

# magazine

2021



TRINTELLA  
VRIENDENKRING

## Project

Schaalmodellen

## Focus op

Trintella 42

## Reisverslag

Oostkust Engeland

## Nieuws

Trintella 2.0



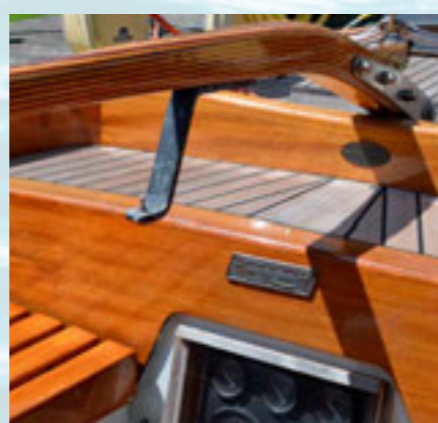
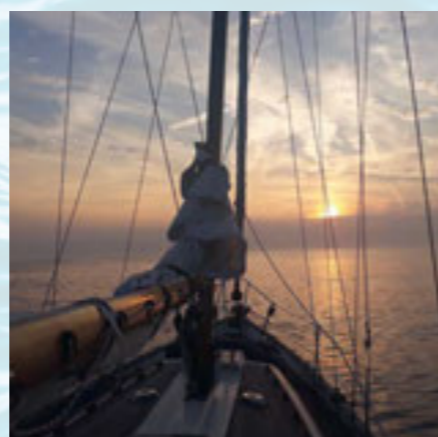


# magazine

Uitgave voorjaar 2021

## INHOUD

VOORWOORD	Van de kampanje	1	
PROJECTEN	De Trintella wereld in het klein	4	🇬🇧
VEILIGHEID	Passage van de Maasmond	10	
FOCUS OP	Trintella 42	14	🇬🇧
INTERVIEW	The making of Trintel I	24	
REISVERHAAL	Zeilen langs de oostkust van Engeland	30	
NIEUWS	Herrijzenis van het merk Trintella	32	
BEHOUD EN TECHNIEK	Werfplaatjes	40	🇬🇧
SPECIAAL BOUWNUMMER	De ANNEMARIE, een Harmony 31	48	
REISVERSLAG	Zoutwaterbrieven van de ANNEMARIE	52	
EVENEMENTEN	Terug- en vooruitblik	54	
	Colofon	60	



# Jos Boone Watersport

Navigatie-apparatuur

Technische uitrusting

Casual- en zeilkleding

Diesel- en GTL tankstation



**V** **vetus** CENTER

Jachthaven Middelburg

Maisbaai 1

0118 629 913

[www.josboone.nl](http://www.josboone.nl)

## WATERSPORTSPECIALIST SINDS 1975

## EXPERT IN MASTEN OP MAAT

Complete tuigages

- Vervanging en reparatie
- Nieuwbouw, calculatie en advies
- Standaard en custom built masten
- Levering mast onderdelen
- Custom RVS en aluminium werken
- Verstaging en rolreefsystemen
- Lijnen en splitswerk
- Mobiele werkplaats
- 0187 486863

importeur van  
**SPARCRAFT** en **AXXON**

# NEUTMAST.NL



English translation available via  
[www.trintella.org/en/association/magazine](http://www.trintella.org/en/association/magazine)



# Van de kampanje

We sloten in de vorige editie van het TVK-Magazine af met de opmerking dat binnen onze vereniging de traditie van het ontmoeten, bijpraten en samen activiteiten ondernemen een belangrijke pijler is van onze vereniging. We konden toen niet vermoeden dat de coronapandemie van zo'n grote invloed zou zijn op onze verenigingsactiviteiten zodat de Voorjaarsbijeenkomst en Najaarsreünie in 2020 niet doorgingen. Dat is in de periode van ons 51-jarig bestaan nog niet eerder voorgekomen. We gaan ervan uit dat we in dit jaar de draad weer kunnen oppakken, maar geheel zeker is dat bij het ter perse gaan nog niet.

De bijeenkomsten mogen dan zijn overgeslagen, het heeft ons niet weerhouden het water op te zoeken en te genieten van de relatieve rust op het water en in de havens. Voor onze leden met hun boot in Middellandse Zee was dat wel anders, daar kon slechts een enkeling van de boot gebruik maken.

De activiteiten van de TVK gaan ondanks de beperkingen gewoon door. Ons team van Behoud en Techniek

beantwoordde vele technische vragen van leden en niet-leden. Ook de redactie van dit magazine heeft weer een mooie editie weten te publiceren.

In onze rubriek 'Focus op' krijgt ditmaal de Trintella 42 de volle aandacht. Dit type tekent de overgang van modellen met de traditionele Trintella signatuur naar de meer modern vormgegeven zeiljachten. De kwaliteit, vaareigenschappen en het gebruiksgemak, die zo eigen zijn aan de Trintella's, zijn onverminderd terug te vinden in dit ontwerp.

Verder besteden we ditmaal, geheel in de traditie van de Nederlandse scheepvaart, aandacht aan de schaalmodellen van onze Trintels en Trintella's. Een mooi en uniek project waarvan dit voorjaar een online foto-expositie te zien zal zijn op de site. In dit magazine leest u alles over deze bijzondere vorm van jachtbouw.

Veel leesplezier.  
Helms van der Vegte  
Voorzitter



# De Trintella wereld in het klein

Alles over schaalmodellen van onze Trintel- en Trintella vloot



In het boek *Trintella Yachts*, gepubliceerd in 2014, hebben we in het hoofdstuk over het Trintella merk kort aandacht besteed aan schaalmodellen die in het verleden zijn gemaakt. Bij die eerste verkenning naar de wereld van de Trintella miniatures werd toen al snel duidelijk dat er meer schuilging achter de schermen van deze modelboten bouw. Als nieuw Commissielid Projecten heb ik besloten om eens verder op onderzoek te gaan naar de verschillende modellen, uitvoeringen, bouwers en eigenaren. Met als eindresultaat een prachtige online foto-expositie over deze modelboten.

In de zeventiger jaren, de begin- en belangrijke groei-periode van de werf, hadden schaalmodellen tot doel om de Trintella jachten te promoten. Het was in die tijd de werf die opdracht gaf voor het maken van een model dat nog in het echt moest worden gebouwd. Hiervoor werd gebruik gemaakt van de nieuwe en originele tekeningen van de ontwerper Van de Stadt. Deze eerste generatie modellen werden op de internationale boot tentoonstellingen gebruikt om de klanten te laten kennismaken met nieuwe en bestaande Trintella jachten. Als een nieuw Trintella type in de markt was gelanceerd waren het vervolgens de eigenaren die zo trots op en gecharmeerd waren van hun nieuwe boot dat ze ook graag een model wilden hebben voor thuis aan de wand of als vrijstaand vol model in een vitrinekast. Er ontstond geleidelijk een markt voor modelbotenbouw van luxe jachten, een markt die tot dan in hoofdzaak werd gedomineerd door schaalmodellen van zeevaart- en historische (VOC) schepen. De grote rederijen waren goede klanten van de professionele bouwers van schaalmodellen.

Om de miniatuurwereld van de Trintella beter te leren kennen wilde ik graag antwoorden hebben op vragen als: hoeveel van deze Trintel en Trintella halve en volle schaalmodellen zijn er gebouwd, wie waren de bouwers, wat zijn de uitvoeringen en kwaliteiten en in welke staat verkeren deze nog, hoe kom je in het bezit van een model en welke zijn nog op te sporen en te fotograferen? Met als doel deze miniatures van de Trintella's voor een breder publiek toegankelijk te maken. Het mooiste einddoel van dit project zou zijn geweest

om een tentoonstelling te organiseren waar we een serie modellen, hun eigenaren en bouwers bij elkaar konden brengen tijdens één van de TVK-evenementen. In de opsporingsfase werd al snel duidelijk dat het een logistieke nachtmerrie zou worden om alle modellen op één locatie bij elkaar te krijgen. Bovendien zijn er eigenaren die de modellen te kwetsbaar vinden om nog te vervoeren. Gekozen is nu om de opgespoorde modellen in een permanente online fototentoonstelling op onze website te exposeren. Het is dan ook makkelijker om nieuwe modellen of nieuwe informatie toe te voegen.

## Waar zijn ze gebleven...? Opsporing verzocht

De eerste zoektocht in 2013 voor een hoofdstuk in het boek leverde destijds niet veel reacties op zodat de paar foto's van schaalmodellen die ik toen in oude archieven heb gevonden, uiteindelijk gebruikt heb in het boek. Met de ervaring van toen ben ik enigszins pessimistisch begonnen in het najaar van 2020 aan mijn zoektocht 2.0 naar de verdwenen Trintella modellen.



Vol model Trintella IIIa

Half model Trintella la

Fotoshoot van Trintella IIIa in studio van Peter Vincent van der Linden - Almere



Uiteindelijk hebben de oproepen op Facebook, onze eigen website, Brabants Dagblad, Zeilen magazine en vele email verzoeken aan leden geleid tot een prachtige verzameling Trintel en Trintella modellen in allerlei verschillende uitvoeringen en condities. Het doel om van alle Trintella series één of meerdere typen te vinden is goed gelukt. Zo hebben we modellen gevonden van af de Trintella la tot de moderne Trintella 47C. Eind december 2020 stond de teller op ruim 25 opgespoorde exemplaren. De verwachting is dat in de loop van 2021 na de start van de online expositie en verdere promotie van dit project er nog meerdere eigenaren van deze schaalmodellen zich melden, zodat we eind 2021 wel eens in de richting van 30 stuks kunnen komen.

**Opknopbeurt**

Bij het verzamelen van een eerste groep modellen bij haar eigenaren werd al duidelijk dat enkele modellen aandacht nodig hadden voordat we deze aan een 'fotoshoot' in een studio zouden onderwerpen. Dit is toch wel specialistenwerk en dus zocht ik de hulp van een modelbouw botenclub in Brabant. Waar anders dan in Den Bosch, de bakermat van de Trintella's kwam ik in contact met modelboten club Titanic. Deze von-

den het wel een leuke klus voor één van hun leden. Theo Neilen reageerde spontaan op dit verzoek en heeft keurig vier modellen schoon gemaakt en daar waar nodig gerepareerd. Van losse zwemtrappen tot vervanging van verstaging en relingdraden. Theo maakte de modellen weer gereed voor de draaiende 'catwalk' in de fotostudio. Van enkele modellen, die of in een slechte staat waren of nog in het afbouwstadium, is besloten deze te fotograferen zoals ze zijn en niet te wachten op een grondige restauratie of afbouw. Dit geeft ook een reëel beeld van de werkelijkheid. Immers onze oudere Trintella's kunnen soms ook in een mindere staat verkeren. Ze staan dan aan de vooravond van een refit waarna de boot weer jaren mee kan.

**Fotoshoot**

De inzet was om kwalitatief hoogwaardige foto's te maken voor onze permanente online expositie. Deze kwaliteit kan het beste bereikt worden in een daarvoor geschikte fotostudio. Eén van onze leden Peter Vincent van der Linden (Trintella IIa) is bedrijfsfotograaf en in bezit van een grote studio in Almere. Hij was bereid aan dit project zijn medewerking te verlenen en heeft ca. 10 modellen gefotografeerd.

Voor andere modellen waar het logistiek ingewikkelder was om te vervoeren over grotere afstanden hebben we een studio in de buurt van de eigenaren gevonden. Hiervoor zijn een aantal fotoclubs in Zeeland en Brabant benaderd met de vraag of ze een lid hadden met een (mobiele) studio. Een aantal hobby foto-

grafen hebben dit verzoek opgepakt. Met hen hebben we nadere afspraken gemaakt om deze modellen te fotograferen. In een enkel geval heeft de eigenaar zelf de foto's gemaakt. Weliswaar niet gefotografeerd onder ideale studio condities, maar hun modellen zijn zeer de moeite waard.

Ieder model dat werd gefotografeerd in een studio werd vanuit verschillende posities gefotografeerd. Hiervoor werd het model op een draaischijf geplaatst. Bij enkele modellen werd zelfs vanuit 36 posities gefotografeerd zodat daar een 360 graden view filmpje van gemaakt kan worden. Met optimale lichtcondities en de beste camera's krijgen we zeer scherpe foto's. Geen detail van het schaalmodel blijft onzichtbaar. Leuk als je online de mogelijkheid hebt om in te zoomen op een foto en de details in de afwerking goed zichtbaar worden.

**De bouwers achter de Trintella miniaturen**

Grofweg kennen we twee categorieën modelbouwers, de professionele bouwers en de hobby-/amateurbouwers. De eerste categorie bouwers maken modellen in opdracht van een bedrijf of klant tegen een overeen-



Theo Neilen die enkele restauraties heeft gedaan. Hier aan de Trintel bezig

Trintella 57A - "NIMBUS" - BN 1202  
Vol model - schaal 1:30

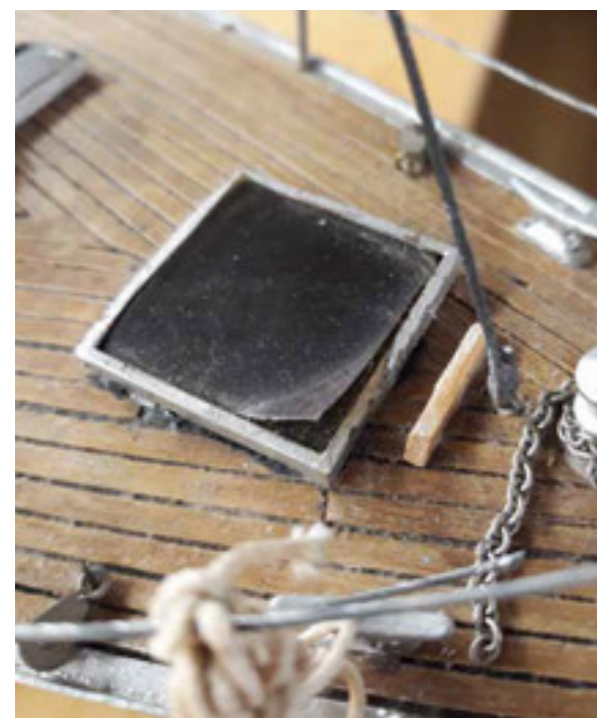


L.O.A.	17,30 m	Bouwer model	Dhr. Karasmeester
Breedte	4,96 m	Bouwjaar model	1990
Diepgang	2,85 m	Opmerking: regelmatig opzapper op de Nimbus heeft geprobeerd van dit jacht om het als model te bouwen in twee afmetingen. Beide gesproken aan toenmalige eigenaar.	
Waaier	23 m²		
Schotseerel	Ca. 170 m²		

Fotografeer: Studio Peter Vincent van der Linden - [www.petervincent.nl](http://www.petervincent.nl)

Voorbeeld van een profielblad van de Trintella 57A

gekomen kwaliteit en prijs. Aan een gedetailleerd afgewerkt model hangt een ander prijskaartje. De commerciële prijzen variëren ook sterk tussen zogenaamde half modellen die aan de muur worden gehangen en de vrijstaande volle modellen in een vitrinekast. De hobby/amateur bouwers bouwen een model als éénmalig project omdat ze bijvoorbeeld zelf een Trintella hebben en dit gewoon een leuke winterklus vinden. De kwaliteit en uitvoering hiervan kan sterk variëren. Sommige hobbybouwers hebben een leven lang een heel oeuvre opgebouwd en benaderen of evenaren qua kwaliteit en afwerking de professionele bouwers. Theo Neilen, die een paar Trintella modellen voor ons heeft opgeknapt is zo'n hobbybouwer die het modelbouwen van zeilboten tot in perfectie beheerst.



Trintella 57A voor restauratie



Atelier waar de Pimpernel (Trintella Ia) wordt afgebouwd

We interviewen hem apart in dit Magazine. Professionele bouwers van Trintella modellen die tijdens dit project bekend zijn geworden:

- Roukema B.V. - Delfzijl (gestopt in 2000)
- Dubbelman B.V. - Ridderkerk (gestopt in 2020)
- Bootmodel.nl – Balkbrug
- Maritime Kunstobjekte - Schwanewede (D)

### Interesse? Hoe krijg ik een model in mijn bezit?

Er zijn slechts twee smaken, of je moet in de gelukkige omstandigheid verkeren dat het model van je dromen geschonken wordt, maar anders wordt het toch: of kopen of zelf bouwen.

- Voor **zelfbouw knutselvaardigheden** is het belangrijk dat je in de basis goede knutsel vaardigheden hebt om tot een goed eindresultaat te komen. Er zijn veel boeken en internet filmpjes om inspiratie op te doen hoe dit 'ambacht' kan worden geleerd. De TVK kan helpen de gewenste tekeningen te verzorgen. Verder zijn er modelbouw botenclubs waar je bij aan

kunt sluiten en gebruik maakt van de expertise van ervaren collega leden. Sommige clubs organiseren afhankelijk van de belangstelling workshops of cursussen. Je zult je wat moeten oriënteren in deze wereld wat de mogelijkheden zijn die het beste bij je eigen vaardigheden, ambities en portemonnee passen. Een aantal Technische Info bulletins zijn in voorbereiding waar drie verschillende bouwmethoden en types aan de orde komen. Naast beschrijving over het half- en



Voorbeeld van Trintella III - 3D geprint

volmodel wordt ook de moderne 3-D print techniek beschreven.

- Als je een kant en klaar model wilt kopen heb je nog de keus tussen **nieuw of 2e-hands**. In 2018 heeft een bestuurslid nog een prachtig authentiek exemplaar van Roukema van een Trintella IIIa weten te bemachtigen. Afhankelijk van de conditie en uitvoering worden nog stevige prijzen gemaakt. Prijzen tussen de 500 en 1500 euro zijn geen uitzondering voor een vol schaalmodel in vitrinekast. Voor een **nieuw exemplaar** zul je je moeten oriënteren bij de huidige professionele bedrijven. Bovenstaand zijn nog een paar actieve aanbieders gegeven, maar er zijn er mogelijk meer. Je kunt dan je individuele wensen qua uitvoering (half of vol model) en kwaliteit en detailafwerking volledig zelf invullen afhankelijk van je budget.

### Expositie Trintel en Trintella schaalmodellen online

Op onze website van de Trintella Vriendenkring ([www.trintella.org/schepen/schaalmodellen](http://www.trintella.org/schepen/schaalmodellen)) zijn de modellen te bewonderen. Ieder model is voorzien van een profielschets met de nodige detailinformatie over het model plus een zijaanzicht foto. Via een link zijn er per model aparte foto's te bekijken vanuit verschillende posities. Door in te zoomen op de foto's is de detailafwerking goed zichtbaar. 

**Vanaf april 2021 gaat de foto expositie van de Trintel – en Trintella schaalmodellen online. Bezoek de TVK-website: [www.trintella.org/schepen/schaalmodellen](http://www.trintella.org/schepen/schaalmodellen)**



Expositie – Volmodel Trintel Ia – gefotografeerd vanuit verschillende posities. Model is 50 jaar oud en in bezit van Riekie Wever, onze beschermvrouw van de TVK. De Trintel stond ooit aan de basis van het succes van de werf

# Beschermende jachtlak

- Poly-urethane jachtlak in 24 kleuren • Bolle hoogglans of fraaie zijdegls
- Altijd een strak resultaat • Eenvoudig aan te brengen • Geschikt voor diverse ondergronden

Meer info:  
bezoek [epifanes.nl](http://epifanes.nl),  
download de gratis app  
of bel 0297-360 366



**EPIFANES**  
Yacht Coatings

**DRINKWAARD**  
MARINE

**Craftsman**  
MARINE

**gebo**



**DE BETROUW-  
BARE  
KRACHT**

**ALLE TECHNIEK AAN BOORD**

- Mobile service
- Verkoop, inbouw en reparatie
- Levering uit voorraad
- Meer dan 55 jaar ervaring
- Botenliften tot 40 ton

Baanhoek 152  
3361 GN  
Sliedrecht

+31(0)184 - 412332  
info@drinkwaard.com  
www.drinkwaard.com

**SCHEEPSBEGLAZING**

- Ramen
- Windschermen
- Deursystemen
- Poorten
- (Schuif)luiken

Baanhoek 152  
3361 GN  
Sliedrecht

+31(0)184 - 499945  
info@cmbenelux.com  
www.cmbenelux.com

Versterkerstraat 1  
1322 AN Almere  
NEDERLAND

+31(0)36 - 5211212  
info@gebo.com  
www.gebo.com



**Een Trintella  
verzeker je  
bij Robbe.**

Heuvelstraat 5  
4901 KD Oosterhout

Telefoon (0162) 45 22 00  
E-mail [info@robbe.nl](mailto:info@robbe.nl)  
[www.robbe.nl](http://www.robbe.nl)



**ROBBE**  
Financiële Raadgevers



De Stena Line gaat achterlangs de Ondina

## PASSAGE VAN DE MAASMOND ...EN ANDERE MONDEN

**Druk. Gevaarlijk. Wachten. Dat zijn de kwalificaties van de Maasmond passage – althans voor de pleziervaarder. In 2019 passeerden we dit zeegat, op weg naar de TVK-voorjaarsbijeenkomst die in dat jaar op het IJsselmeer werd georganiseerd.**

### Langs de Maasmond, in noordoostelijke richting varende

Er hadden zich slechts twee kandidaten gemeld voor het konvooi vanuit het zuiden. Daarom voeren we het traject samen, met twee jachten. Peter van der Waa en Liedewijde met de Ondina (HR 352) en schrijver dezes: Peter Rotte en Astrid met de Northwind (Trintella IIa). Na te hebben overnacht aan de ankerboeien op het Haringvliet voor de haven van Stellendam, zeilden

we rond 5 uur na een vlotte schutting en met gunstig tij en wind het Slijkgat in.

Nadat we door deze slingerende geul waren gevaren draaiden we richting de Maasvlakte. Voor je die helemaal hebt gerond is het tijd de operators aan te roepen die de toegang tot de Maasmond bewaken. Een zeilinstructeur met wie ik ooit datzelfde traject aflegde, zuchtte al ruim tevoren steen en been over die passage. Met name het wachten tot de grote schepen waren gepasseerd was hem een doorn in het oog. Inderdaad kan wachten voor een zeilschip met name als het behoorlijk waait knap lastig zijn. Het grootzeil laten zakken is gedoe want je moet tegen de wind opdraaien. Ga je vervolgens op de motor rondjes draaien? Gaan bijliggen is misschien het meest handig.

Toen we in mei 2019 's morgens vroeg ter plekke kwa-

men, kwam de wind uit een gunstige hoek en hadden we de stroom mee. In de verte ontwaarden we een schip met een witte brug dat vanuit zee aankwam. Zou het wachten worden?

We riepen tijdig de operator aan via het geëigende marifoonkanaal. Tot onze verbazing bleek dat we onze vaart erin konden houden, want de operator vroeg de ferry - van de Stena Line - om achter ons langs te varen. Wellicht was de operator zelf een zeiler en had hij begrip voor kleine bootjes op woelig water. De stuurman van de ferry had geen moeite met het verzoek. Dus voor ons was het vrij baan.

Op korte afstand achter ons kwam de Ondina van Peter en Liedewijde, die ook toestemming voor passage vroegen. En ja hoor, de operator vroeg de Stena Line om eveneens achterlangs hun jacht te varen. De ferry-stuurman voldeed aan het verzoek, maar klonk wat minder welwillend dan in ons geval. Ook voor onze vrienden dus een vrije passage. (foto)

### De IJmond binnenvaren met ZW6

De verdere tocht richting IJmuiden verliep voorspoedig. De wind wakkerde verder aan. Nabij de IJmond gekomen had ik het voorzeil ingerold en stoomden we met gereefd grootzeil bij 6 beaufort richting de pieren. Ook hier zagen we in de verte een groot schip aankomen vanuit zee. De operator aangeroepen, in dit geval een dame. Zij meende dat we gerust samen met dat grote schip binnen konden varen.

Het was zo'n vijftien jaar geleden dat we IJmuiden eens binnenvoeren, dus ik wist niet meer zo goed hoe breed het gat daar is. In elk geval smaller dan de Maasmond, waar we ooit met twee grotere schepen tegelijk waren binnen getuft. Breed genoeg zou de IJmond wel zijn, maar om bij deze wind samen met een groot schip binnen te varen, nee, dat leek me niet bepaald een goed idee. Door de bocht wat ruim te nemen konden we het zeeschip gemakkelijk voor laten gaan, en inderdaad, eenmaal tussen de pieren bleek het knap woelig en was het een prettig gevoel de ruimte voor ons alleen te hebben. De Ondina en haar crew waren ons onderweg gepasseerd en in de kom van de voorhaven bezig hun zeilen af te tuigen.

### Maasmond in zuidwestelijke richting passerend

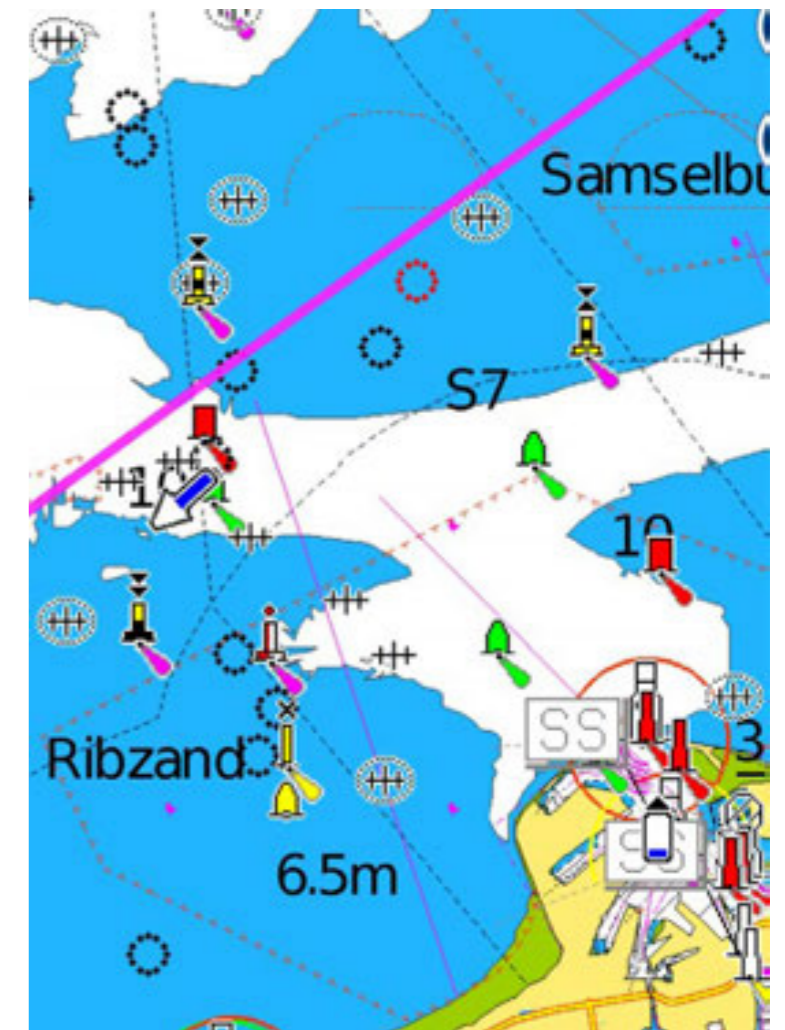
Een passage van een haventoeegang is nergens zo spannend als in het geval van de Maasmond. Op de terugweg van het TVK-weekend zeilden we alleen, ook nu weer voortgestuwd door wind en stroom. Er kwa-

men verschillende grote schepen uit zee en er waren bovendien een paar meer plezierjachten die de Maasmond wilden passeren.

De operator liet ons ongehinderd doorvaren. We konden kennelijk tussen de grote schepen door.

Een van de andere jachten antwoordde niet op de herhaalde oproepen van de wal en dat leidde tot duidelijke irritatie bij de operator. Uiteindelijk reageerde men vanaf het jacht met de verklaring dat er niemand 'beneden' bij de marifoon had gezeten tijdens de oproep. De operator foeterde de zeilers uit en vond dat er gezien de vele grote schepen aanvaringsrisico had bestaan voor het jacht.

Enfin, toen we voor ons gevoel de Mond al voorbij waren kregen we nog te horen dat een groot schip achter ons langs zou passeren. Geen last van gehad – maar toch goede service.



Situatie nabij Zeebrugge met routelijn richting Roompot





### Nabij Zeebrugge

De meeste havenmonden zijn tamelijk simpel vergeleken bij de Maasmond. Ze zijn minder breed en veel minder druk. Dat geldt ook voor Zeebrugge. Enkele jaren geleden kwamen we daar zeilend langs met de blister gehesen, dankzij een mooie oostelijke bries. We waren vertrokken uit Duinkerken en we lagen op koers naar de Roompot. Je vaart dan op wat grotere afstand de monding van Zeebrugge voorbij, op zo'n 3,5 mijl. Op die plek kruis je de vaarroute die vanuit zee naar de

Westerschelde loopt en je hebt dan te maken met schepen die deze vaarroute gebruiken, de meeste gaan vanuit zee richting Antwerpen en omgekeerd, een enkeling gaat naar Zeebrugge. We zagen daar inderdaad een schip aankomen vanuit zee, waarop we maar beter konden wachten, zo leek ons. Ook al is de passage betrekkelijk smal, met onze geringe snelheid zou de oversteek van de vaargeul te lang duren met aanvaringsrisico als gevolg. Dus de slurf van de blister deels laten zakken en de motor gestart. Maar achter het schip kwam er nog een. En vervolgens nog een. We waagden de oversteek niet. Ook kwam er een schip vanuit de Westerschelde dat via dezelfde route de zee invoer. Ook dat schip voorrang verleend. Het wachtend rondraaien dat mijn oude zeilinstructeur ooit had voorspeld begon ons nu wat te vervelen. En nog wel op een plek waar je het wachten niet gauw verwacht... Enfin, uiteindelijk konden we door. Het werd onze langste dagtocht ooit, namelijk van Duinkerken naar Stellendam, zo'n 90 mijl. 📍



Een Trintella Ila en een Trintel Ila zij aan zij in Friesland. Fotografie: TVK Hoffotograaf Jeroen Noot



### GEDRAGSREGELS EN INFORMATIE

De KNRM heeft in één van haar magazines De Reddingboot het gebied rond het Slijkgat en de Maasmond passage uitgebreid beschreven. Daarnaast geeft de website van *Varen Doe Je Samen* ([www.varendoejesamen.nl](http://www.varendoejesamen.nl)) heldere informatie over deze en andere knooppunten in de Nederlandse vaarwegen. Onder Knooppunt 6.5. worden de volgende gedragsregels voor de Maasmondpassage nog eens op een rijtje gezet:

- De Maasmond is het aanloopgebied van de haven van Rotterdam. De scheepvaart wordt hier begeleid vanuit de Verkeerscentrale Hoek van Holland (24 uur per dag bezet, bereikbaar op marifoonkanaal 11 voor algemene informatie). Hebt u als recreatievaarder een marifoon aan boord, dan bent u verplicht uit te luisteren.
- Voor de veiligheid moet recreatievaart in het redegebied via de aanbevolen route de Maas-geul oversteken.
  - Meldt u zich bij het binnenvaren van het voorzorgsgebied, zoals aangegeven op de zeekaart (rode onderbroken lijn) bij de verkeerspost Sector Maasmond op kanaal 3.
  - Komend vanuit het noorden moet u zich melden ter hoogte van de groene boei MN-1. Van-uit het zuiden: ter hoogte van boei MV-boei.
  - Afmelden hoeft niet.
  - Tijdens de oversteek moet u uitluisteren op marifoonkanaal 3.
  - Het voeren van een radarreflector is verplicht.
  - Advies: kom over de vloed naar binnen en houd de groene tonnen aan stuurboord. Vaar dus niet buiten de tonnen! Er liggen daar kribben.



# VAN DER ZWAN

---

## SCHEEPSBETIMMERING

REFIT ♦ RESTAURATIE ♦ TEAKDEKKEN ♦ INTERIEURS ♦ ONDERHOUD ♦ SCHILDERWERK

☎ +31 (0)418 63 36 95  
+31 (0)6 14 93 27 10  
✉ [THIERRY@VANDERZWANSCHEEPSBETIMMERING.NL](mailto:THIERRY@VANDERZWANSCHEEPSBETIMMERING.NL)

📍 ZANDSTRAAT 22D  
5331 PG KERKDRIEL



# Trintella 42

Focus op een vroegmoderne cruiser-racer



Begin jaren tachtig verkeerde de botenmarkt in een recessie. Om beter te begrijpen waar de klant naar op zoek was, schakelde Anne Wever een marktonderzoeksbureau in. De resultaten van dat onderzoek maakten duidelijk dat er behoefte was aan een luxe toerjacht in de 40-voet klasse, maar met een sportievere inslag dan de Trintella 38. Van de Stadt tekende de nieuwe Trintella 42: een luxe en snelle zeiler, met de moderne lijnen van een semi flush dek, de stuurstand achterin, een vinkiel, een saildrive en een gering nat oppervlak. Kortom een trendbreuk met de voorgaande Trintella ontwerpen. De Trintella 42 werd een uniek model in de portfolio van de werf waarvan er maar één type is gebouwd. Dit ontwerp zou decennialang een moderne cruiser-racer blijven in dit segment. Er zijn tussen 1980 en 1989 veertig boten gebouwd en was daarmee naast de 38-er één van de meest populaire Trintella's van die periode.

Trintella 42 - Coppelstock



## Trintella 42 eigenaren vertellen...

# Henny Op de Weegh over de Onyx

...van een Trintella platgatter naar een Trintella 42+



Na 22 jaar met veel plezier in onze Barracuda gezeild te hebben en we meer tijd kregen om langere reizen te maken kwam de wens naar een andere boot dichtbij. In die 22 jaar waren we ruim overtuigd geraakt van de kwaliteiten van onze Trintella I, een prima zeiler en heerlijk scheepje met een aangehangen roer met voldoende ruimte voor een kleine bemanning.

Tijdens de vele TVK-reünies die we bezochten hebben we de Trintella vloot goed leren kennen via de ervaringen van medeledenw. Dus de kans dat het weer een Trintella zou worden was erg groot. Voor een langer verblijf aan boord zochten we een opvolger van rond de 40 ft. De Trintella flush deck type boten (35 tot 53) waren zeer aantrekkelijke kandidaten maar als oud wedstrijdzeiler zochten we toch een Trintella met meer snelheidspotentieel. Toen Riekie Wever ons tippte over de Onyx, een Trintella 42 die te koop lag waren we snel verkocht. Het was een zeer aantrekkelijk schip omdat deze net een eerste grotere refit had gehad en voorzien was van een nieuwe tuigage met stowaway zeil en opnieuw gespoten was met AWLGrip. In 2000 werden we de trotse eigenaar van de Onyx.

Voordat we vertrokken voor het langere en grotere werk hebben we nog een paar seizoenen in Nederland gezeild en meerdere aanpassingen gedaan aan het schip. De installatie van zonnepanelen zou ons volledige onafhankelijk moeten maken van de walstroom. En omdat Lieke haar radiozendamateurbrevet in bezit had kwam er een radiozender voor de broodnodige communicatie met het thuisfront. Niet wetende dat Internet en WiFi zo'n snelle ontwikkeling gingen doormaken dat deze zender al snel overbodig werd. Na het verlies van onze schroef op de Oosterschelde heeft Van de Rest Nautic de aandrijving van de Onyx weer volledig hersteld. De wens om een comfortabel zwemplatform te hebben werd vertaald in een interessante verlenging van het achterschip met ca. 2 ft waardoor de Onyx als een Trintella 42+ verder door het leven zou gaan. Lieke had wat bedenkingen bij deze aanpassing omdat ze vermoedde dat door verlenging van de waterlijn de Onyx daardoor nog sneller zou worden. Over deze discussie zullen we het niet verder hebben. Maar als tegenpres-

tatie kreeg Lieke de gewenste boegschroef voor veiliger en comfortabeler manoeuvreren in de haven.

In 2004 was het dan zover en werden de trossen losgegooid voor vertrek naar zuidelijker water. Via België, Franse kust, Golf van Biskaje en Spanje, werd onze eerste grote stop Nazaré in Portugal. Een haven met voldoende faciliteiten om de complete aandrijving te vervangen.

De tweede stop werd Sevilla, waar ook het besluit viel om verder de Middellandse Zee op te gaan richting Griekenland. Mallorca werd de volgende stop waar we Liekes zus bezochten in haar vakantiehuis. Maar ook een toevallige ontmoeting met de Mary Constance (voorheen Esmeralda) een zusterschip van de Onyx welke tegelijkertijd (BN 1104 resp. 1105. Bj 1981) is afgebouwd op de werf met de bijzondere interieur indeling met ronde vormen naar ontwerp van de Duitse Dr. Sieger. De Mary Constance en haar crew was onderweg naar Australië en geen onbekenden voor de TVK. (Zie ook [www.maryconstance.info](http://www.maryconstance.info))

De derde stop werd Preveza, waarvandaan we de gehele westkust van Griekenland hebben bezeild. In 2011 voeren we op eigen kiel door het Kanaal van Korinthe, een bijzondere ervaring en 48 jaar nadat ik er met mijn eerste KPM koopvaardijship de Waikelo doorheen voer. Sindsdien bezeilen we vanuit Kilada Argolic het gebied tussen de Egeïsche Zee van Thessaloniki tot Kreta.

Zo heeft de Trintella 42+ ons sinds haar aanschaf vele zeemijlen naar prachtige gebieden gebracht in de Middellandse Zee. Veilig, zeewaardig en comfortabel. Maar zoals iedere Trintella op leeftijd vraagt ook de Onyx haar aandacht met regelmatig groot en klein onderhoud. Zo zijn de belangrijkste onderdelen die aan normale slijtage onderhevig zijn vervangen. Genoemd zijn o.a. de hermotorisering, tuigage, zeilen, afsluiters, teakdek etc. naast de comfort verhogende aanpassingen als modernere navigatieapparatuur, interieur, boegschroef en meer.

*(Redactie: A man never knows to say goodbye, a woman never knows when to say it. Dit citaat van Helen Rowland is wellicht van toepassing op de crew van de Onyx. De Onyx ligt te koop voor een nieuwe eigenaar die haar met 'Tender Love and Care' een nieuw leven in wil zeilen)*



## Trintella 42 eigenaren vertellen...

# Mike Huiskamp over Mrs Jones

... Mrs Jones is een fantastisch schip

Onze Mrs Jones (Trintella 42, 1981) is een fantastisch schip en een snelle zeiler. Achttien jaar geleden was de overweging; of een nieuw schip of een schip dat gerenomeerd was en gebouwd voor de 'eeuwigheid'. De keuze viel op dat laatste. Voor de eeuwigheid is echter in dit geval een relatief begrip als het om boten gaat. Hoewel het ontwerp modern blijft en de kwaliteit super is, leidt veertig jaar met de nodige zeemijlen tot het nodige onderhoud en refits.

De noodzaak om haar te behouden voor de 'eeuwigheid' heeft ons doen besluiten om tussen 2018 en 2019 een grote refit uit te voeren. Gedeeltelijk in eigen beheer en voor de zeer specialistische klussen met professionele bedrijven.

We hebben haar van een nieuw kleurtje voorzien en de stootlijst is vervangen. Binnen zijn de keuken en de badkamers gemoderniseerd. Er is al snel een nieuw dek op gegaan omdat Mrs Jones vanwege gewichtsbesparing een 5 mm dik teakdek heeft mee gekregen van de werf. Dat was na de vele onderhoudsbeurten nu echt op. De luiken zijn vernieuwd en de nooit waterdichte ramen hebben een aluminium omlijsting gekregen. Ook de afsluiters zijn onlangs vervangen. De stuurstand hebben we vernieuwd omdat het kroonwiel versleten was. De stuurautomaat heeft met behoud van de oerdegelijke motor een nieuwe aansturing gekregen. Het gedeeltelijk inwateren van de sandwich-constructie van zowel het roer als dek heeft geleid tot ingrijpende maatregelen. Zie ook de foto's en andere details van deze refit in het Refit Document No. 5 dat in de loop van 2021 op de TVK-site gepubliceerd zal worden.

Na jaren met regelmatig motorpech heeft in het najaar van 2020 onze

Volvo Penta Indenor MD 21 B; 64 pk plaats moeten maken voor een Volvo Penta turbo D2; 62 pk. Kortom vanuit een goed concept doorstaat onze diva de tand des tijds.

Mrs Jones heeft een enkel stel zalingen met een doorvaarhoogte van 18.60 meter. De verstaging hadden we enkele jaren geleden vervangen. Met enige jaloezie keken wij naar schepen met een tweede voorzeil. Wij hadden een wegneembaar kotterslag die tot twee keer toe naar beneden is gekomen. Metaalmoetheid slaat toe als er niet altijd spanning op staat. Afgelopen jaar hebben we bij Neutmast het voorstag maximaal naar voren geplaatst en op het achterste gat van het neusbeslag een tweede furl laten zetten. De 40 m<sup>2</sup> fok zorgt bij aan de windse koersen voor snelheid en hoogte terwijl op de ruimere koersen de voorzeilen makkelijk te wisselen zijn. Ideaal dus en de uitstraling van het schip is nu helemaal stoer. Een nieuw Rocna anker heeft ons, in tegenstelling tot het CQR anker dat we daarvoor hadden, nog nooit in de steek gelaten terwijl we het afgelopen jaar veel geankerd hebben.

Mrs Jones ligt in Yerseke. Met veel plezier varen we op de Zeeuwse wateren, de kustwateren en elk jaar in april een weekje naar Engeland. In onze vier weken vakantie heeft ze ons langs de mooiste plekjes van de Franse en Engelse kust gevoerd. L'Aberwrac'h (Frankrijk) en de Isles of Scilly (Engeland) zijn tot dusver het hoogst haalbare geweest. De komende jaren zal dit mogelijk uitgebreid worden met een stukje Schotland. Met een pensioen in het vooruitzicht hebben we plannen om ons leefpatroon om te draaien. Aan boord wonen met op de kant een huis om af en toe kinderen, kleinkinderen en vrienden te zien. We kijken er naar uit.



Roline Huiskamp behoort tot de vaste crew

Trintella 42 eigenaren vertellen...

## Hilde Snieders over de COCO

...het was voor Frans liefde op het eerste gezicht



In 1995 kochten wij een Wauquiez type Chance 37 van dhr. Stock. Het toeval wilde dat we tijdens één van onze eerste tochten dhr. Stock tegenkwamen op de Waddenzee met zijn pas aangeschafte Trintella 42 onder vol tuig. Het was voor Frans liefde op het eerste gezicht. "Dat wordt mijn volgende schip". Daar was Frans duidelijk in.

Op internet werd met regelmaat gekeken naar Trintella's 42 die te koop lagen. De voorkeur ging uit naar een Trintella met een achterhut en in de voorhut een dubbel bed en een stapelbed. We wilden de badkamer achterin met een grote bakskist. Verder was de 'tall rig' uitvoering met een diepere kiel een must.

Frans zag in Griekenland een Trintella 42 te koop liggen die helemaal voldeed aan zijn criteria.

In de zomer van 2010 lagen wij met onze Chance 37 in de haven van Muiderzand en wat schetst onze verbazing. 'Onze' Trintella 42 uit Griekenland kwam binnengevaren! De eigenaar had de boot naar Nederland gebracht om deze hier te koop te leggen. Na onderhandeling waren wij de trotse eigenaren van een Trintella 42!

Met onze Trintella, die we COCO doopten, hebben we al veel mooie tochten gemaakt. We zijn een keer of 12 naar Engeland geweest, naar Denemarken, naar België en Frankrijk. Maar behalve naar het buitenland zijn we ook veel op de Nederlandse wateren zoals Zeeland, IJsselmeer en de Waddenzee te vinden. Verder zeilen we graag mee in clubwedstrijden op de Oosterschelde vanuit Sint Annaland, onze thuishaven. Afhankelijk van de crew

en de zeilvoering eindigen we op wisselende plaatsen in het veld. Maar deze 40-jarige Trintella kan zich nog goed meten met andere vaak grotere en moderne design jachten.

Enkele jaren geleden voeren we de haven van Middelburg binnen en werden er heel enthousiast naar ons gezwaaid door een motorboot genaamd Impala. Het bleek dat onze Trintella eerst van Nicole en Peter was geweest en toen ook de naam Impala had.

De COCO is een snelle zeiler, vooral met licht weer. Hij is dan ook wat overtuigd en bij windkracht 4 moet het eerste rif gelegd worden. Vergeleken met de Chance 37 is de Trintella 42 wel wat nerveuzer en moet je sneller van zeil wisselen. Verder is dit schip vooral heel comfortabel, lekker ruim en zeer geschikt om kinderen en kleinkinderen mee te nemen. We hebben tal van werkzaamheden verricht in de 10 jaar dat het schip nu in ons bezit is; de koelkast, watervoorziening, navigatieapparatuur en de stuurkolom zijn vervangen. Het dek is gerenoveerd en opbouw en romp zijn opnieuw geschilderd bij Thierry van der Zwan in Kerkdriel. Twee jaar geleden is de kiel er onderuit geweest, het polyester is hierbij verwijderd en opnieuw bekleed met een epoxylaag en in een nieuwe bedding terug gemonteerd. De kielbouten bleken nog in perfecte staat. De volgende klus wordt een vuilwatertank.

We zijn nog steeds erg blij met onze COCO! En hopen hier nog vele jaren mooie tochten mee te maken.

### GEGEVENS TRINTELLA 42

Type	42
L.o.a, m	12,90
Waterlijn, m	10,60
Breedte, m	4,00
Diepgang, m	1,95/2,15
Wvpl, kg	Ca. 9000
Ballast, kg	4000
Zeiloppervlak, m <sup>2</sup>	Groot: 38,0
Genua, m <sup>2</sup>	68,5
Spinnaker, m <sup>2</sup>	143,0
Bouwperiode	1980 tot 1989
Bouwaantal	40
Tuigage	Sloep
Type kiel	Vin

Quote uit Yacht, april 1981

**Die Trintella 42 ist ein Spitzenprodukt des niederländischen Serien-Yachtbaus, das insbesondere Skipper ansprechen dürfte, die sportliches Segeln bevorzugen. Die Trintella ist eine geglückte Mischung aus Komfort- und Hochleistungsboot.**

De Trintella 42 kent duidelijk modernere en sportievere lijnen dan de 38-voet Trintella waarmee deze Trintella vaak vergeleken werd. Dankzij een lichtere constructie was de Trintella 42 maar iets langer dan de Trintella 38, maar wel liefst vijftien procent minder in gewicht. In de

kritische Duitse watersportpers werden de sportieve zeileigenschappen geroemd. Daartoe werd de verhouding van het zeiloppervlak en waterverplaatsing vergeleken met die van de Trintella 38 en 44. De Trintella 42 scoorde met een waarde van 4,96 duidelijk beter



## Trintella 42 eigenaren vertellen...

# Siem Poot over de Double Dutch

... de oorspronkelijke koper had veel keuzemogelijkheden



Waarom zou iemand een Trintella 42 willen hebben? Heel simpel: wil je toch een redelijk modern scherp jacht dat geen massaproduct is, in de basis van goede kwaliteit, snel en ruim en daarbij betaalbaar in de huidige markt, dan is de Trintella 42 een winnaar.

Er zijn echter vele variaties. De romp is altijd gelijk, maar de oorspronkelijke koper had veel keuzes. Zo kon hij kiezen uit verschillende indelingen, een tweetal kielen, vele mastuitvoeringen en tientallen opties. De duurste uitvoeringen hebben begin jaren tachtig meer dan Dfl. 600.000 gekost. Maar dan had je ook wat.

De romp is 'modern', even afgezien van de huidige trend om de boeg verticaal te maken en het achterschip erg breed te laten zijn. Er zit bijvoorbeeld een IOR-kiel onder en een balansroer zonder scheg. Het dek heeft een sandwichconstructie om het licht en sterk te maken. Als je het onderwaterschip bekijkt zie je direct de aandacht voor de stroomlijn in het ontwerp. Er zijn Trintella 42's met een diepgang van 2,15 meter en uitvoeringen met een diepgang van 1,95 meter. De diepe kiel is wat lichter, maar omdat het gewicht dieper zit is het oprichtend moment toch net wat groter. De dieseltank en de watertank zitten bijna in het midden van de boot. Ideaal voor de gewichtsverdeling.

Ook qua snelheid zit het wel goed. De snelste Trintella 42's zijn degene met de diepe kiel. Ook de mastlengte die van 42 tot 42 steeds anders is maakt natuurlijk verschil. In de praktijk is een 42 met de korte kiel uitvoering die geen toertuigage heeft (enkele zaling) vaak sneller dan de nieuwe toerjachten van gelijke lengte (of er valt wat te zeggen over de zeilvaardigheden van Bavaria of Hanse zeilers). De 42 was destijds ontworpen op snelheid, maar het vaarcomfort is echter bepaald niet vergeten.

De bouwkwaliteit is goed (polyester), maar met Trintella's die meer dan 35 jaar ervaring hebben moet je toch op het onderhoud letten. Sommigen hebben last van lichte osmose. Ook het sandwich dek kan inwateren als niet gelet wordt op hoe verbindingen door het dek gemaakt worden.

De uitrusting bovendeck is allemaal van goede kwaliteit. Het RVS aan dek, de lieren en de mast is altijd degelijk uitgevoerd. Er zijn 42's die nog steeds

het originele teakdek hebben. Het nu 'foute' teak was vroeger blijkbaar van zeer goede kwaliteit.

Het interieur is altijd zeer netjes gemaakt, waarbij er op gelet is om dingen degelijk maar toch niet te zwaar te maken. Er zijn verschillende indelingen, die al dan niet op meer luxe of meer leefruimte ingericht zijn. Een klein nadeel van de dubbele slaappleaats achterin is dat ze relatief smal zijn. Je moet elkaar wel aardig vinden om daar met twee volwassen personen op één bed te slapen. Dit wordt echter gecompenseerd door het mooie bed dat in de meeste uitvoeringen voorin te vinden is.

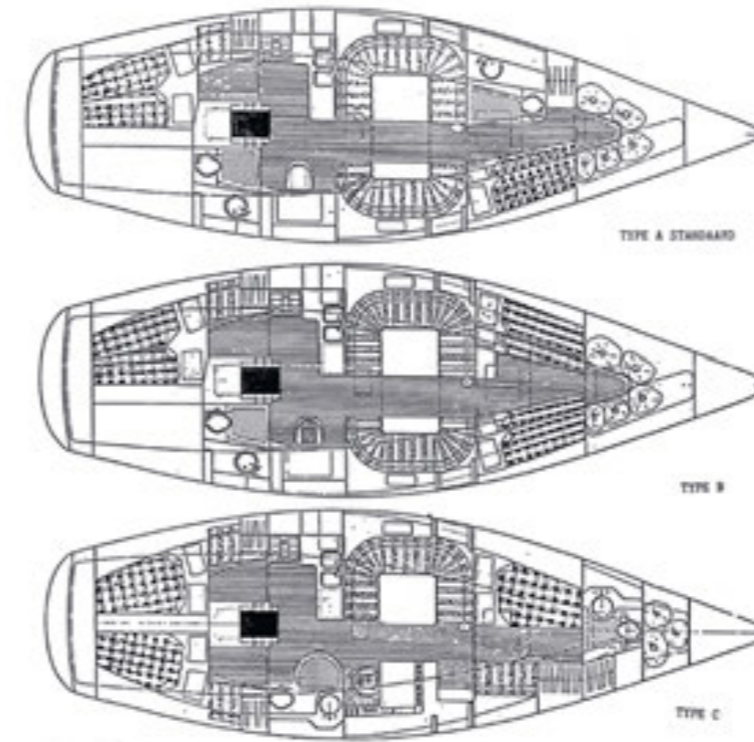
De toegang vanuit de kuip naar de kajuit is ruim en makkelijk. Het is niet dat je via een lange trap in de kelder afdaalt, zeg maar. Er is van voor naar achter staruimte voor mensen kleiner dan 1,85 meter.

Het comfort aan dek en in de kuip is zeer goed. De kuip is voldoende groot en biedt goede bescherming tegen weer en wind. Sommige 42's hebben een vast raam aan de voorkant van de kuip, zodat die niet in plastic in de tent meegenomen hoeven worden.

Qua motorisering zullen er weinig Trintella 42's zijn die nog een originele motor hebben. Allemaal hebben ze een diesel met een saildrive met een vermogen tussen de 40 en 55 PK. De motorruimte is goed toegankelijk voor kleine inspecties (olie controleren e.d.) via een motorluik in één van de slaapcabines. Voor het grote werk is de kajuit trap wegneembaar.

De technische installatie af werf is zeer goed, maar is in een boot van 35+ jaren natuurlijk al aangepast naar behoefte van de eigenaren (soms netjes, soms niet).

De vaareigenschappen zijn heel goed. Het gedrag in de golven is redelijk gemoedelijk en zeker niet gelijk aan een moderne stuijterbak. Met de juiste trim en wat wind zeilt hij redelijk hoog, waarbij dit natuurlijk ook afhangt van de kieluitvoering en het zeilplan. Op geen enkele koers blinkt de boot uit, maar als geheel is hij toch ruim boven gemiddeld snel. De eerste eigenaren hadden veel inspraak in het zeilplan, waardoor er op sommige 42's veel te trimmen is, en op sommige het gemak de boven- toon voert.



### Drie indelingsvarianten af werf

dan de 38- en 44-voet versie met respectievelijk 4,24 en 4,11. Het snelheidspotentieel dat nog verscholen in het ontwerp zat, werd in bepaalde uitvoeringen benut door een diepere kiel en groter zeilplan toe te passen.

### Uitvoeringsvarianten

In de oorspronkelijke specificatie en brochure van de Trintella 42 uit 1980 wordt weinig duidelijk over de verschillende uitvoeringsvarianten waarmee de huidige vloot is uitgerust. Dit zijn variaties in indeling, interieur afwerking, tuigage, kielvormen, hekvorm, dek lay-out, motorisatie en details in technische installaties. De vele varianten zijn deels af werf gerealiseerd en andere aanpassingen zijn later door eigenaren gedaan. We vatten hier een aantal opties en varianten samen.

• **Het interieur** is na de eerste serie jachten grondig gemoderniseerd. Dit vond zijn oorzaak toen een Duitse kandidaat-koper dhr. Sieger een interieur wilde met meer rondere vormen. Anne Wever zag daar wel mogelijkheden toe. Het nieuwe interieur design bleek een doorslaand succes en we zagen dit vernieuwde interieur design als nieuwe standaard terug in de latere Trintella's.

- De **interieur indeling** kende in de basis drie verschillende varianten. Grotere of kleinere zithoek. Eén of twee natte cellen. Dubbele kooien achterin vs grotere/kleinere bakskisten. Voorin mogelijkheden voor stapelbedden en/of dubbelbed in combinatie met natte cel of grote zeilberging.
- De 42 is populair onder de sportieve zeilers en dus werd er zowel af werf als later door eigenaren het **zeilplan** en **tuigage** aangepast om het verborgen extra snelheidspotentieel ten volle te benutten. De werf bood de mogelijkheid voor een 'tall rig' (1 mtr. langere mast) uitvoering met dubbele zalingen en een diepere kiel (2,15 mtr). Later werd door eigenaren zelf vaak nog een kottersstag en/of dubbel voorstag gemonteerd voor flexibele en efficiënte zeilvoering.
- Afhankelijk van het zeilplan kende de vaste kiel verschillende uitvoeringen. Twee standaard vaste kielen 1,95/2,15 mtr. Ook zijn enkele schepen met ophaalbare **kiel** geleverd.
- Om een comfortabel zwemplatform te creëren zijn er een aantal boten die de spiegel met een paar voet verlengd hebben. De **extra negatieve spiegel** die daardoor ontstond zorgde voor een nog modernere 'look' van het achterschip.
- De Trintella 42 werd standaard geleverd met een Perkins of Volvo Penta MD 21B. Deze **motoren** zijn intussen gezien de leeftijd en gebruik van de schepen of gereviseerd of vervangen door meer populaire en moderne typen van Volvo Penta of Yanmar. ⚓

### 2 x 42 in Veere





**Trintella 42**

‘Een luxe en snelle zeiler,  
met de moderne lijnen  
van een semi-flush dek’

## THEO NEILEN

Hoe een Bossche modelbouwer geïnspireerd raakte om een Trintel I op schaal te bouwen.



Theo's werktafel

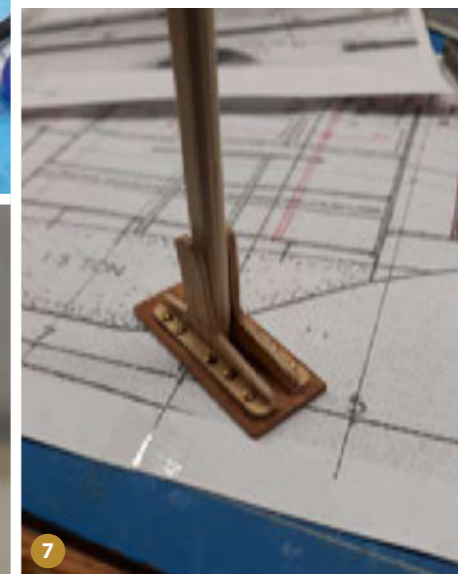
# THE MAKING OF... TRINTEL I

Tijdens de voorbereidingen voor het fotograferen van de Trintella schaalmodellen kwam ik in contact met Theo Neilen. Theo is een gepassioneerd modelbotenbouwer en was bereid me te helpen bepaalde modellen op te knappen en schoon te maken voordat we deze gingen fotograferen. Voor deze klus zette ik een verzoek uit bij de Bossche Modelbotenclub Titanic. Theo reageerde als eerste zeer spontaan op ons verzoek. Ik bezocht Theo thuis in zijn atelier met zes schaalmodellen 'onder de arm' en al gauw begon een enthousiast gesprek over de werf van Anne Wever, de luxe Trintella's die hij vroeger te water had zien gaan aan de Ertveldplas en zijn passie voor de modelbotenvbouw. Kennelijk is er tijdens het gesprek een 'zaadje' geplant. Een paar dagen later liet Theo me weten dat

hij een Trintel I (met aangehangen roer) op schaal na ging bouwen. De allereerste oer Trintella waarmee de werf in 1958 haar succesverhaal begon. Logisch dat we in dit Magazine waarin de Trintella schaalmodellen uitgebreid aan bod komen Theo een paar vragen voorleggen.

### HOE IS HET BOUWEN VAN SCHAALMODELLEN ALLEMAAL BEGONNEN?

Als manneke van 14 jaar heb ik al een kano gebouwd schaal 1:10. Dat was mijn eerste modelbouwproject. En ja, het maken en het resultaat van het eerste model inspireerde mij om ermee door te gaan. Nu alweer meer dan 60 jaar.



# DE BOUW VAN DE TRINTEL I IN VERSCHILLENDE STADIA

- 1 Spanten en kielbalk op bouwplank plaatsen en kijken of alles klopt en past. *Status november 2020*
- 2 De eerst tien gangen zijn gelijmd en worden met lijklemmetjes vastgezet. Op de voorsteven draai ik een schroefje in omdat daar geen klem blijft zitten
- 3 Hier zijn ca. 24 gangen bevestigd
- 4 De romp klaar, gekeerd en op de bok
- 5 Interieur opbouwen
- 6 Masttop beslag (messing) voor het houten mastje
- 7 Mastvoet

## WAAR HEB JE HET 'VAK' GELEERD?

Van mijn vader, die was ook een fervent modelbouwer ook van vliegtuigjes.

## WAT WAREN JE EERSTE HERINNERINGEN MET DE WERF VAN ANNE WEVER?

Dat was toen mijn vader en ik lid waren van WSV de Viking zo eind jaren zestig. Wonen in Den Bosch en lid van deze vereniging betekende dat je de ontwikkelingen op de werf wel volgde. Was het niet door gesprekken in het clubhuis dan wel door regelmatig over het werfterrein te lopen of de kranten te volgen waarin met regelmaat iets gepubliceerd werd over de werf.

## BEN JE BEROEPSMATIG OOK BEZIG GEWEEST MET BOUWEN EN CREËREN?

Van huis uit ben ik werktuigbouwkundig constructeur. Ik heb bij machinefabrieken gewerkt op de tekenkamer. De laatste 15 jaar als docent Techniek aan de middelbare school. Leerlingen iets laten ontwerpen en daarvan dan een model laten maken.

## WAT IS HET MOOISTE MODEL DAT JE OOIET GEBOUWD HEBT?

Dat zijn toch drie modellen. Als eerste een Draak in schaal 1:7, 1,27 mtr lang, een varend modelzeiljacht op gangen gebouwd met teak en mahonie. Het teakdek minuscuul ingerubberd.

Als tweede de Seaneast, een motorkruiser in schaal 1:15, 1 mtr lang, een varend model waarvan het originele schip nog steeds rondvaart. En als derde een tender, schaal 1:7, 1,14 mtr lang, ook varend. Dit is een model van twee bestaande open aluminium boten waar mee gevaren wordt op de Binnendieze, Stadsdommel, Binnenhaven, Ertveldplas en Viking jachthaven. Het origineel is 8 mtr lang en geschikt voor 18 passagiers.

## HOEVEEL TIJD BEN JE ONGEVEER MET EEN MODEL BEZIG?

De Draak heb ik in vier jaar gebouwd. De tender in drie jaar. De Seaneast in 15 jaar, maar in die tijd heb ik veel

andere dingen gedaan. De Trintel I kan ik misschien wel in 1 of 1,5 jaar bouwen. Door de pandemie kan ik meer tijd besteden aan modelbouw.

## WELKE MATERIALEN EN BEWERKINGEN KOMEN ER ZOAL KIJKEN BIJ HET BOUWEN VAN JE MODELLEN?

Ik ben vooral een houtbouwer. Maar naast hout worden aluminium, messing, koper en kunststof gebruikt voor dekbeslag, ramen etc. De meest toegepaste bewerkingen zijn: boren, schuren, slijpen, draaien op een klein draaibankje, solderen, lijmen en klinken.

## ZIJN ER ONTWIKKELINGEN IN DE MODELBOUW DIE HET BOUWEN SNELLER EN GEMAKKELIJKER HEBBEN GEMAAKT?

Dat is vooral het gebruik van elektrisch handgereedschap zoals tafelboormachine, schuurmachine, schroefmachine. Maar ook 3D printen kan vaak heel goed van pas komen voor het maken van diverse onderdelen.



8 Interieurschotten inpassen

9 Interieur met pantry en de punt ingetimmerd. Incl. kussens. Status eind januari 2021



#### HOE BEN JE OP HET IDEE GEKOMEN OM EEN TRINTEL I TE BOUWEN?

Door de mail van Peter van der Waa aan onze club met het verzoek of we wilden helpen enkele modellen wat op te knappen voor de fotoshoot en expositie. Toen ik met de zes Trintel en Trintella modellen bezig was werd ik hoe langer hoe meer geïnspireerd om er een-tje zelf te bouwen. De Trintel I met aangehangen roer heb ik altijd het mooiste gevonden. De start was makkelijk omdat de tekeningen van de Trintel I compleet op de site staan van jullie Vriendenkring.

#### KUN JE IN EEN AANTAL STAPPEN IETS VERTELLEN HOE JE DE TRINTEL BOUWT?

- Tekeningen op schaal printen. In mijn geval schaal 1:20, lengte 43 cm.
- Spanten op hout plakken en uitzagen.
- Kiel op hout plakken en uitzagen.
- Spanten en kiel op bouwplank monteren. Dan is de kiel gelegd.
- Vervolgens romp dicht maken met z.g. gangen. (Latjes van breed naar smal)
- Als de romp dicht is eerst schuren zodat alle oneffenheden weg zijn.
- Dan kan de romp van de bouwplank af en de bevestigingsbalkjes verwijderen.
- Nu is het zaak eerst het interieur erin te bouwen alvorens het dek erop te leggen.
- Als het dek erop ligt kan de opbouw gemaakt worden.
- Dan dek afwerken met teak en mahonie.
- Mast en verstaging.
- Roer monteren.
- Schilderwerk en naam Black River op de romp. (Red: de naam van de Trintel I van Ernst en Anja Troeder, TVK leden. Theo heeft deze boot in detail gefotografeerd om een bestaande Trintel I zo authentiek mogelijk na te bouwen)
- Zeilen maken en monteren.
- Model verder waar nodig afwerken. ⚓

Eén van Theo's favorieten, een zeilende mini Draak



## MODELBOTENCLUB *Titanic*

BELANGSTELLING? KOM EENS LANGS!

- Promoten van scheepsmodelbouw
- Vervaardigen van scheepsmodellen
- Uitwisselen van bouwervaringen
- Demonstraties en exposities
- Workshops en trainingen

**Clubhuis:** Oosterplasweg 71, 5215 HT 's- Hertogenbosch (nabij Zoomweg)  
**Clubavond:** Donderdag van 19.30 to ca. 22.30 uur  
**Website:** [www.modelbotenclub-titanic.nl](http://www.modelbotenclub-titanic.nl)  
**Email:** [mbctitanic@gmail.com](mailto:mbctitanic@gmail.com)



Westhavendijk 10, 3241 LP Middelharnis  
tel. +31 (0) 187 483 790, [info@vanvlietzeilen.nl](mailto:info@vanvlietzeilen.nl)

**WWW.VANVLIETZEILEN.NL**

DEEL 1

## ZEILEN

## LANGS DE OOSTKUST VAN ENGELAND



### MET DE MORGENSTER TUSSEN LOWESTOFT EN EDINBURGH

In deze rubriek vertellen Bert Kortbeek en Peter Rotte over hun zeiltochten langs de Engelse Oostkust. Beiden gingen met hun Trintella's meermaals op vakantie in die regio. Bert meer noordelijk, tussen Lowestoft en Edinburgh en Peter in het zuidelijker gedeelte, tussen de Thames en Lowestoft. In deze editie deelt Bert zijn ervaringen. Peter zal verslag doen in ons volgende magazine.

In 2018 voeren we voor de derde keer vanuit IJmuiden naar het noordwesten. De eerste keer was met onze stalen Trintel la met de naam Trintel. De tweede keer met de Morgenster in 2009 met aan boord mijn vrouw Alexandra, dochter Lotte van 14 en zoon Thomas van 12 jaar oud. Die reis ging uiteindelijk naar Edinburgh in Schotland. Nu hebben we heel veel tijd, 6 weken, maar hebben wij ons voorgenomen om geen specifiek doel te stellen. Gewoon lekker varen en kijken waar we uitkomen.

~~~~~  
Een totaal vlakke Noordzee



De Morgenster is een Trintella IIIa met bouwnummer 781, gebouwd in 1973 onder de naam Yucca Dos. Wij kochten de boot in 2001 van de Fam. Hoek en toen heette de boot Hook's Lady. Nu gaat het verhaal dat je de naam van een boot niet mag veranderen, maar ik voelde er weinig voor om de komende jaren met Hook's Lady te varen. Krijg ik ruzie met Alexandra. Dus heet de boot nu Morgenster en wij zijn super blij met haar. Ze meet 10,74 x 3,20 x 1,40 en heeft 8 slaapplekken. Dankzij de Centre Cockpit zit je altijd warm en

#### Baai van Alnmouth, ten noorden van Amble

droog en ze is oersterk. Door de geringe diepgang is ze geschikt voor vrijwel alle wateren: van Loosdrecht tot de Oceaan. In 2008 heeft ze een nieuwe Beta B50 motor gekregen en onlangs hebben we dubbele brandstoffilters laten plaatsen. Ook hebben we toen de brandstoftank aan bakboord afgesloten omdat 400 liter diesel veel te veel is.

Waarom naar Noordoost Engeland? Dat komt onder andere omdat ik niet van warmte hou. 25 graden vind ik meer dan genoeg en alles wat warmer is, is mij te veel. Verder houden we niet van drukte. Dan is het Noorden dus een logische keus.

We steken de Noordzee over. Wat zijn de opties? Optie 1 is vanuit IJmuiden recht naar het westen te varen. Dan kom je in Lowestoft of Great Yarmouth uit. Beide ongeveer 90 mijl varen. De eerstvolgende etappe is dan naar Grimsby. Weer een afstand van 90 mijl. Over 90 mijl doen wij ongeveer 24 uur. Op zee slapen we deze eerste 24 uur nauwelijks en dat heb je dan na een korte onderbreking twee keer. Wij kiezen daarom bij voorkeur voor optie 2, vanuit IJmuiden direct 180 mijl naar Grimsby, waardoor we effectiever wat meer tijd over hebben voor onze vakantie.

#### Navigatie en route

Als je op het strand staat en je kijkt over zee dan lijkt het aardig leeg. Niets is minder waar. Ankergebieden, windparken en verkeersscheidingsstelsels vullen de zee aardig, en dat wordt de komende jaren nog veel meer. Je kunt dus niet zomaar een rechte koers uitzetten en varen. Wij navigeren op de tablet met Navionics en op de laptop met OPenCPN met AIS weergave. (De nieuwste versie van Navionics heeft ook AIS). Daarnaast hebben we een papieren IMRAY-overzichtskaart

van de zuidelijke Noordzee en de Reeds Almanak. De tablet en laptop werken onafhankelijk van elkaar. Mocht de stroom uitvallen dan heeft elk apparaat ongeveer 7 uur accucapaciteit en in geval van nood zijn er nog twee telefoons met Navionics aan boord. Elk uur wordt in het logboek de positie ingeschreven en ook bijzonderheden over het weer en de vaart. De route wordt vooraf in Navionics en OPenCPN ingevoerd. Wij varen daarbij om ankergebieden en windparken heen. Bij Engeland zijn er ook uitgebreide gebieden met booreilanden. Je mag daar tussendoor varen maar wij gaan er liever omheen.

De oversteek is eigenlijk opgedeeld in allerlei etappes: eerst om het ankergebied bij IJmuiden, dan langs het windpark, dan over het eerste verkeersscheidingsstelsel etc. Voor de snelste overtocht zou je een koers kunnen uitzetten vanaf IJmuiden en vervolgens geen rekening houden met de stroom. Je wordt dan 6 uur naar het noorden, en dan weer 6 uur naar het zuiden gezet. Omdat de etappes echter niet zo lang zijn, houden wij daar geen rekening mee. Ook al omdat ons doel is om gewoon fijn te varen en niet om zo snel mogelijk aan

De crew van de *Morgenster*: Alexandra Houbiers en Bert Kortbeek



“Ik kijk naar achteren en zie een rij hekgolven van 1 meter hoog op ons afkomen.”

de overkant te komen. Wij volgen dus keurig het blauwe lijntje van de vooraf uitgezette route.

AIS is echt een geweldige vooruitgang qua veiligheid. Ieder groot schip, en ieder klein schip met een transponder, zendt gegevens uit over de naam van de boot, koers en snelheid. Dat wordt op het scherm weergegeven. In het centrum de eigen boot met daaromheen ringen van 1 mijl. Andere boten worden weergegeven met koers- en snelheidsvector. Je ziet de CPA, Closest Point of Approach. Indien nodig roep je elkaar op via de marifoon. Let wel op: als het ergens erg druk is dan kan het voorkomen dat kleine schepen niet worden weergegeven. Dat komt omdat AIS werkt met tijdsloten en die kunnen op een gegeven moment vol zijn.

Op 24 juli om 11 uur varen we de Noordzee op. Het is windstil en dat zal ook zo blijven. We varen het hele stuk IJmuiden-Grimsby op de motor. Saai maar comfortabel. De Noordzee is nog vlakker dan de Loosdrechtse plassen op zondag, dan heb je nog de golfslag van alle speedboten. Spoedig na het verlaten van de haven gaat ons wachtsysteem in. We varen met zijn tweeën om de beurt. Van 20 - 24 Bert, 24 - 4 Alexandra, 4 - 8 Bert en van 8 - 12 uur Alexandra. Dan volgen er wachten van 2 uur: 12-14; 14-16; 16-18 en 18-20 uur. Op die manier krijg je voldoende slaap, althans als je eenmaal zo moe bent dat je kan slapen.

### River Humber, en schade

Om 20 uur Engelse tijd zijn we bij de monding van de Humber. Het lukt dan niet meer om bij daglicht in Grimsby aan te komen dus besluiten we bij Spurn Head, aan de noordoever, te ankeren. Daar aangekomen staat er een stroming van een knoop of 3. In het ankergebied ligt een grote stalen Mooring. Dat ziet er veelbelovend uit en spoedig liggen we aan een dubbele lijn 10 meter achter de boei: missie geslaagd. Ik zit

### Verlaten loods aan het Fishdock in Grimsby



nog op het voordek als ik een kreet hoor: pas op, hou je vast!! Ik kijk naar achteren en zie een rij hekgolven van 1 meter hoog op ons afkomen. Ik laat mij op mijn knieën vallen en houd de zeereling vast. De boot wordt achter opgetild en begint flink vaart te maken. Even later klinkt er een zieke klap als de bakboords boeg tegen de boei knalt. De boot ligt nu dwars en wordt nog twee keer keihard tegen de boei gesmeten zodat het polyester kraakt en het potdeksel over 1 meter verbrijzeld wordt. We schrikken ons een hoedje en ik maak snel de lijn los en we varen weg van de boei. Na overleg met de VTS Humber besluiten we te ankeren naast het reddingsstation. Mocht de boot gaan lekken dan is hulp vlakbij. Die nacht varen we met begeleiding van VTS Humber naar Grimsby en takelen we



### Het strand van Scarborough, bij de vuurtoren is de haven

de boot uit het water. Gelukkig is er onder de waterlijn geen schade. Ik repareer provisorisch de schade aan het potdeksel en het polyesterwerk en de vakantie gaat vrolijk verder. Wel een les geleerd: liever achter het eigen anker dan achter een stalen boei en ook dan moet je altijd alert zijn op hoge golven. Ik moet er niet aan denken wat er was gebeurd als we op dat moment aan het koken waren!

### Grimsby Fishdock

Waarom je naar Grimsby zou moeten gaan is ons eigenlijk een raadsel, maar we houden van het stadje. Het is niet mooi, zelfs lelijk, en het is er niet gezellig. In de pilot staat: “In it’s own dark way it has it’s charm”. En zo is het maar net. Het is een stadje waar de motor, de visserij, is uitgehaald. Tot nu toe staan veel gebouwen er bij zoals ze jaren geleden zijn achtergelaten. Zo’n aanblik fascineert mij. Misschien ook omdat wij uit de mijnstreek komen in Zuid-Limburg. Daar gingen opeens de mijnen dicht en bleef de regio verwaasd

achter. Gelukkig (?) is men nu bezig om de stad te renoveren. Wil je dus nog iets lelijks zien dan moet je snel zijn. En wie weet, keren de goede oude tijden terug na de Brexit als het land weer exclusief in eigen wateren mag vissen...

### Grimsby-Scarborough - 60 mijl

Een lekker stuk varen met Flamborough Head als hoogtepunt. Dit zijn de geneugten van het varen hier: makkelijke navigatie (de kust links, de zee rechts houden), zeer weinig scheepvaart, een heldere zee en bij tijd en wijle veel vogels en soms een zeehond. En als kers op de taart: meestal hoge wal en dus lekker beschut vaarwater. Wel uitkijken voor de tientallen kreeftenfuiken die uitstaan, maar dat houdt je scherp. Het weer is zo stabiel dat we in Filey bay ankeren. Dat is ook zo leuk van deze kust. Als het weer het toelaat zijn er baaien waar je dat prima kan.

Scarborough is in alles het tegenovergestelde van Grimsby: druk en toeristisch, maar dat is ook terecht, met haar leuke straatjes en haar heerlijke strand. Voor ons is het het Valkenburg van Engeland, maar ook dat



~~~~~  
**Aanloop Whitby. Mis deze boei niet want ten zuiden hiervan is het ondiep en de bodem is erg hard!**



“Whitby is onze favoriet. Een leuk stadje met een fantastisch achterland.”

de truckers die hier met hun combinaties overnachten. Alexandra krijgt zelfs de sleutel zodat zij het hele bad-gebeuren voor zichzelf heeft. Da's Engelse beleefdheid.

Berwick is een leuk stadje en men heeft oog voor het behoud en herstel van oude gevels. Ook hier weer een heerlijk achterland en we wandelen en fietsen heel wat af. Deze keer was Berwick onze meest noordelijke haven, maar als je nog een dag verder vaart kom je in de Firth of Forth en vaar je zo naar Edinburgh. Een geweldige ervaring is het om langs de Bass Rock te varen en te proeven aan Schotland. Daar gaan we zeker nog eens naar toe.

In 2022 hebben we vijf maanden vrij en gaan we weer eens in oostelijke richting en een tocht maken naar de Baltische zee: Duitsland, Polen, Zweden en Noorwegen. We kunnen niet wachten! 📍

### BOEKTIP

**Vaarwijzer**  
**'De Engelse Oostkust'**  
 – Anje Valk  
 – Hollandia  
 – ISBN 9789064106422



~~~~~  
**Berwick upon Tweed**

### ~~~~~ **Whitby met de jachthaven**

heeft zijn charme. In Scarborough komen onze zoon Thomas en schoondochter Ime aan boord om een week mee te varen. Hier is een station en daardoor is Scarborough goed met het OV bereikbaar. Dat geldt zeker niet voor alle plaatsen langs de kust, dus als er opstappers komen moet je dat even uitzoeken. Samen varen we naar Whitby.

### **Scarborough-Whitby - 35 mijl**

Een heerlijk stuk vaarwater langs een mooie rotskust. Whitby is onze favoriet. Een leuk stadje met een fantastisch achterland. Je ligt met de boot in een rivier met aan beide zijde de huizen tegen de helling op. Je kan hiervandaan ook prima wandelen (o.a. naar Robinhood's bay) en fietsen. Ook vertrekt vanuit Whitby een

stoomtrein over de Moorlands. Bij elke halte kun je uitstappen en een stuk wandelen. Je neemt daarna weer de volgende trein. En dat allemaal gerund door vrijwilligers die vaak erg goed gecast zijn, als je begrijpt wat ik bedoel.

Na een gezellige week samen zetten we zoon en schoondochter af in Hartlepool en varen wij via Seaham en Amble door naar Berwick upon Tweed op de grens van Engeland en Schotland. De aanloop naar Berwick is erg leuk. Je vaart een stukje de Tweed op en dan heb je aan bakboord een havenkom met rechte kades en ladders. Aan elke ladder kan één boot liggen en er is plaats voor zeven boten. (Inmiddels zouden er pontons moeten liggen). Door het verval moet je aan lange lijnen liggen en het sanitair moet je delen met





## Shell GTL Fuel

DE BELANGRIJKSTE  
VOORDELEN  
IN HET KORT

## Direct toepasbaar en onmiddelijk resultaat

Shell GTL Fuel is een hoogwaardige, innovatieve synthetische brandstof voor gebruik in dieselmotoren. Dieselmotoren kunnen gebruik maken van Shell GTL Fuel **zonder aanpassingen** aan de motor of het uitlaatsysteem, wat betekent dat Shell GTL Fuel als directe vervanger van conventionele diesel kan worden beschouwd.



- Geschikt voor alle dieseltoepassingen
- Bevat geen bio-componenten
- Heeft een optimalere verbranding
- Minder rook en praktisch geurloos
- Niet-giftig, dus veilig in gebruik
- Goed biologisch afbreekbaar

Meer informatie  
Vidol B.V.

Goirke Kanaaldijk 28  
5004 JA Tilburg

Tel: 088 - 743 55 00  
Email: [info@vidol.nl](mailto:info@vidol.nl)  
[www.vidol.nl](http://www.vidol.nl)

### Wat is Shell GTL Fuel?

GTL staat voor **Gas-To-Liquids**, een vloeibare brandstof gemaakt van aardgas. Het omzetten van gas in vloeibare brandstof is een complex chemisch proces, dat Shell al sinds 1970 aan het optimaliseren is.

Shell GTL Fuel verbrandt **schoner** dan conventionele diesel uit aardolie en produceert daardoor minder lokale uitstoot en ook minder zichtbare zwarte rook.



Shell Distributeur

# VAN DIJKE

## MOTOREN-WATERSPORT



## MOTOREN-INBOUW-PARTS-SERVICE

Jachthaven Den Osse 3 Brouwershaven

0111-692034

[www.vandijke.nl](http://www.vandijke.nl)

# DE HERRIJZENIS VAN HET MERK TRINTELLA

VAN DROOM NAAR CONCEPT NAAR DEFINITIEF ONTWERP

Joop Doomernik :  
"Ooit ben ik zelf  
eigenaar van een  
jachtwerf en bouw  
ik zeiljachten".



**Wat was het op 17 november 2018 in s'-Hertogenbosch een prachtige gebeurtenis om tijdens het 50-jarig jubileum van de Trintella Vriendenkring het concept van een nieuwe Trintella te laten onthullen door Riekie Wever en Joop Doomernik. In het clubhuis van WSV Viking naast de heilige graal waar ooit Anne Wever zijn Trintella werf uitbouwde tot een groot succes werd de eerste tekening getoond aan de aanwezige leden. In juni 2020 is het definitieve ontwerp wereldkundig gemaakt via social media aan de internationale pers.**

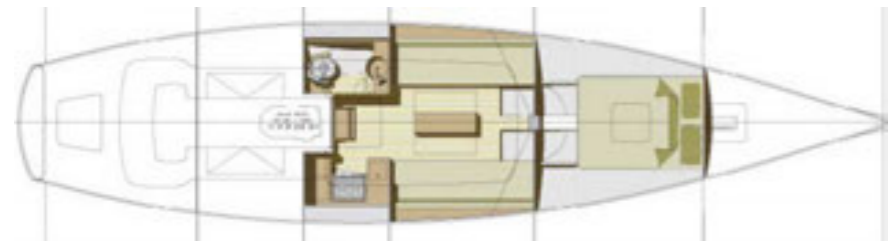
Dat het DNA van het merk Trintella diep verankerd ligt bij Joop hoeft geen lang betoog. Zijn eerste kennismaking met de werf gaat terug tot zijn vroege jeugd toen hij al bij WSV Viking kwam en zag wat er gebeurde achter de deuren van de jachtwerf van Anne. Tijdens zijn opleiding aan het Hout en Meubel college in Rotterdam liep hij stage op de werf en groeide zijn droom tot definitieve proporties. "Ooit ben ik zelf eigenaar

van een jachtwerf en bouw ik zeiljachten". In 2016 kocht Doomernik Yachts in Zaltbommel de vrijgekomen merkrechten van Trintella op nadat deze door de vorige eigenaar onder een dikke laag stof waren verdwenen. Joop is intussen befaamd bouwer van de Draak en de Wally Nano MKII en heeft hiermee een internationale reputatie verworven bij een paar selectieve doelgroepen in de 'high end' jachtbouw. Doomernik Yachts

is daarmee een mooie werf om Trintella weer nieuw leven in te blazen.

### **Van concept naar realisatie**

Het moet voor Joop een identiek proces zijn geweest als dat van Anne Wever. Toen éénmaal het besluit was gevallen om een Trintella te gaan bouwen, moest een jachtarchitect gevonden worden die in staat was om het Trintella DNA in een hedendaags ontwerp te vertalen.



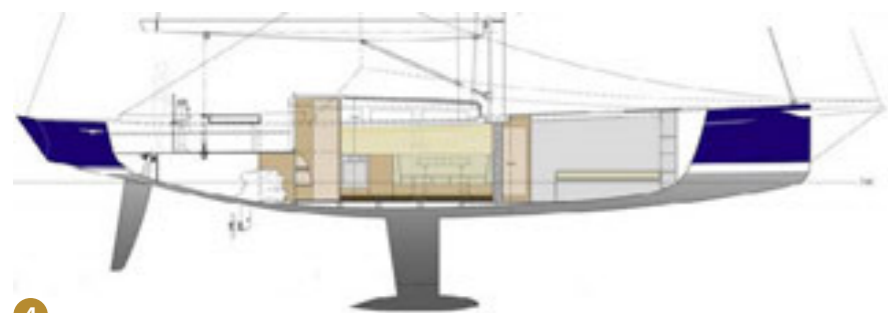
1



2



3



4

- 1 **Trintella 45: Interieurindeling standaard**
- 2 **Trintella 50: twin option**
- 3 **Trintella 45: sailplan**
- 4 **Trintella 50: doorsnede**

Deze leek gevonden te zijn, maar tijdens het vervolgproces groeide het concept uit naar 'iets' dat kennelijk toch niet helemaal goed voelde bij Joop. Toeval of niet maar tijdens 'les Voiles de St-Tropez' een zeilregatta van klassieke jachten aan de Middellandse Zee lag de befaamde ontwerper German Frers met zijn jacht naast de Wally Nano waar Joop aan boord zat. Hij was onder de indruk van de bouwkwaliiteit en finish van de Nano. Joop deelde in een gepassioneerd gesprek tussen twee 'yachtsmen' zijn plannen voor een nieuwe Trintella. Dit gesprek resulteerde uiteindelijk in een ontwerpopdracht en de lancering van de nieuwe Trintella 45 en 50.

De nieuwe modellen zijn qua zeilprestaties moderne Trintella's. Het zijn ontwerpen met een rechte boeg, maar Joop wilde perse details met een grote knip-oog naar de oude Trintella's ofwel, een fraaie klassieke zeeg, overhangende spiegel en veel gelakt mahonie en teakhouten afwerking. Ook het witte kajuit dak met afgeronde zijanten refereert aan de oude I en II modellen. Het zijn geen dagzeilers maar echte 'gentlemen yachts' waarop overnacht kan worden. Oogstrelend, met een laag vrijboord en lekker laag op het water voor intens zeilplezier, aldus Joop.

#### Uitvoering en constructie

Romp en dek bestaan uit een sandwich met Corecell schuim en e-glas/epoxy, gebouwd volgens de vacuüm en SPRINT® technologie. Plaatsen waar hoge belastingen optreden, zoals de kielophanging en puttings, zijn verstevigd met carbon.

Het gehele casco wordt tijdens het mo-

derne 'post-curing' proces bij 100C gebakken. Bij dit proces wordt het temperatuurverloop zeer nauwkeuring geregeld en bewaakt om uiteindelijk een laminaat van zeer hoge kwaliteit te verkrijgen. Het levert een sterke en lichte constructie op, die bovendien onderhoudsarm is. Het dek wordt belegd met teak.

Mast en giek zijn van carbon, een giek met 'furling boom' behoort tot de opties. De mast is voorzien van een rod verstaging, maar voor extra gewichtsbesparing is een carbon verstaging een optie. In de mast is een hydraulische ram gemonteerd die de verstaging op spanning brengt. Het hydraulische achterstag en de neerhouder zijn verstelbaar door drukknopbediening in de kuip.

Op de boegspriet kan een gennaker of Code 0 worden gevoerd. Voor het groot-

schootsysteem is gekozen voor 'vangsheeting'. Via een grondblok in de kuip loopt de grootschoot terug naar de giek, waar deze bij het lummelbeslag via blokken onderdeks naar lieren wordt geleid. Deze Trintella's zijn dan ook te zeilen door een kleine bemanning en zelfs solo. De rondspant romp is voorzien van een balansroer - stuursysteem van Jefa - en een kiel met T-bulb, voorzien van loodballast. Onderdeks zijn volop mogelijkheden voor verschillende indelingen afhankelijk van de wensen van de klant. Het hele concept en afwerking is van zeer hoog niveau en gezien de prijsklasse waarin deze Trintella's worden aangeboden zijn er voor de nieuwe eigenaar volop mogelijkheden om persoonlijke wensen te realiseren. ⚓

**Meer informatie:**  
[www.trintellayachts.com](http://www.trintellayachts.com)

#### Technische specificaties Trintella – New Generation

|                                | Trintella 45        | Trintella 50        |
|--------------------------------|---------------------|---------------------|
| Lengte ex boegspriet, m        | 13,72               | 15,24               |
| Lengte Waterlijn, m            | 11,46               | 13,02               |
| Breedte, m                     | 3,25                | 3,69                |
| Diepgang, m                    | 2,22                | 2,48                |
| Waterverplaatsing, ton         | 7,9                 | 11,1                |
| Grootzeil, m <sup>2</sup>      | 57,8                | 77,8                |
| Fok, m <sup>2</sup>            | 48,4                | 61,4                |
| Fok-zelfkerend, m <sup>2</sup> | 44,3                | 54,2                |
| Gennaker, m <sup>2</sup>       | 206,6               | 251,8               |
| Code 0, m <sup>2</sup>         | 87,2                | 141,2               |
| Motor, Yanmar 4JH, pk          | 45                  | 57                  |
| Schroef, Flexofold             | 3-blads klapschroef | 3-blads klapschroef |



#### IN DE MEDIA

##### By German Frers: Designs

##### 1388 and 1389

It was with great sympathy and enthusiasm that we received the commission to design these two cruiser sailing yachts to be build under the traditional brand of Trintella. The brief from Joop Doomernik when we met in St Tropez last year while being moored side by side at the main harbor during the Voiles, was straight forward. The accent was put on traditional beauty, simplicity and ease of handling by a single person or a couple intending to go out for a short sail and the occasional chance to spend a night on board.

##### Werfbrochure Doomernik Yachts

Gentleman's sailing to the next level

##### Sailinganarchy

Seems like a worthwhile effort to give a little love to these guys...

The Dutch yacht builder Joop Doomernik revives the iconic brand Trintella. With a complete new range of sailing yachts, he restart what was stopped in 2003, when Trintella Yachts had to close the doors.

##### Facebook

unknown sailor: Wow!

##### Jachtbouw Nederland:

Het merk Trintella verdient het om voort te bestaan

##### Magazine Segeln

Ein Traum wird endlich wahr.

##### Yachting World

Oh my my, look at those lines....Trintella is back! Thanks to Dutch Dragon builder Joop Doomernik who has commissioned the legendary German Frers.



# Werfplaatje

## Onderdeel van de Trintella authenticiteit

In onze missie om te achterhalen waar onze Trintel - en Trintella zeiljachten zijn gebleven en hoeveel er gebouwd zijn heeft het Team Behoud en Techniek enkele jaren geleden het Bouwnummer-registratie project opgestart. We hebben hier in onze vorige editie 2020 uitgebreid aandacht aan besteed. Belangrijk bij het opsporen van deze bouwnummers is de aanwezigheid van dit nummer dat gestanst is op het werfplaatje. In dit artikel vertellen we meer over een recent initiatief om originele werfplaatjes na te leveren.



### De functie van het Bouwnummer (BN)

De aanwezigheid van een bouw- of serienummer bij een product (boot, auto of andere serie producten) is van belang om de authenticiteit of originaliteit te controleren en waarborgen. Het kan ook waardevol zijn om bij service vraagstukken te kunnen achterhalen welke componenten zijn toegepast in het product. Het kan ook helpen bij de vraag of het een origineel merkproduct is of nagemaakt. Dit bouw- of serienummer is uniek en gestanst op een metalen plaatje.

### Trintella werfplaatjes

Bij de meeste Trintel en Trintella boten (tot de A en C serie) is het werfplaatje gemonteerd op een plaats in de kuip. Een duidelijk voorbeeld is de situatie bij de Classics. Zie foto.

Deze plaatjes zijn parallelvormig en hebben ongeveer de afmeting van 13 x 5 cm. Voor zover we nu weten zijn er drie verschillende uitvoeringen toegepast. In de vroege periode van de werf (jaren zestig) stond BOTEN ELDORADO nog vermeld. Bij een volgende editie verdween deze term weer. Bij de latere uitvoeringen stond het bedrijfslogo van de werf vermeld (spinnaker met AW-initialen). De plaatjes waren van gietbrons gemaakt met een aparte plaats waar de werf vervolgens met de hand het unieke bouwnummer in stanste met een slagpen.

### Bouwnummer registratie

Als bijvoorbeeld bij de aanmelding voor nieuwe leden het BN niet wordt ingevuld in het formulier begint het proces van 'Opsporing verzocht'. Na contact met het kandidaat lid wijzen we op het belang van de BN-registratie en leggen we de eigenaar de volgende mogelijkheden voor.

- Er is een werfplaatje aanwezig, maar het nummer is niet meer leesbaar.
- Er is helemaal geen werfplaatje aanwezig.

In het eerste geval gaat het zeker om een originele Trintella en vragen we om verder onderzoek te doen in bijvoorbeeld oude documenten die bij de boot zijn gebleven en waaruit nog een BN valt te destilleren. Vaak werd het BN met stift vermeld op de achterzijde van houten panelen, deurtjes en/of vlonders. Verloopt deze zoektocht succesvol, dan kunnen we kijken of er



Type 1: Boten Eldorado. Toegepast tot ca. 1971



Type 2: Ongeveer Periode 1967-1975



Type 3: Ongeveer vanaf 1974

een match is met onze BN lijst of dat het een verloren exemplaar betreft.

In het tweede geval vragen we aanvullend op bovenstaande vragen ook nog naar foto's. Incidenteel komt het voor dat we te maken hebben met een 'lookalike'. Hier zal uiteraard geen origineel BN van zijn te achterhalen. In de meeste gevallen komt het BN wel boven water en komt de vraag hoe ik aan een nieuw werfplaatje kan komen.

Werfplaatje met bouwnummer tegen achterste kuiplank bij Trintel Ila

### Hoe kom ik aan een nieuw werfplaatje?

Deze vraag heeft de TVK afgelopen jaren meerdere malen ontvangen. In ons vorige artikel (2020) hebben we een adres genoemd van een leverancier. Deze uitvoering vonden we bij nader inzien toch niet origineel genoeg. Toen ons lid Jan van Wijk (Trintella Ila – Cloud Nine) in het najaar van 2020 voorstelde om de originele werfplaatjes in gietbrons weer in kleine series na te willen maken hebben we dat initiatief natuurlijk van harte omarmd. Voorlopig is alleen het Type 2 leverbaar, maar

mocht er vraag zijn naar de andere twee types kan de levering hiervan later worden overwogen.

Als het originele werfplaatje niet meer aanwezig is of het oude niet meer te renoveren is kunt u via de TVK shop een origineel (Type 2) bestellen tegen kostprijs. Na verificatie van het BN wordt dit er voor u in geslagen. Na levering en montage op de originele plaats verhoogt u weer de authenticiteit van uw Trintella. 📍

**Origineel werfplaatje is te bestellen via de TVK shop. Email: [shop@trintella.org](mailto:shop@trintella.org)**

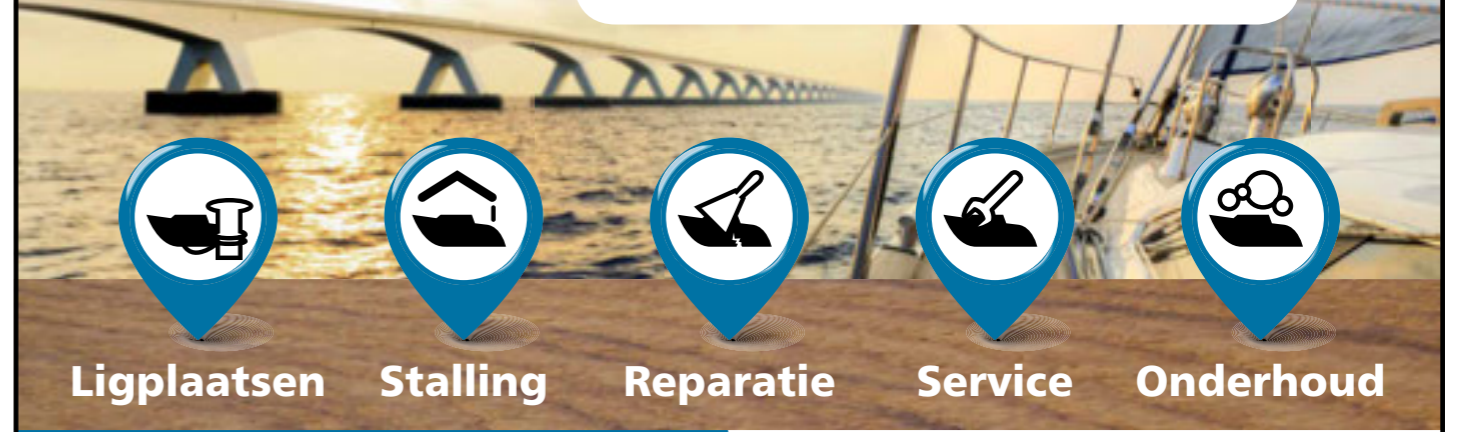


Jan van Wijk uit Den Bosch is naast enthousiast Trintella Ila zeiler werkzaam geweest als professional in de metaalgietrijbranche. Toen de vraag kwam van een TVK lid naar een vervangend plaatje bood Jan spontaan zijn medewerking aan en ging aan de slag. Hij gebruikte het werfplaatje van zijn Ila, de 'Cloud Nine' als voorbeeld voor het gieten van een kleine serie. Hij riep de hulp in van een bronsgietrij waar hij ervaring mee had voor het gieten van bronzen beelden; een andere passie van Jan. De nieuw gegoten plaatjes heeft Jan in zijn eigen atelier vervolgens geschuurd, gepolijst en geschilderd. Jan heeft met zijn expertise en netwerk ervoor gezorgd dat onze prachtige boten nog authentieker worden. Interesse in de details van het bronsgiet-procedé en hoe Jan de plaatjes verder heeft bewerkt? Lees het Technische Info bulletin No. 22 op onze website.

Het gieten van brons (1200 C) in de mallen



# U kent de Oosterschelde maar kent u ons al?



**Veerhaven 3 Kats**  
T: +31(0)113 60 02 70

**Sluisplateau 29 Wemeldinge**  
T: +31(0)113 62 20 93

**[www.vdrest.nl](http://www.vdrest.nl)**

Kats en Wemeldinge zijn twee centraal gelegen jachthavens met riante ligplaatsen. Elk met een geheel eigen karakter, rustiek in Kats of het meer bruisende Wemeldinge. Beide met een uitgebreide service op maat. U komt voor de Oosterschelde, u komt terug voor onze havens.



- Effectieve antifouling ZONDER biociden
  - Spaar tijd, geld EN het milieu
  - Levensduur MINIMAAL 5 jaar
- HISWA** PRODUCT VAN HET JAAR **2018**
- [info@finsulate.com](mailto:info@finsulate.com)
  - [www.finsulate.com](http://www.finsulate.com)
  - 085 065 3470

# De ANNEMARIE,

Bouwnummer 590...  
vol avontuur en toeval?!

Een oproep van de TVK in het magazine Zeilen over schaalmodellen leidt ons naar een heel bijzonder verhaal.



# een Harmony 31

**In het najaar van 2020 begin ik aan een project om de Trintel en Trintella schaalmodellen in kaart te brengen met als einddoel een online foto-expositie. Een artikel elders in dit nummer gaat hier uitgebreid op in. Om zoveel mogelijk mensen te bereiken die een model in bezit hebben of weten waar deze zijn gebleven, plaats ik een oproep in diverse media onder andere in het blad Zeilen van november 2020.**

Enkele weken na deze publicatie ontvang ik een mail van Jan Dirkzwager uit Aerdenhout, die meldt dat hij een fraai half model heeft van de ANNEMARIE, een Harmony 31. Hij gaf aan dat hij getwijfeld heeft dit te melden omdat het geen Trintella betreft. Echter in de overtuiging dat dit schip veel DNA gemeen heeft met de Trintella II deed hem besluiten om zijn model toch aan te bieden voor dit project.

De vereniging heeft in het verleden veel vragen gekregen van eigenaren van de Engelse Harmony en Victory-varianten van de Trintella's. Zowel in het boek Trintella Yachts als in onze Technische Informatie over Trintella-authenticiteit, beschrijven we uitgebreid de verschillen en overeenkomsten tussen beide merken en modellen. Gezien de vele overeenkomsten tussen beide merken en modellen heeft het bestuur eerder besloten eigenaren van Harmony's en Victory's toe te laten als lid van onze vereniging. Het was dan ook niet vreemd nu Jan het initiatief nam dit boottype aan te bieden het eens nader onder de loep te nemen. Vervolgens een afspraak gemaakt om het model op te halen. Bij binnenkomst in de hal van het karakteristieke pand van de familie Dirkzwager werd mijn aandacht direct getrokken door twee prachtige half-modellen aan de muur. Eén van de ANNEMARIE, de Harmony 31, en één van de Rebel, eveneens een Van de Stadt-ontwerp. Het werd al snel duidelijk dat we hier te maken hadden met een echte liefhebber van deze bekende ontwerper, die mede aan de basis heeft gestaan van het succes van Jachtwerf Anne Wever en Trintella. Het bezoek mondde

uit in een gezellig gesprek over de geschiedenis van de ANNEMARIE, de boot van zijn vader Herman Dirkzwager, zijn keuze voor een Harmony 31 en geen Trintella II en de zeilavonturen die hij met dit schip heeft meegemaakt. Ik neem afscheid met het half model onder de arm, een dik reisverslag en een map met tekeningen en historische documenten van de Harmony 31 en de scheepswerf E.G. van de Stadt N.V. te Zaandam waar de ANNEMARIE in 1967 is afgebouwd.

## Eerste en laatste eigenaar van de ANNEMARIE

De vader van Jan, Herman Dirkzwager, is opgegroeid in de Zaanstreek en raakte bevriend met Ricus van de Stadt tijdens de middelbareschooltijd. In die periode moet Ricus waarschijnlijk al zijn eerste schetsen over zeilkano's en open zeilboten hebben gedeeld met Herman. Hoe de details van deze vriendschap precies zijn verlopen is niet meer bekend, maar ze moeten wel allebei een passie voor het zeilen hebben gehad. Ricus zou later een scheepswerf beginnen naast zijn bekende ontwerp bureau. Herman ging rechten studeren. Na wat omzwervingen met verschillende open schepen (16m2; Regenboog) en een stalen kajuitjachtje was Herman medio zestiger jaren toe aan een heus zee-gaand kajuitzeiljacht. Hij had Ricus al een paar keer gevraagd iets te tekenen en uiteindelijk kwam die met de Harmony: "Dit is echt iets voor jou, doe het maar". Herman kende de Trintella's met hun prachtige traditionele (inmiddels klassieke) uiterlijk. Maar hij wist ook dat zijn vriend Ricus dezelfde boot kon leveren met

Het half model van de ANNEMARIE, een Harmony 31- schaal 1:12, waarmee het verhaal begon

een andere modernere uitstraling door de polyester opbouw van de Harmony 's. Naast de gunfactor heeft zeker bij het besluit voor een Harmony meegespeeld dat Herman van dichtbij de afbouw op Ricus zijn werf mee kon maken. De ANNEMARIE is van 1966 tot 2000 in bezit van Herman gebleven en daarna overgegaan naar zijn zoon Jan. Deze heeft slechts drie jaar met het schip gezeild tot het in 2003 tijdens een brand in de winterberging in Medemblik volledig is verwoest.

### Harmony 31 versus Trintella II – Overeenkomsten en verschillen

In de zestiger en zeventiger jaren ontstond er een enorme vraag naar kajuitzeiljachten in de 8 tot 10 meter klasse. Dit vond zijn oorzaak in de democratisering van de watersport. De watersport-minnende consument kreeg meer vrije tijd en had meer te besteden. Door seriebouw en toepassing van polyester werden boten beter betaalbaar. In deze hectische marktontwikkeling ontstonden allerlei strategische allianties tussen jachtarchitecten, polyester-cascobouwers en afbouwerven. Het meest bekende voorbeeld is wel de driehoek waarin Van de Stadt, Tyler Mouldings Ltd en Anne Wever opereerden. Het resultaat van deze alliantie was dat er vanuit hetzelfde casco (ontworpen door Van de Stadt en gegoten door Tyler) verschillende merken en typen door afbouwerven in Noordwest-

Europa in de markt werden gezet. Jachtwerf Anne Wever onderscheidde zich zeer succesvol van de andere afbouwerven met de Trintella modellen I t/m V. Het zijn vooral deze typen die verschillende 'lookalikes' kennen. De meest bekende zijn: Harmony, Victory, Tufglass, Seacracker en Offshore.

### Twee werven – twee Harmony's 31 – één bouwnummer 590 – toeval?

Na het bestuderen van de originele documenten van de ANNEMARIE, waaronder een leveringsbevestiging van de werf E.G. van de Stadt aan Herman Dirkzwager, zien we een bouwnummer 590 vermeld (aflevering 1967). Mijn nieuwsgierigheid dwingt me ook eens te kijken in de originele bouwnummerlijst van Jachtwerf Anne Wever. Wat schetst mijn verbazing? Bij bouwnummer 590 staat vermeld Harmony 31 (casco). Een identiek schip! In dit geval geleverd aan dhr. Van de Vlis in 1970 die het casco in eigen beheer heeft afgemonteerd en zeilklaar heeft gemaakt. Dit is puur toeval, maar in de context van dit verhaal in de rubriek Speciaal Bouwnummer bijzonder te noemen.

Er moeten dus tientallen jaren twee Harmony's 31 hebben rondgevaren in Nederlandse wateren met eenzelfde bouwnummer, maar door twee Nederlandse werven geleverd en op detailniveau verschillend van afwerking en uitrusting. Hoe verzin je dit?

### DE MEEST KARAKTERISTIEKE OVEREENKOMSTEN EN VERSCHILLEN TUSSEN DEZE VIJF MERKEN EN DE TRINTELLA'S ZIJN:

#### Overeenkomsten

- Ontwerp en model
- Romp, rompdikte en bouwmethode
- Zeilplan
- Interieurindeling.

#### Verschillen

- Dekafwerking, hek en preekstoel, staand want
- Houten versus polyester opbouw.
- Afwerkingsniveau
- Motorisering bij kleinere modellen
- Technische installatie en instrumentarium (bij grotere modellen)

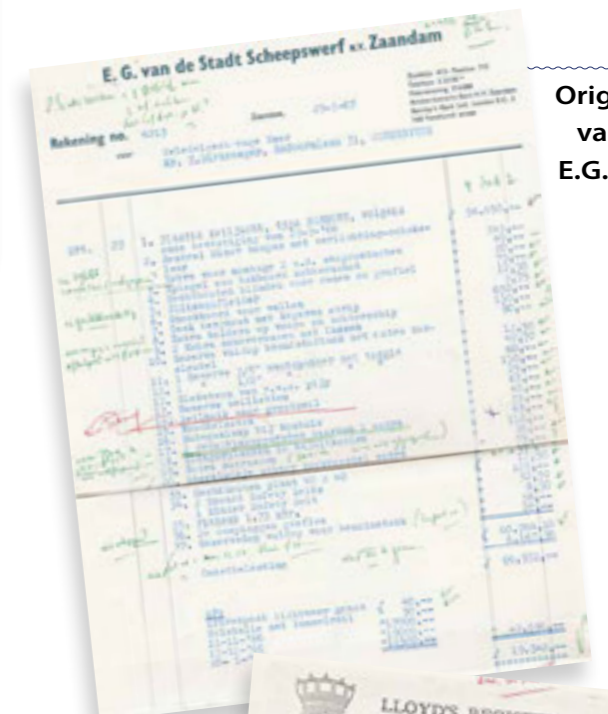
In het boek Trintella Yachts wordt uitgebreid ingegaan op de achtergronden over bg. alliantie in de jachtbouw in NW Europa en de daaruit voortvloeiende merken en typen zeiljachten, in relatie tot Trintella.



### Bevestiging van levering ANNEMARIE met BN 590

| BN  | Boot          | Casco | Klant       | Motor   | Jaar |
|-----|---------------|-------|-------------|---------|------|
| 588 | Halcyon I     |       | Vignola     |         | 1969 |
| 589 | Halcyon II    |       | Williamson  |         | 1970 |
| 590 | Harmony 31    | Casco | Van de Vlis |         | 1970 |
| 591 | Trintella III |       | Iredell     | Perkins | 1970 |
| 592 | Trintella III |       | Rolff       | Perkins | 1970 |

Extract uit de BN lijst van Jachtwerf Anne Wever



Originele factuur van BN 590 van E.G. van de Stadt

### Avonturen met de ANNEMARIE

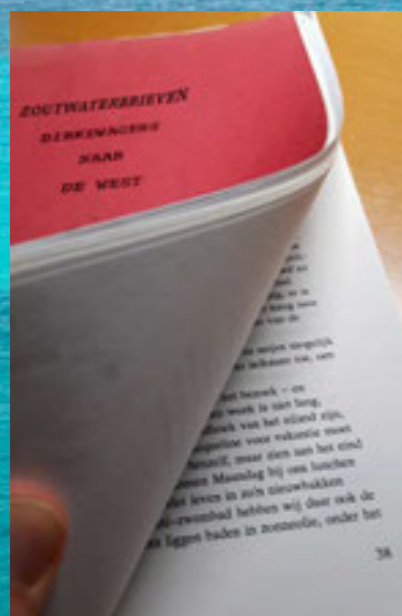
Herman was een verwoed zeiler en zocht met de Harmony 31 regelmatig het grote water op. In de zeventiger jaren heeft hij veel tochten ondernomen naar Scandinavië, de Oostzee en het Kanaalgebied. Maar de horizons konden niet ver genoeg weg liggen en het grotere avontuur lonkte. In 1982/1983 heeft hij een reis naar het Caraïbisch gebied gemaakt. Over deze grote reis is een interessant reisverslag opgetekend aan de hand van een verzameling 'zoutwaterbrieven'. Een samenvatting van dit gedetailleerde reisverslag vindt u in het volgende hoofdstuk. ⚓



ANNEMARIE in haven Medemblik – ca. 2000



Lloyds Certificaat op naam van de eigenaar H. Dirkzwager



# Zoutwaterbrieven van de ANNEMARIE

Herman Dirkzwager, met wie we in de rubriek Speciaal Bouwnummer eerder in dit magazine kennismakten, was een verwoed zeiler. We konden in dat artikel ook lezen over zijn zeiljacht de ANNEMARIE. De ultieme zeilreis van Herman met de ANNEMARIE was de Atlantische tocht in 1982-1983. We weten heel veel van de gebeurtenissen tijdens deze reis dankzij de vele brieven aan het thuisfront.



### Wie zeilt er mee?

Helaas voelde Hermans echtgenote Ted helemaal niets voor een dergelijke zeilreis. Zo lang op zee was niks voor haar. Wat nu? Wie gaat er mee? Een fanatieke zeilster was Hermans zus Martine. Zij aarzde geen moment en was meteen te porren voor het plan. Het tweetal zou onderweg worden aangevuld met een reeks opstappers, kinderen en vrienden van het stel: Jan, Lucas, Paulien, Gerrit, Matty, Maarten, Hein... een afwisselende equipage voor een reis die ruim een jaar zou duren, van juli 1982 tot augustus 1983.

### Communicatie met het thuisfront

Martine was een goede keus. Op de eerste plaats voor de communicatie met de achterban. Zij schreef vrijwel dagelijks over het avontuur in de vorm van brieven aan het thuisfront. Die verslagen werden na ontvangst uitgetypt door familie in Nederland en later gebun-

deld in een cahier van bijna honderd bladzijden. Dankzij de plezierige schrijfstijl van Martine is dat verhaal een genot om te lezen. We laten haar hier dan ook geregeld zelf aan het woord. Contact met de familie verliep dus middels brieven, maar de communicatie met de opstappers kon nauwelijks anders dan per telefoon. "Waar is de ANNEMARIE nu, en waar komen jullie aan boord", dat was waar het om ging. Veertig jaar geleden was er nog geen mobiele telefoon. Er moest steeds een telefoon op de wal worden opgezocht. Dat was niet zo simpel in veel landen. Martine beschrijft de vaak voorkomende lastige, maar ook hilarische toestanden:

*Telefoneren [in Spanje] kan misschien wel in een bar waar teléfono público op staat. Daar sluit de deur van de telefooncel òf slecht (lawaaï) òf goed (snikheet) en de toegang tot de toiletten gaat ook door die cel. Ik*

*probeer een hotel, maar mijn ongestreken toestand weegt niet op tegen mijn vier buitenlandse talen. De hooghartige receptioniste verzekert mij zonder van haar boek op te kijken dat er bij haar nada aan vreemde talen wordt gesproken.*

### Zeilen, veertig jaar geleden

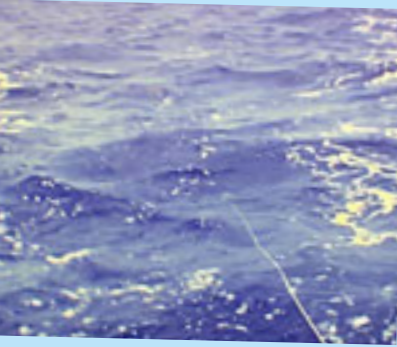
Niet alleen de mobiele telefoon, ook andere elektronica, waar we tegenwoordig aan gewend zijn ontbrak nog in de jaren tachtig. Er was nog geen GPS, en dus geen plotter. Het bepalen van de positie deed Herman met behulp van de sextant (foto).

Er was een kortegolf-radio aan boord, via welke Pelleboer, de legendarische weerman, werd beluisterd. Die radio deed voor de bepaling van de positie ook als richtingzoeker dienst. Dat richtingzoeken werkt met behulp van radiobakens aan land. Om de afgelegde afstand te bepalen werd een sleeplog gebruikt. De marifoon bestond wel in die tijd, maar die had de ANNEMARIE niet aan boord. Voor het sturen werd een autohelm ingeschakeld. Er was een kleine windgenerator, maar om voldoende stroom te genereren was regelmatig stroomdraaien met de motor vereist,

zonnepanelen waren voor dagelijks gebruik nog niet beschikbaar. Een rolgenua was in die tijd ook nog niet zo gangbaar. Maar misschien ook niet zo handig op de oceaan, waar grote stukken voor de wind gezeild moesten worden. Herman had wel een spinaker aan boord. Ankeren was geregeld noodzakelijk bij gebrek aan marina's, maar ook heel plezierig, in de vele baaien van de Caraïbische eilanden. Kennelijk was er geen ankeralarm aan boord, want soms ging het wel eens mis, zoals die keer in de haven van het Canarische eiland Gomera.

"Het vertrek voor de oceaanoversteek is op 17 december vanaf het eilandje Hierro"





*'s Nachts worden we in onze welverdiende nachtrust gestoord, er is een flinke deining ontstaan en met een plof valt er een fles mineraalwater om – lekkage in de kaartentafel. Gauw gaan Herman en ik dweilen, er zijn geleende kaarten bij. De schade valt mee, en Herman kijkt eens uit aan dek. "GERRIT!", word eens wakker en kijk ook eens, jij hebt betere ogen dan ik!... Klaarwakker treedt Gerrit aan. Buiten kijkt hij om zich heen – het blijft lang stil...We liggen ongeveer een mijl buiten de haven! is zijn conclusie. ANNEMARIES anker is gaan krabben en min of meer op koers gehouden door dit anker is ze achteruit de haven uitgekropen zonder iemand te hinderen.*

### Voeding en huishouding

Herman regelde de techniek van het schip en Martine regelde alles wat de huishouding aanging. Vooraf berekende ze nauwgezet de benodigde in te kopen hoeveelheden, wat vooral noodzakelijk was bij de langere trajecten. Lees maar mee hoe dat ging voor het traject over de oceaan van de Canarische eilanden naar Barbados:

*Ik doe niet veel anders dan lijsten maken en rekenen in de stijl van: 1 pak is 40 crackers; stel 9 crackers de man per dag = 29 p.d. gedurende 28 dagen = 756, + extra voor onvoorzien = 262 wordt 1018 crackers. Gaat af 6 dagen brood eerste week = 1018 - 162 = 856 crackers, is dan niet erg veel maar er zijn noodrantsoenen aan boord.*

In het koken op twee pitjes in het kombuis werd zij al snel routinier, maar soms had ze pech, zoals tijdens hun verblijf aan de zuidkust van Spanje, toen ze de kip na aankoop vergat mee te nemen in de winkel. Lees hoe ze het oplost:

*Het vervangingsmiddel is een saai stukje varkensvlees geweest dat uit een misleidend blikje kwam. Daarop staat een jolig varken, dolblij dat het is ingeblikt. Ik heb er nog drie die t.z.t. gecamoufleerd opgediend zullen*

*worden. De tweede nacht brengen we weer in Estepona door en ditmaal laat ik de kip niet in de winkel liggen en eten we echte kip à la Estepona.*

Tijdens het traject op de oceaan, tussen de Canarische eilanden en het Caraïbische eiland Barbados schrijft ze enigszins bezwaard dat de maaltijden het nogal vaak van eieren, tomaten, wortels en kool moeten hebben. Maar voor de kerstdagen slaagt ze er zowaar in een tulband te bakken in de drukpan!

Een koelbox was niet aan boord. Soms bleek dat lastig, omdat op de Caraïben de hoeveelheden gehakt en kippeboutjes uit de supermarkt waren afgestemd op diepvries en koeling. Het was dus in dit opzicht enigszins behelpen. Het "kamperen" van onze vrienden leidt tot verbazing van andere zeilers:

*Wanneer een Amerikaan hoort dat je geen "fridge" aan boord hebt, staart hij je aan en vraagt "H-how do you liive?"*

In Saint George's, een plaats op de Bermuda-eilanden komt de verbazing van een langs de kade lopende toerist:

*"Sláápt u op zee ook aan boord?"*

### Indrukken in Zuid-Europa

Martine heeft een scherp oog voor de mensen in de landen die ze bezoeken. Ze beschrijft ook grappige situaties en ontmoetingen in de verschillende landen die ze aandoen. Portugezen staan er bij haar, ondanks enkele irritaties, goed op:

*Boter krijg je 1 pakje p.p. en Portugezen gaan voor (en voor hun beurt). Toch vind ik ze wel aardig, ze zijn niet luidruchtig en leuk om te zien, sommigen zelfs nog onverwacht blond en met mooie heldere ogen.*

In Spanje wordt de beroemde stad Sevilla bezocht. Daar kun je per schip alleen komen via de rivier de Guadalquivir, met aan het eind een brug:

*"Sevilla is een drukke haven" zegt het boek, maar voor Nederlanders, die dan aan Rotterdam denken, gaat dat niet op, er is niets te zien. We stomen op naar een ijzeren brug uit ca. 1900 en blazen zonder veel hoop op de toeter: lang-kort-lang. Het brugwachtershuisje is leeg, de zon is bijna onder. Nog maar eens getoeterd. De uitwerking is verbluffend: op de kade bij de brug komt juichend van vreugde, o là là, de brugwachter aandraven. Wuivend en joelend beduidt hij dat hij on-*

*middelijk het verkeer gaat stilleggen om ons door te laten. Een toeziende invalide rijdt haastig terug van het middenstuk. Bellen rinkelen, raderen ratelen, hij gaat open! Wij gaan er zo waardig mogelijk doorheen. Aan de andere kant hangt weer de brugwachter te joelen en te wuiven en wij passen ons dadelijk aan zijn temperament aan.*

### De Caraïben

Het vertrek voor de oceaanoversteek is op 17 december vanaf het eilandje Hierro (Canarische eilanden). Gedurende 22 dagen is er niets dan water en lucht. Als "zomerzeilers" moeten ze erg wennen aan de korte dagen en de lange nachten van wel 13 uur. Na een week komen ze tot de ontdekking dat de brandstofvoorraad niet voldoende is om per dag een uur stroom te draaien, nodig voor de autohelm. Herman is niet voor dat gat te vangen en besluit twee passaatfokken te hijsen, beide uitgehouden door een boom. De schoten zijn verbonden met de helmstok en het schip stuurt zo zichzelf.

De winden zijn niet bijster regelmatig, maar ook niet extreem hard. De ANNEMARIE maakt al met al een goede voortgang over de 2600 mijlen oceaan. Uitein-



*"In Spanje wordt de beroemde stad Sevilla bezocht."*

delijk komt Barbados in zicht, de eerste stop in de Caraïben, waar ze op 9 januari aanleggen. Het is 25 graden en het regent flink.

*Tussen de buien door zitten we nog even buiten en slaan vanuit de verte het leven op de wal gade. Een Engelse zondag met klokgebeier, zo te zien, en het is merkwaardig om een haan te horen kraaien. Veel is vreemd, maar de gewaarwording overheerst dat het de overkant van "onze" westerse oceaan is en de Atlantische oceaan de binnenzee van de Westerse samenleving. Zeeën scheiden niet, zij verbinden. De veelvormigheid van de Westerse beschaving zal wel de garantie blijken voor haar duurzaamheid.*

Een mooie filosofie. Maar veertig jaar later is nog maar de vraag of die Atlantische duurzaamheid wel zo bestendig is als in de jaren tachtig werd gedacht. Misschien zijn de mensen minder aan verandering onderhevig geweest. Op het eiland St Vincent is er een boeiende ontmoeting:

"Dan volgt de zeiltocht naar Bermuda, een afstand van ca. 800 mijl, die ze tot hun verbazing in slechts zeven dagen afleggen."

*Er komt ons een troep wasvrouwen tegemoet, een feest van bonte kleren en felgekleurde plastic teilen op de zwarte hoofden. Ik heb mijn fototoestel niet dadelijk klaar. Maar goed ook, want als ons een ezelrijder met wat suikerriet tegemoet rijdt en ik hem kiek is hij bijzonder boos dat ik dat niet eerst heb gevraagd. Ik vraag alsnog toestemming maar dat kan het niet goedmaken. Wie weet hoe een tiental ongevraagd gefotografeerde vrouwen te keer zou zijn gegaan!!*

Hoe zien de zeilers de lokale bevolking en hoe zien die eilanders de zeilers uit het verre Europa? Op het eiland Dominica ontmoet Martine een lokale inwonster met een tros bananen op haar hoofd.

*Als ze mij in het oog krijgt blijft ze met aarzelende glimlach staan om me goed te bekijken: Bermuda-shorts, gestreept T-shirt, lichte haren, bril aan een koord om de nek ... ze bestáán dus echt, die blanke toeristen! We grijnzen maar wat naar mekaar.*

Op de Caraïben bezoeken ze nog veel meer eilanden en eilandjes. Ze beklimmen vulkanen, bezichtigen watervallen, maken bromfietstochten en wandelexcursies. Genieten van de natuur en van het ankeren in de baaien met het altijd blauwe zwemwater.

#### **Naar Bermuda**

Dan volgt de zeiltocht naar Bermuda, een afstand van ca. 800 mijl, die ze tot hun verbazing in slechts zeven dagen afleggen. In de hoofdplaats St George's wagen ze zich aan een bromfietstocht over het eiland. Ze blijven hier 18 dagen en prepareren het schip voor de oceaan. Opstapper Hein komt aan boord.



#### **De Azoren**

Van Bermuda volgt vervolgens de oceaanoversteek van zo'n 1800 mijl naar de Azoren. Tijdens dat traject blijkt dat ze de tropen langzamerhand achter zich moeten laten, en de weersomstandigheden een meer wisselend karakter krijgen. Gelukkig zijn zee en wind rustig als er pech is aan de verstaging en Hein de mast ingehesen moet worden. Erna wordt het zeilen geregeld zwaarder en krijgen ze te maken met aandewindse koersen. Om rust te krijgen moeten ze het schip regelmatig laten bijliggen.

*Na een paar dagen van 115 mijl per etmaal op een stormfok en af en toe vier reven, voortdurend in olie-goed, wordt ons uithoudingsvermogen danig op de proef gesteld. Ook de beide automatische roeren : die begeven het na drie dagen. Wij niet, maar we moeten wel onze toevlucht nemen tot bijliggen om warme maaltijden te kunnen maken en te kunnen slapen.*

Maar Martine relativeert de minder plezierige ervaringen aan boord direct als ze schrijft:

*Alle ongemakken hebben echter weinig te betekenen, het is een feest om de ANNEMARIE over deze breed deinende zee te sturen. Onvermoeibaar klimt zij tegen de hoge golven op en zweeft ze naar beneden. Als de zon schijnt schitteren de witte schuimkoppen op de hemelsblauwe golven...*

#### **Terug naar Knollendam**

Dan volgt vanaf de Azoren eindelijk de terugreis naar huis, waarvoor wel een afstand van ca 1600 mijl moet worden afgelegd, grotendeels over de oceaan. Ook dit traject is het soms heftig zeilen. De statistisch te verwachten zuidwestenwinden blijven regelmatig uit en

ze moeten aandewinds tegen NW opboksen. De navigatie komt in het gedrang door het zoveelste falen van de radio, en het blijkt op enig moment dat ze de Scilly-eilanden hebben gemist en de kust van Bretagne nadert.

Van de Franse kustwateren zijn er echter geen kaarten aan boord en snel wordt een nieuwe koers, pal noord, ingezet naar het Engelse Falmouth, Daar worden ze geweigerd, want de haven ligt vol wegens de regatta-week. Iets verderop vinden ze het genoeglijke plaatsje Fowey, waar ze een paar nachten aan een meerboei hangen en de nodige voorbereidingen kunnen treffen voor de laatste etappe. Vanuit Fowey wordt non-stop tot IJmuiden doorgevaren en volgt daarna het laatste stuk, naar de thuishaven Knollendam.

#### **Thuiskomst**

Hoe kijken de reizigers terug op hun reis als die bijna ten einde is? Het was soms afzien, maar daarnaast heel veel genieten. We laten Martine voor het laatst zelf aan het woord:

*Misschien moet ik – naar waarheid – wel wat teveel gesjouw met zware tassen en vruchteloze tochten naar telefoonkantoren in mijn verslagen doen. Inderdaad heb ik in geen 30 jaar meer zo gezeuld, maar in die 30 jaar heb ik evenmin zo'n prachtige sterrenhemel gezien of de oneindig vele schakeringen van de blauwe oceaan, vulkanen en witte stadjes op de hellingen, de bergen van Afrika en springende dolfinen, laat staan een zomer van 14 maanden beleefd.*

Ook de thuiskomst is overweldigend. Familie, vrienden en publiek op de kade. Rum, meegebracht van de Caraïben, champagne en Hollandse Nieuwe van zoon/neef Jan. 📍





# VOORJAAR



# NAJAAR



## TERUGBLIK – 2020

### Workshops

Het succes van de eerste technische workshop voor de Classics eigenaren in 2019 heeft geleid tot twee nieuwe workshops die begin 2020 zijn gehouden. Voor de eigenaren van de Center Cockpits (III – V) is de eerste op 1 februari 2020 georganiseerd en op 7 maart de tweede voor de Classics eigenaren. In beide gevallen was de fraaie Schulte zaal van het nieuwe clubhuis van WSV Viking, in 's-Hertogenbosch naast de voormalige Trintella werf, de locatie.

De workshops werden druk bezocht en de deelnemers konden volop van elkaar leren hoe de onderhoudsgevoelige onderdelen van hun Trintella's door andere eigenaren werden aangepakt. Het ontmoeten blijkt ook hier weer een belangrijk element te zijn. Er werden afspraken gemaakt hoe men verder met elkaar in contact kan blijven. Ook werden initiatieven ontwikkeld om via Social Media effectief met elkaar in contact te blijven. De Serie Coördinatoren staan weer ongeduldig klaar, om zodra het weer kan deze workshops later in 2021 te faciliteren.

Na de workshop van 7 maart konden we ons niet voorstellen dat een week later Nederland op slot zou gaan vanwege Covid-19 en alle TVK-evenementen als gevolg van de corona epidemie afgelast zijn.

### Voorjaarsbijeenkomst 2020

De voorjaarsbijeenkomst in het HemelvaartswEEKEND is voor het eerst in de lange geschiedenis van de TVK niet doorgegaan. Om elkaar toch te kunnen 'ontmoeten' is er een virtuele bijeenkomst georganiseerd met een quiz, gezamenlijke maaltijd op afstand, virtueel museumbezoek en Concours de Creativité.

De deelnemers stelden dit alternatieve ontmoeten zeer op prijs, maar eerlijk is eerlijk, het haalt het natuurlijk niet bij de bijeenkomsten zoals we die al een halve eeuw ononderbroken gewend zijn. We hopen dat in 2021 we elkaar weer in een veilige omgeving kunnen ontmoeten.

### Najaarsreünie 2020

De Najaarsreünie, met als geplande plaats van handeling Deventer, is ook verplaatst naar 2021. Ook de Algemene Ledenvergadering van 2020 vond dus niet plaats. Het verslag van de activiteiten over het verenigingsjaar 2019-2020 is in de Nieuwsbrief van oktober gecommuniceerd. Hierin was er o.a. aandacht voor enkele bestuurswisselingen. Zo hebben we afscheid genomen van Peter Rotte als penningmeester en van Willem de Graaf als bestuurslid Behoud en Techniek. Peter en Willem zijn opgevolgd door respectievelijk Henny Op de Weegh en Gerard Hoogwerff. We zullen tijdens de volgende ALV aan deze wisseling zeker aandacht besteden en Peter en Willem in het zonnetje zetten.

### VOORUITBLIK – 2021

De bijeenkomsten die gepland waren voor 2020 zijn verplaatst naar 2021:

#### Voorjaarsbijeenkomst

De voorjaarsbijeenkomst wordt in 2021 gehouden in het HemelvaartswEEKEND van 13-15 mei.

We starten op donderdag in de jachthaven van Willemstad met op vrijdag een zeiltocht met wedstrijd via het Haringvliet van Willemstad naar Stellendam. Op zaterdag wordt een gevarieerd keuzeprogramma aangeboden.

#### Najaarsreünie

De Najaarsreünie en ALV wordt dit jaar op zaterdag 20 november 2021 gehouden in Deventer. Deze Hanzestad met een prachtige nautische en culturele achtergrond zal inspiratie genoeg geven voor de organisatie om een gevarieerd programma aan te bieden.

*Dit programma is natuurlijk onder het grootste voorbehoud, want de coronapandemie is nog niet voorbij. We verwachten dat er snel meer duidelijkheid komt over het al dan niet doorgaan van de Voorjaarsbijeenkomst. Volg de digitale Nieuwsbrief en onze website voor actuele informatie.*



**DOWNLOAD NU DE GRATIS APP**

**KNRM HELPT**

**HULP NODIG? GEBRUIK DE APP KNRM HELPT!**

VEILIG UIT, VEILIG THUIS

[WWW.KNRM.NL/HELPT](http://WWW.KNRM.NL/HELPT)

Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij

**BEGIN JE SEIZOEN GOED**

Word nu abonnee en ontvang 12 nummers + special + digitaal lezen

**VOOR €50**

Meld je aan op [zeilen.nl/abonnee](http://zeilen.nl/abonnee) of bel 085-8885616

**Zeilen.**

# Een greep uit de TVK-Shop



Setje keukendoeken

|                                                                   |         |
|-------------------------------------------------------------------|---------|
| Boek: Trintella Yachts                                            | € 35,00 |
| Profieltekening A4 in lijst                                       | € 21,50 |
| Profieltekening 40x60 cm op canvas                                | € 50,00 |
| Verenigingswimpel                                                 | € 12,00 |
| Geborduurd opstrijk embleem (4 stuks)                             | € 10,00 |
| Tafelbanier                                                       | € 30,00 |
| Kwartetspel                                                       | € 25,00 |
| Keukendoeken (1 theedoek en 1 handdoek, rond)                     | € 30,00 |
| Werfplaatje                                                       | € 80,00 |
| <i>Alles met TVK-logo en inclusief verzendkosten in Nederland</i> |         |



Profieltekening in lijst of op canvas



Kwartetspel



Geborduurd opstrijk embleem (4 stuks)



Werfplaatje



Verenigingswimpel



Tafelbanier



Boek: Trintella Yachts, hét naslagwerk

Meer informatie op [www.trintella.org/vereniging/shop](http://www.trintella.org/vereniging/shop) 24/7 open



## Jaarlijkse uitgave van Trintella Vriendenkring

### Eindredactie en realisatie

Peter van der Waa  
Email: [pvdwaa@gmail.com](mailto:pvdwaa@gmail.com)  
Tel: +31 (0) 6 57888001

### Trintella Vriendenkring

Secretariaat: Zandoogje 3,  
5691 RJ Son en Breugel  
Tel: +31 (0) 499 4749760 of  
+31 (0) 6 30380370  
KvK-nummer: 40534761  
Bankrekening:  
NL10RABO0148150594  
T.n.v. Trintella Vriendenkring  
Website: [www.trintella.org](http://www.trintella.org)

### Vormgeving

Michelangela i.s.m. Concreat,  
Utrecht

### Drukker

Drukwerkconsultancy - Bunnik

### Voorbehoud

Hoewel aan de totstandkoming van dit magazine de uiterste zorg is besteed aanvaarden de Trintella Vriendenkring, de redactie en auteurs geen aansprakelijkheid voor eventuele fouten en onvolkomenheden, noch voor de gevolgen hiervan.

### Coverfoto

De Coco, een Trintella 42 op het  
Veerse Meer. Foto: Jeroen Noot

### Photo credits

Jeroen Noot (pg 13). Peter Vincent  
van der Linden (pg 3, 7, 48).  
Shutterstock (pg 52/53, 55, 57, 58).  
Doomernik Yachts (pg 40/41, 43).  
Overige: TVK archief en leden.

---

## De TVK crew

### Bestuur

Helms van der Vegte  
Siem Poot  
Henny Op de Weegh  
Gerard Hoogewerff

Voorzitter  
Secretaris - e mail: [secretaris@trintella.org](mailto:secretaris@trintella.org)  
Penningmeester  
Bestuurslid Behoud en Techniek

### Commissieleden

Theo van Erp  
Helms van der Vegte  
Peter van der Waa  
Frans Slikkerveer  
Bert Kortbeek  
Yvonne Slikkerveer en  
Els Baars

Webmaster - e mail: [webmaster@trintella.org](mailto:webmaster@trintella.org)  
Evenementen en Communicatie  
Projecten  
Wedstrijden Zuid  
Wedstrijden Noord

TVK Shop - e mail: [shop@trintella.org](mailto:shop@trintella.org)

### Seriecoördinatoren

Vragen over de schepen, behoud en techniek: e mail: [gerardhoogewerff@trintella.org](mailto:gerardhoogewerff@trintella.org)  
Loet Geldhoff  
Ron de Wit  
Ben Verhaaf  
Henny Op de Weegh  
Willem de Graaf  
Classics (Trintel en Trintella I en II)  
Center Cockpits (Trintella III – V)  
Flush Decks (Trintella 38 – 53)  
Trintella 42  
Trintella A & C serie

# TRINTELLA

Gentleman's sailing  
taken to the next level

[WWW.TRINTELLAYACHTS.COM](http://WWW.TRINTELLAYACHTS.COM)

TRINTELLA 45



TRINTELLA 50

