerkennung verdient. Der vierte Platz ging an die wunderschöne, von S&S entworfene ehemalige schwedische Admirals Cup-Rennyacht Princess, die Bertold Casaretto aus Deutschland gehört. Sie gewann auch einen Preis für die am besten lackierte Yacht.

Die Classic B Klasse bestand aus 16 relativ gleichstarken Yachten und wurde von dem 6er Bobcat II gewonnen, der Dillon Plantinga und Marchien Speelman von der Ventis Boatyard gehört. Der zweite Platz ging an die 75 m<sup>2</sup> National Cruiser Muschka und der dritte an die von Abeking & Rasmussen entworfene und gebaute Whisper, die in der Ausgabe 54 von GOOSE vorgestellt wurde.

Die Spirit of Tradition Class war neu in diesem Event und bot einige interessante Teilnehmer. Der auffälligste war zweifellos KIS. Dieser vom Eigner Theo Danel entworfene Gaffelyacht ist eine Kombination aus Einflüssen von Segelyachten aus dem 19.Jahrhundert, und der Regel, nach der sie entworfen wurde. Der Konstrukteur hoffte, damit eine neue Klasse ins Leben zu rufen, aber leider hat sich die Idee noch nicht durchgesetzt.

Eine viertägige Regatta ist anstrengend, besonders, wenn es kein gutes Rahmenprogramm gibt, das dies ausgleicht. Die DCYW 2025 hat in dieser Hinsicht sicherlich überzeugt. Jeden Morgen gab es ein reichhaltiges kostenloses Frühstück für alle Teilnehmer im historischen Dromedaris-Turm und jeden Abend eine Happy Hour, die von einem der Sponsoren übernommen wurde, gefolgt von der Preisverleihung für die Rennen des Tages und einem Essen auf der Pier neben den Yachten. Später gab es auch Musik und einen DJ im zweiten Stock des Turms.

Das Wagnis der DCYW, die Veranstaltung zu verkleinern und gleichzeitig aufzuwerten, hat sich definitiv ausgezahlt. Praktisch ausnahmslos jede teilnehmende Yacht war sowohl historisch als auch ästhetisch interessant. Die Organisatoren hoffen natürlich,



dass beim nächsten Mal noch mehr klassische Schönheiten den Weg nach Enkhuizen finden, um vier Tage lang ernsthafte Regatten und vier Abende lang ausgelassene Partys zu erleben.

Ich bin zuversichtlich, dass sie dies erreichen können, ohne die Qualität und den Charme zu verlieren, die sie jetzt erreicht haben.

Getrennte Boxen für Eigner/Yachten.

### FABLE

OGA-Mitglied Andy Balfie kam in seiner von Nigel Irens/Ed Burnett entworfenen Yacht Fable, die er 2009 in seiner Werft in Osyth selbst gebaut hatte. »Sie ist gaffelgetakelt und im Grunde ein One-Design-Konzept, von dem bisher drei Exemplare gebaut wurden. Sie ist in Leistenbauweise mit Epoxid gebaut. Ich war zum ersten Mal hier und kann mit 100-prozentiger Sicherheit sagen, dass ich wiederkommen werde. Mein einziger Kommentar wäre, dass es eine Gaffelrigg-Klasse geben sollte, da wir einfach nicht so gut kreuzen können wie die hochgetakelten Yachten.

Aber ich werde auf jeden Fall allen meinen Freunden von der OGA in Suffolk erzählen, dass diese Veranstaltung wirklich eine Überquerung der Nordsee wert ist. Jonathan Dyke organisiert die Suffolk Classics, und es wäre toll, wenn wir eine Art Austausch zwischen den Yachten organisieren könnten. Ich liebe diese Kulisse in einer historischen Stadt wie dieser, statt in einem Yachthafen. Auch das gesellschaftliche Programm war perfekt organisiert. Eine wirklich großartige Veranstaltung.«

### PELIKAAN

Die Pelikaan ist keine Unbekannte bei der DCYW. Vor vielen Jahren gewann sie bereits das Rennen, als sie noch Oscar Mendlik gehörte. Frank Zaremba und seine Partnerin Nicole de Wit segeln sie nun mit Begeisterung. Ihr Havsörnen II-Design wurde 1965 von der Storebrö-Werft in Schweden gebaut. In diesem Jahr segelten Frank und Nicole sie auf einen sehr respektablen dritten Platz. Die Pelikaan sieht aus wie eine komfortable Fahrtenyacht, ist aber eher so etwas wie ein Wolf im Schafspelz, mit außergewöhnlich schönen Linien.

»Wir haben diese Veranstaltung sehr genossen. Sie ist gut organisiert, mit guten Wettfahrten für diese Art von Yachten und einem guten Rahmenprogramm. Wir hatten natürlich Glück mit dem Wetter, denn es hätte genauso gut ein typisch grauer und nasser niederländischer Sommer mit zu viel Wind sein können. Enkhu-

zen gefällt uns besser als Hellevoetsluis. Es ist in jeder Hinsicht ein wunderbarer Ort. Wenn wir es mit unserem Leben mit unseren Kindern und Hunden in Einklang bringen können, werden wir auf jeden Fall wiederkommen. Unser einziges Problem wären die Drachen. Es ist gut, dass sie als echte klassische Yachten dabei sind, aber sie sollten nicht in unserer Klasse segeln. Sie haben eine niedrigere Wertung, aber die gleiche Geschwindigkeit wie wir, und der hölzerne Drachen Holland war wirklich sehr schnell.«

### ALERT

Die größte Yacht der Veranstaltung war die 63 Fuß lange Ketsch Alert. Mit einem Tiefgang von 2,60 Metern und einer Breite von 4,50 Metern ist dies eine ernstzunehmende Yacht. Sie wurde von Philip L. Rhodes entworfen und 1948 gebaut. Eigner Frans Brandjes und seine Partnerin Yvonne erwarben sie vor sieben Jahren in einem eher baufälligen Zustand. Sie hatte kein Deck, kein Schanzkleid und keinen Motor und war mehr oder weniger auf einer Werft in Zaandam bei Amsterdam verlassen worden. Frans erwarb sie für einen Euro. »Gemeinsam mit den Bootsbauern von Brouwer in Zaandam haben wir sie in drei Jahren restauriert. Unsere erste Reise führte uns nach Dänemark, wo wir schnell feststellten, dass sie eine unglaublich seetüchtige und komfortable Yacht ist. Einmal hatten wir in Dänemark Windstärke 11, wobei unser Groß- und Besansegel zerfetzt wurden, aber die Yacht hielt sich ansonsten gut. Sie ist auch erstaunlich gut gebaut. Ihr erster Besitzer bestand bei spielsweise darauf, dass kein einziges Stück Stahl in ihr zu finden sein sollte, so dass alles aus Monel-Bronze gefertigt wurde. Wir sind hier unser erstes Rennen gesegelt und haben es sehr genossen. Es war toll, all diese begeisterten Menschen kennenzulernen, die ihre eigenen Yachten liebevoll pflegen und restaurieren. Sie ist wirklich eine Fahrtenyacht, aber wir hatten auch einige gute Regatten. Leider hat sich gestern bei einer Bö die Genuaschiene aus der Reling gelöst, so dass wir aufgeben mussten.« //



Loem Epsum von 1903, entworfen von William Fife III, segelt vor dem Hafen von Valletta / The gaff cutter Moonbeam, designed by William Fife III and launched in 1903, sails towards the port of Valletta



AFTER 36 YEARS THE DUTCH CLASSIC YACHT WEEK RELOCATED TO A NEW LOCATION WITH A REVAMPED CONFIGURATION. THE RESULT WAS A RESOUNDING SUCCESS WITH ALL PARTICIPANTS ENTHUSIASTIC AND VOWING TO RETURN.

WORDS: RON VALENT

Lorem Epsum von 1903, entworfen von  
William Fife III, segelt vor dem Hafen von  
Valletta // The gaff cutter Moonbeam, designed  
by William Fife III and launched in 1903, sails  
towards the port of Valletta

# IN

1988 some board members of the Dutch Classic Yacht Association (VKSJ) went across the North Sea to England with their yachts to attend the Shotley Point Classic Boat Festival. This was a week-long event jointly organised by the marina there and the East Coast Old Gaffer's Association (OGA). It was partly a fact-finding mission to see how the OGA did it but also to further their contacts with them. The result was a cooperation that lasted for many years and proved to be a great cross-fertilisation success.

The VKSJ (Vereniging Klassieke Scherpe Jachten or club for classic sharp yachts) planned to organise an international regatta in 1989 and participation of the East Coast OGA was felt to be essential. The VKSJ had been founded in 1982 by a group of owners of pre-war, former racing yachts who wanted to organise races between similar types of yachts. The Netherlands probably has the largest fleet of traditional craft in the world but only a very small proportion of those are what we call »Sharp Yachts«. This was of course a direct result of the generally shallow waters in the Netherlands and the vast expanse of inland waterways where working boats under sail lasted far longer than anywhere else in the world. These vessels would generally have flat bottoms and leeboards. Although also dating back to the 19th century, the origin of the sharp yachts in the Netherlands was purely as a pleasure yacht.

Over the years the VKSJ grew from the humble beginning with 10 large Metre-style yachts to a club with a wide variety of former racers and cruisers and a membership of around 150. Their ambitions grew with the numbers and hence the desire for an international regatta. Various locations were discussed but finally Hellevoetsluis, just south of Rotterdam on the wide expanse of the Haringvliet, was chosen. On the one hand for the excellent stretch of sheltered, non-tidal water there that was ideal for a regatta, but also its proximity to the English East Coast. For an East Coast yachtsman Hellevoetsluis is closer and easier to get to than the South Coast, actually only about 80 miles due East and with the usual summer South Westerlies a comfortable hop across.

The first event was held in July 1989 and became an immediate success with 108 participants. Among them a hefty contingent of British and Belgian yachts and a lone Swiss 5.5 Metre attending. Over the years the event grew from just a weekend in 1989 to a week-long program. There was a Feeder Race/Cruise in Company from Holland to the East Coast for Dutch yachts to link up with their English friends in the Classic Feeder Race back to Holland. This was followed by a two-day Cruise in Company via Steenbergen to Willemstad with parties in every harbour. Here they were

joined by yachts from two other feeder events, the standing mast route fleet that came down the inland route from the IJsselmeer and yachts that took part in the coastal Feeder Race from Ijmuiden to Stellendam.

What made the event different from the many other Classic Festivals in northern Europe was the concept: from the very beginning it was to be a true regatta in the style of championships as they were for instance organised for 8 and 12 Metres. Four days of racing in up to 10 different classes with 1 to 2 starts a day for cruising yachts and up to 3 starts a day for yachts that choose to be in the Racing Class. There was a Racing Class I and II. Cruising Class I and II, a Gaff Class, Dragons and other One Designs and of course prizes for all.

Over the years the event was pretty constant with between 150 and 200 yachts attending but it slowly became clear that a saturation point had been reached. This was compounded by the wish of the organizers to grow further and opening up the event to yachts that many deemed less »classic«. The larger, older racing yachts stopped coming and the numbers fell dramatically. The 2023 event was further plagued by shocking weather in the days leading up to and during the event itself. Only 32 yachts attended, half of them GRP.

It was time for a change.

Marcel van Loosbroek, the chairmen of the association, luckily had the nerve to make hard decisions. The event was moved from Hellevoetsluis to Enkhuizen on the IJsselmeer and the format changed from an open entry to an invitation event. A conscientious choice was made to go for a smaller event but with only true classic sharp yachts. Quality above quantity. The gamble paid off.

From July 23 to the 27th 48 beautiful yachts came together in Enkhuizen where the city had reserved a spot in the inner harbor of the old Hanse town. The backdrop of the beautiful historic houses and fortifications of this ancient town with the yachts moored along the curved harbor front was a perfect location for an event that wanted to project style and historic values in old yachts. German and English yachts attending also proved the international appeal of the event.

Like in the past in Hellevoetsluis there was a wide division in various classes. The main groups were Classic A and B and Spirit of Tradition with subgroups within these for the Folkboats, Dragons, Metre Class yachts and Centenary yachts.

An interesting and prestigious prize to be won was the Centennial Cup with no less than ten yachts over 100 years old participating. The three oldest were the gaff rigged, riveted iron yachts Sperwer (1885), Pimpernel (1899) and Waterraaf (1900). These were followed by the Mellgren designed 9-Metre Angodomen (1907),



Lorem ipsum von 1903, entworfen von William Fife III, segelt vor dem Hafen von Valletta // The gaff cutter Moonbeam, designed by William Fife III and launched in 1903, sails towards the port of Valletta

the Nicholson designed 7-Metre BlueBird (1910), the 45m2 D Class Christina Margaretha (1920), Liberty (1921), Poolvos (1922), the Danish 6 Metre Victoria (1923) and the 75m2 National Cruiser Class Muschka also from 1923. In the end youngest yacht naturally proved to also be the fastest taking home this trophy.

The new set up also meant a completely new organizing team so sadly some tiny hiccups were to be expected. The only one actually worth mentioning was that besides their own class the Dragons were also in the Classic A Class. I believe there isn't a measuring system in the world that can fairly rate yachts with full cruising interiors against a purpose designed and built racing boat like the Dragon that is empty down below. Add to this the fact that Dragon sailors are often excellent regatta sailors and the result can be predicted. So first and second place in Class A went to the Dragons Holland and Lady of the Lake. The IJsselmeer is not a friendly piece of water and given the sometimes testing wind and wave conditions during the regatta this was no mean feat for these open boats. So the Swedish designed Havsörnen II Pelikaan probably deserved more credit for her third place out of a group of 18 very competitive yachts. Fourth place went to the beautifully, S&S designed, former Swedish Admirals Cup racer Princess owned by Bertold Casaretto from Germany. She also won a prize for best varnished yacht.

Classic B was made up of 16 relatively evenly matched racers and cruiser racers and was won by the 6-Metre Bobcat II, owned by Dillon Plantinga and Marchien Speelman from the Ventis Boatyard. Second place went to the 75m2 National Cruiser Muschka and third was the Abeking & Rasmussen designed and built Whisper that was featured in issue 54 of Goose.

The Spirit of Tradition Class was a new introduction to the event and provided some interesting entries. The most striking was undoubtedly KIS. Designed by owner Theo Danel this gaff rigged daysailer is a combination of influences from 19th century sailing yachts including the rule she was designed to. The designer hoped it would launch a new class but sadly the idea hasn't caught on yet.

A four-day regatta is a hard slog to windward if there isn't a good social program to balance this. The 2025 DCYW certainly delivered in that respect. Every morning there was an extensive free breakfast for all participants in the historic Dromedaris tower and every evening a happy hour courtesy of one of the sponsors followed by prize giving for that day's races and then a meal on the dock next to the yachts. Later on, there was also music and a DJ on the second floor of the tower.

The DCYW has definitely delivered on the gamble to downsize and upgrade. Practically without exception every yacht partici-

pating was both historically as well as aesthetically interesting. The organizers naturally are hoping that next time even more classic beauties will find their way to Enkhuizen for 4 days of serious racing and four evenings of serious partying. I am confident that they can achieve this without losing the quality and charm they have achieved now.

Separate boxes of owners/yachts.

### FABLE

OGA member Andy Balfie came across in his Nigel Irens/ Ed Burnett designed yacht Fable that he had built himself in 2009 at his yard in Osyth. »She is gaff rigged and is basically a One Design concept of which three have now been built. She is strip-planked and then epoxy sheathed. This was my first time here and I can say that 100% for sure I will come back. My only comment would be that there should be a gaff rigged class as we simply do not go to windward like these sharp yachts here do. But I will certainly tell all my friends from the OGA back in Suffolk that this event is really worth crossing the North Sea for. Jonathan Dyke organizes the Suffolk Classics and it would be great if we could get some sort of crossover of the yachts with them. I love this set up in a historic town like this instead of a marina where we all sit in berths. And the social side of things here was also perfectly organized. A really great event.«

### PELIKAAN

The Pelikaan is no stranger to the DCYW. Many years ago, she already won the event when she was owned by Oscar Mendlik. Frank Zaremba and his partner Nicole de Wit now race and cruise her enthusiastically. Their Havsörnen II design was built by the Storebrö Yard in Sweden in 1965. This year Frank and Nicole sailed her to a very creditable third place. Pelikaan looks like a comfortable cruiser but in reality she is a wolf in sheep's clothing with exceptionally fine lines.

»We have really enjoyed this event. It is well organised with good courses for these types of yachts and alongside that a good social program. We were of course lucky with the weather as just as easily it could have been a typical grey and wet Dutch summer with too much wind. We like Enkhuizen more than Hellevoetsluis. It is a

wonderful location in every aspect. If we can balance our lives with our kids and dogs we will certainly be

here again next time. Our only issue would

be with the Dragons. It is good that they are here as true classic yachts but they shouldn't be in our class. They have a lower rating but the same speed as we have and that wooden Dragon Holland was really fast.«



### PRINCESS

Bertold Casaretto: »I have been coming to the DCYW since 1995. First with my enlarged Folkboat which is now sailed by my son and later with Princess. I have owned her for 18 years now. We are based in Arnis on the Schlei in Germany. Princess was built by the Martinnsons Yard on Orust in 1965. She was a successful, 43-foot Admirals Cup racer for the Swedish team and later she rebuilt into a comfortable cruiser with a very luxurious interior. But the hull, rig and deck layout are still the same as in her racing days. I really like this event. It is a good continuation of the regatta in Hellevoetsluis but with more nicer yachts. It is well organized and has gone off without a single hitch. I will come back for sure and hope that next time more German yachts will also come here.«

### ALERT

The largest yacht in the event was the 63-foot ketch Alert. With a draught of 2.60 metres and a beam of 4.50 metres this is a serious yacht. She was designed Philip L. Rhodes and built in 1948. Owner

Frans Brandtjes and his partner Yvonne acquired her 7 years ago in a rather dilapidated state. She had no deck, bulwarks or engine and had been more or less abandoned at a boatyard in Zaandam near Amsterdam. Frans acquired her for 1 euro. »Together with the boatbuilders from Brouwer in Zaandam we restored her over a 3 year period. Our first trip was to Denmark and we soon realized that she was an incredibly seaworthy and comfortable yacht. We once had a Force 11 in Denmark where our main and mizzen sails were ripped to shreds but the yacht otherwise held her own. She is also amazingly well built. For instance her first owner insisted that there shouldn't be a single piece of steel in her so everything has been done in Monel Bronze. We sailed our very first race here and have really enjoyed it. We loved meeting all these enthusiastic people here who lovingly maintain and restore their own yachts. It is really a cruising yacht but we had some good racing. Sadly yesterday in a gust the genoa sheet rail pulled out of the bulwarks so we had to retire.« //



Loren Epsum von 1903, entworfen von William Fife III, segelt vor dem Hafen von Valletta // The gaff cutter Moonbeam, designed by William Fife III and launched in 1903, sails towards the port of Valletta