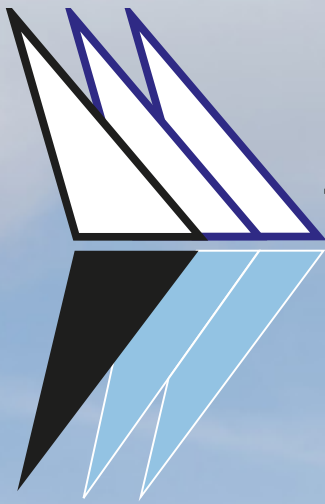


# magazine

## 2022



TRINTELLA  
VRIENDENKRING

### **Klimaat en milieu**

Trintella zeilen en de  
energietransitie

### **Focus op**

Trintella A serie

### **Wedstrijdzeilen**

Hardzeilen met Trintels  
en Trintella's

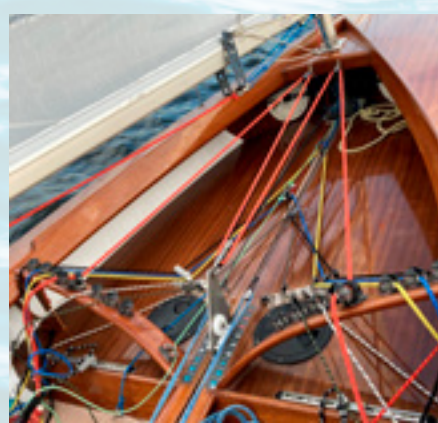
### **Werfhistorie**

Weverjol



## INHOUD

VOORWOORD	<b>Van de kampanje</b>	1
KLIMAAT EN MILIEU	<b>Trintella zeilen en de energietransitie</b>	4 
REISVERSLAG	<b>Zeilen langs de oostkust van Engeland, deel 2</b>	10
FOCUS OP	<b>Trintella A serie</b>	14 
SCHAALMODELLEN	<b>Foeke Roukema, hofleverancier</b>	24
SPECIAAL BOUWNUMMER	<b>De PRANA, Bouwnummer onbekend</b>	30
INTERVIEW	<b>Hoe leuk is het werk van een pleziervaartuigenexpert?</b>	32
WEDSTRIJDZEILEN	<b>Hardzeilen met Trintels en Trintella's</b>	40 
WERFHISTORIE	<b>Weverjol?</b>	48
EVENEMENTEN	<b>Terug- en vooruitblik</b>	66
	<b>Colofon</b>	68



## VOORWOORD



## Van de kampanje

Dit is alweer de vijfde editie van het TVK-Magazine. Vol met verhalen en nieuws over Trintels, Trintella's en hun eigenaren. In deze editie geven we extra aandacht aan de 'vlaggenscheper' van de Trintella vloot, de Trintella A serie. We laten ook hier weer diverse eigenaren aan het woord over deze fraaie jachten die tot de top van de internationale jachtbouw behoorden bij hun introductie in de jaren negentig.

Naast de grootste Trintella's, ook aandacht voor de kleinste. Het Schaalmodellenproject is afgerond en de resultaten mogen er zijn. Een heuse expositie is te bewonderen op onze website. De Trintella werf maakte indertijd gebruik van de schaalmodellenbouwer Roukema. Over de belangrijke rol die hij als hofleverancier van de prachtige modellen had voor de werf en het merk Trintella leest u meer.

Ook aandacht voor een belangrijk thema als duurzaamheid. Klimaatverandering en zorg voor het milieu zijn belangrijke onderwerpen waar we als zeilers en booteigenaren steeds meer mee te maken gaan krijgen. We hebben een collage samengesteld van de belangrijkste zaken waar we tijdens de energietransitie mee geconfronteerd gaan worden.

Vanwege de coronapandemie werden ook in 2021 de gebruikelijke Voorjaars- en Najaarsreünie uitgesteld. Wel maakten we aan het einde van de zomer gebruik van de mogelijkheden om elkaar op en bij het water te ontmoeten tijdens steigerbijeenkomsten. In dit magazine meer hier over.

Zoals meer verenigingen groeit onze TVK in Iedental. Of dit ondanks of dankzij corona komt is ons onbekend. In een recente publicatie in het online magazine Zeilwereld werd hierover ook bericht. In ieder geval is de trend bij watersportverenigingen dat gedurende deze coronatijd het Iedental minstens op peil blijft. Met veel plezier heeft de redactie gewerkt aan dit magazine. Dat geldt in het bijzonder voor Peter van der Waa. Hij is als drijvende kracht van alle vijf edities betrokken geweest bij de totstandkoming van het magazine en neemt nu afscheid. We zijn hem veel dank verschuldigd en hopen een waardige opvolger te vinden. Kandidaten: grijp uw kans en neem contact op met Peter.

Rest mij u veel leesplezier te wensen.

Helms van der Vegte  
Voorzitter



# Trintella zeilen en de energietransitie

**Welke titel je ook verzint voor een artikel over dit thema, het is eenvoudig te complex om in een paar woorden te duiden. Toch gaan we hier een poging doen dit actuele thema ook op deze plaats aandacht te geven.**

## In perspectief

Tijdens de eerste pennenstreken voor dit artikel in de periode rond de Klimaatop van Glasgow in november 2021 explodeerden de media met berichtgeving rond klimaat, milieu en duurzaamheid. De toenemende bewustwording rond de negatieve gevolgen van klimaatverandering en leefomgeving is al lang geleden in gang gezet. De recente klimaatakkoorden van Parijs en Glasgow zullen later blijken belangrijke mijlpalen te zijn in de wereldgeschiedenis waarop de grote verandering in gang is gezet. Om in 2050 de opwarming te beperken tot max. 1,5 graad zal onze energie voorziening totaal anders ingericht moeten worden. Er zal geen toekomst meer zijn voor fossiele energie. Informatie over en begrippen als duurzaamheid, milieu, klimaat, circulaire economie, energietransitie, fossielvrij, CO<sub>2</sub>- footprint, waterstofeconomie etc. lopen zo door elkaar heen dat de argeloze consument door de bomen het bos niet meer ziet. Daarnaast heerst er zoveel commotie rond deze thema's, dat klimaat- en milieuactivisten de rechtspraak gebruiken om bij politiek en bedrijven de ontwikkelingen rond de energietransitie te forceren. En of alle veranderingen nodig tijdens de energietransitie nog niet genoeg verwarring zaaien, vliegen in de winter de energieprijzen ook nog eens door het dak. Een groot deel van de samenleving maakt zich zorgen hoe de energierekening voor de winter betaald moet worden, laat staan dat men denkt aan het investeren in de verduurzaming van de woning of de aanschaf van een elektrische auto. De VN heeft de sector Toerisme wereldwijd aangemerkt als een sector die in belangrijke mate (7%) bijdraagt aan de CO<sub>2</sub>- emissie. Ook het watertoerisme valt hier-

~~~~~  
New Nexus in een baai in Tahiti



onder. De 'zeilerij' heeft in zichzelf natuurlijk een klein aandeel in de CO<sub>2</sub>- emissie maar wordt ook getroffen door de energietransitie op moment dat we voor ons trouwe dieseltje geen brandstof meer kunnen tanken. Alle aandacht voor het klimaat en klimaatverandering gaat hand in hand met de aandacht voor een goed toekomstig leefmilieu (grond, water, lucht, natuur). Om optimaal van het zeilen met onze Trintella vloot te kunnen blijven genieten zullen we steeds vaker kiezen voor duurzamere producten en oplossingen. De één heeft bij de keuze van onderhoudsproducten of brandstoffen voor de boot al gekozen voor duurzame oplossingen, de ander neemt hier meer tijd voor. Hierna volgt

een collage aan ideeën, technische oplossingen en ontwikkelingen rond het thema duurzaamheid. Daarbij is geprobeerd zoveel mogelijk ook de link met onze boten en Trintella community in het oog te houden.

## 1. TRINTELLA4GREEN

In september 2017 beginnen onze TVK leden, twee jonge avonturiers, Tjerk Zweers en Niels Tammeling uit Groningen onder de naam Trintella4Green aan een reis rond de wereld. Ze hebben hiervoor in 2012 een Trintella IV aangeschaft. Deze hebben ze grondig aangepakt en volledig zelfvoorzienend gemaakt, met als doel de reis zonder het gebruik van fossiele brandstoffen te maken.



Ze hebben een missie: **'Met wind, water en zon de wereld rond'** een boodschap die ze overal tijdens hun reis verkondigen en praktiseren: **'Het kan anders en het moet anders'**. De crew zal zich gedurende de reis bezighouden met het verzamelen en recyclen van plastic afval.

### Trintella IV

Bij de aanschaf van de Trintella IV was de volledige energievoorziening afhankelijk van de verbranding van fossiele brandstoffen. Zo laadde de dieselmotor de accu's op wanneer er op de motor werd gevaren en stond er in de bakskist een dieselgenerator. Voor de gehele reis zou het schip 3000 liter diesel nodig hebben maar omdat 'het anders moet' zou het verbruik naar nul worden gereduceerd. Door het goede voorbeeld te geven en hun kennis te delen, willen zij een groot publiek inspireren. Zij willen niet alleen een voorbeeld zijn op het water, maar voor iedereen die de

stap naar een duurzamere wereld wil maken. Het is tijd voor verandering! Het schip wekt aan boord haar eigen energie op. Dit gebeurt door zonnepanelen die bevestigd zijn op het dek en de mast, door een windturbine in de mast en door de elektrische motor. Deze elektrische motor zal tijdens het zeilen energie opwekken door de schroef die meedraait. Ook zal, met behulp van de opgewekte energie, van zoutwater drinkwater gemaakt worden. De energie wordt opgeslagen in accu's, maar ook nieuwe technologieën zoals waterstof worden bekeken indien die tijdens de reis toegankelijk worden. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van zo zuinig mogelijke energieverbruikers. Er is bijvoorbeeld LED verlichting en de boot wordt verwarmd met een infrarood kachel.

### Afvalplastic recyclen maakt hun duurzame boodschap compleet

Onderweg op zee worden kilo's plastic afval gerecy-

clied met slechts het gebruik van zonne-energie. Dit plastic afval wordt met een net uit zee gevestigd en van stranden verzameld. Van het gerecyclede plastic zullen nieuwe plastic voorwerpen worden gemaakt. Ook zal een gedeelte van het verzamelde plastic maandelijks worden opgestuurd naar deelnemende scholen in Nederland. Dit plastic zal ter ondersteuning gebruikt worden tijdens de lessen om het aantrekkelijker te maken voor de kinderen.

### Zonder beeld geen verhaal!

Met dit unieke verhaal willen ze de nieuwe generatie inspireren. Ze willen deze kennis overdragen en het verhaal laten zien. Echter zonder beeld is er geen verhaal en zonder verhaal geen overtuiging. Als de reis volbracht is wil men een inspirerende documentaire maken aan de hand van het vele beeldmateriaal dat gemaakt wordt tijdens de reis (bekijk de vele Youtube filmpjes op: [www.4greenfoundation.com/video](http://www.4greenfoundation.com/video)) Intussen is de naam van de Trintella4Green stichting veranderd in 4Greenfoundation met een zeer informatieve website waar intussen veel details staan over de reis, hun avonturen, de Trintella en het plastic recycling educatieproject. De link naar hun website is ook via de TVK website te benaderen. Daarnaast is tijdens hun reis de bootnaam veranderd in New Nexus. New Nexus is een grote ICT-dienstverlener in Noord Neder-

land en is een belangrijke sponsor van de 4Greenfoundation geworden.

En last but not least. Dit verhaal is een bewijs dat de Trintella's zo sterk zijn dat ze geschikt zijn om klaar te maken voor een fossielvrije en duurzame toekomst.

## 2. DOOMERNIK YACHTS

De jachtwerf van ons TVK lid Joop Doomernik in Zaltbommel is van oorsprong gespecialiseerd in de nieuwbouw en onderhoud van Draken. Daarnaast is de werf zich de laatste jaren steeds meer toe gaan leggen op het ontwikkelen en bouwen van klassiek gelijnde jachten in het premium segment van de jachtbouw. Voor het Italiaanse merk Wally heeft Joop inmiddels vijf Wally Nano's gebouwd en heeft hij de merkrechten van Trintella gekocht met het plan Trintella one-offs te gaan bouwen. Sinds 2012 levert Joop alleen nog nieuwe jachten af voorzien van een elektrische voortstuwing. Hiervoor heeft hij in het Finse bedrijf Oceanvolt een partner gevonden die in staat is om tailor-made duurzame aandrijvingen te maken. Maar Joop Doomernik, ooit stage gelopen bij Anne Wever en daar het Trintella DNA heeft meegekregen, kijkt verder naar innovatieve duurzame oplossingen om toe te passen in zijn bootontwerpen. De nieuwe waterstof economie biedt enorme mogelijkheden met brandstofcellen als onderdeel van de energievoorziening aan boord.

'Het is tijd voor verandering'

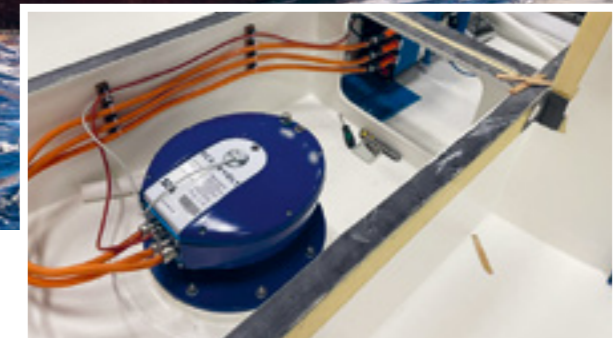
- 1 Zonnepanelen
- 2 Elektrische motor
- 3 Windmolen
- 4 Zonnepanelen op mast
- 5 Liggende flexibele panelen



Trintella4green



Een Wally Nano, gebouwd door Doomernik Yachts met een Oceanvolt elektrische aandrijving



### 3. ELEKTRISCHE VOORTSTUWING

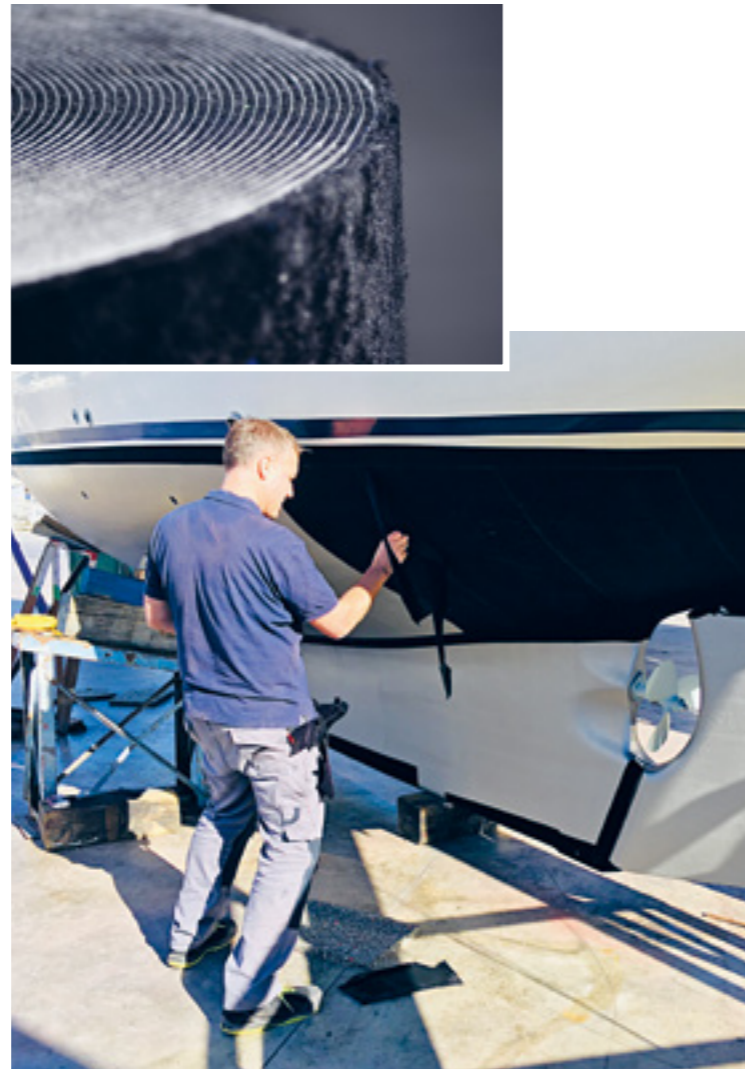
De introductie van elektrische voortstuwing voor zeilboten is al lang geleden begonnen met de komst van elektrische buiten- en binnenboordmotoren voor kleine open zeiljachten en sloepjes. Dit was eerder uit gebruiksgemak en comfort dan uit een duurzaamheids-gedachte. Nu duidelijk is dat de klassieke verbrandingsmotor geen toekomst meer heeft is de elektrische aandrijving sterk in opmars gekomen. In de nieuwbouw gaan steeds meer werven over om de elektromotor als optie aan te bieden.

Als het besluit tot hermotoriseren van de diesel zich aandient, komt ook de afweging dichtbij om over te stappen naar de aandrijving van de toekomst, elektrisch. In de Trintella categorie (kajuitzeiljachten tussen 9 en 12 meter) zijn er verschillende voorbeelden waar een elektrische aandrijving wordt toegepast. Voor zover bekend zijn er nog geen Trintella's met een elektrische voortstuwing, maar we zijn wel benieuwd naar de eerste die de stap zet. Leveranciers van elektrische aandrijvingen zijn er verschillende. Zonder hier volledig te willen zijn een paar voorbeelden. Vetus met de E-Line tot max 10 kW. Oceanvolt, een Finse fabrikant ook voor grotere vermogens. Een grote speler in het noorden van het land is de fa. De Stille Boot in Sneek met de merken Torqeedo en Waterworld. In het Zuiden is Drinkwaard Marine te Sliedrecht een gespecialiseerd bedrijf met de merken Waterworld en ePropulsion. We zijn natuurlijk ook benieuwd hoe de bestaande grote fabrikanten als Volvo Penta en Yanmar gaan antwoorden op het fossielvrije tijdperk.

### 4. ANTI-FOULING SYSTEMEN

Als het gaat om de hoeveelheid liters onderhoudsproduct dat we voor onze boten gebruiken, spant de jaarlijkse anti-fouling behandeling wel de kroon. Tevens hebben we hier misschien wel het meest milieubelastende en bediscussieerde middel in de watersportrecreatie. Het middel is samengesteld uit een oplosmiddel en een component die de aangroei van allerhande waterorganismen tegen moet gaan. Het middel en de toelating van de componenten zijn continu onderhevig aan veranderende wetgeving. De ene keer omdat een component niet meer is toegestaan, de andere keer vanwege veranderde wet- en regelgeving voor het oppervlaktewater. Het zoeken naar alternatieve en effectieve beschermingsmethoden voor het onderwaterschip is dan ook in volle gang. Een research medewerker van TNO, Rik Breur ontdekte tijdens zijn onderzoekswerk

dat de schadelijke organismen (zoals o.a. mosselen en waterpokken) zich minder makkelijk of geheel niet hechten aan een folie voorzien van een speciaal zeer kortpolig tapijt. De start van de ontwikkeling dateert uit 2006. Na een lang ontwikkelings- en marktintroductieproces behaalde Finsulate, zoals de merknaam van deze beschermingsfolie heet, een European Inventor Award. De markt in bestaande boten maar ook nieuwbouw pakt deze methode nu zo goed op dat ook de beroepsvaart toenemende interesse in deze alternatieve AF methode heeft. TVK lid Willem de Graaf heeft de folie zelfs op twee boten (o.a. op een Trintella IIIa) toegepast en de Finsulate voldoet al jaren tot tevredenheid. Willem heeft samen met Rik een artikel geschreven over de Finsulate in het TVK Magazine van 2019.



Rik brengt de folie aan op het onderwaterschip van een Trintella IIIa

### 5. BIOLOGISCH AFBREEKBARE SMEERMIDDELEN

Onze rivieren en binnenwateren worden door de scheepvaart verontreinigd met honderden tonnen smeervet per jaar. Dit smeervet wordt gebruikt voor de smering en afdichting van de gland. Conventioneel samengestelde minerale smeermiddelen zijn slecht afbreekbaar indien lekkage in het milieu plaatsvindt. Om tegemoet te komen aan milieuwetgeving ter bescherming van de meren in Zwitserland is in de tachtiger jaren de ontwikkeling ingezet van zogenaamde biologisch afbreekbare smeermiddelen op basis van plantaardige olie. Deze smeermiddelen waaronder ook de vetten breken bij lekkage in het water- en grond-milieu aanmerkelijk sneller af dan conventionele smeermiddelen en zijn daardoor minder milieubelastend. Deze type smeermiddelen vinden schoorvoetend hun toepassing in de maritieme sector en andere kwetsbare sectoren. Bij zeiljachten met hydraulisch bediende lieren en zeilreefinstallaties kunnen biologisch afbreekbare hydraulische vloeistoffen worden ingezet. Deze zijn minder schadelijk voor het milieu bij potentiële lekkages als leidingbreuk.

### 6. DIESELBRANDSTOFFEN

We hebben in eerdere TVK publicaties de toepassing van GTL Fuel beschreven. Deze synthetische dieselbrandstof is een prima brandstof voor bootmotoren als overgang tussen de conventionele diesel en het fossielvrije tijdperk. GTL staat voor Gas-To-Liquid en is een technologie die in 2010 al is gelanceerd door Shell en die uitgaat van aardgas als basisgrondstof. Door aardgas via een complex proces (Fischer-Tropsch proces) om te vormen tot een dieselbrandstof worden unieke eigenschappen verkregen die met name in de watersport sector grote voordelen biedt. Het product is geur- en kleurloos en zal daar-



Volvo Penta D1-20 in Trintella Ia (BN 410) sinds 2011 op Shell GTL Fuel

om bij het tanken en als gevolg van kleine lekkages geen onaangename dieselgeur veroorzaken. Het bevat geen biodiesel component, waardoor het niet hygroscopisch is en geen water aantrekt die tot de bekende en vervelende 'biosludge' aanleiding kan geven. Het belangrijkste milieu voordeel is dat in vergelijking met de conventionele diesel er een efficiënter en schonere verbranding plaatsvindt en daardoor lagere emissies (roetdeeltjes, NOx, totaal koolwaterstof en CO) geeft. Bij koude start en wat oudere motoren zal de bekende blauwe walm in de haven veel minder of zelfs geheel afwezig blijven. Veel Trintella eigenaren hebben intussen positieve ervaringen opgedaan in bestaande en nieuwe dieselmotoren.

De volgende stap in de ontwikkeling van brandstoffen in de energietransitie naar 100% fossielvrije voortstuwing is sterk ingegeven door de vraag welke basisgrondstof we willen gebruiken voor het synthetisch productie proces. En welke impact dit heeft op de totale CO<sub>2</sub> footprint van deze nieuwe brandstoffen.

We zien de laatste jaren dat producenten van brandstoffen het eerder genoemde Fischer-Tropsch proces gebruiken om biomassa of plantaardige oliën en vetten te gebruiken als basismateriaal om synthetische diesel van te maken. Deze categorie heet de zogenaamde BTL (Biomass To Liquid) diesel. Ook wel bekend als HVO (Hydrotreated Vegetable Oils) fuels genoemd. Van deze laatste heeft het Finse Neste een fabriek in Europoort opgestart. Deze GTL Fuel of HVO diesel heeft dezelfde eigenschappen als de GTL zoals hierboven beschreven.

Vanwege de grote voordelen van deze innovatieve



Conventionele en GTL Fuel



Verschillen tijdens verbranding

dieselbrandstoffen (GTL, BTL of HVO100 in de naam) voor de watersportsector is de verkrijgbaarheid hiervan langs de waterwegen in Nederland sterk toegenomen.

Indien u vragen heeft bij de overschakeling naar deze nieuwe brandstoffen tijdens de energietransitie of wilt weten waar u deze kunt tanken is het raadzaam de leveranciers hierover te benaderen.

- Voor Shell GTL Fuel: landelijk: [www.shell.nl/klanten/commercialfuels/gtl](http://www.shell.nl/klanten/commercialfuels/gtl) of Vidol: [www.vidol.nl](http://www.vidol.nl)
- Voor Neste HVO: landelijk: [www.neste.nl/neste-my-renewable-diesel/distributeurs](http://www.neste.nl/neste-my-renewable-diesel/distributeurs)
- Voor Texaco GTL: vooral Friesland: [www.veene-maolie.nl/nl/gtl/verkooppunten-gtl](http://www.veene-maolie.nl/nl/gtl/verkooppunten-gtl)

**Meer informatie over de achtergronden van deze nieuwe dieselbrandstoffen is te vinden in het Technisch Informatie Bulletin No. 2 met als titel: Motorstoring door brandstofvervuiling. Te vinden op de TVK website.**

## 7. ONDERHOUDSPRODUCTEN

Er wordt heel wat afgepoetst aan onze Trintels, Trintella's en bijboten. Veel van deze producten komen uiteindelijk direct of indirect ook in ons milieu terecht. Ze kunnen organische oplosmiddelen en chemische toevoegingen bevatten die weliswaar officieel toegelaten, toch minder vriendelijk zijn voor ons leefmilieu. De duurzame industrie speelt hier ook op



Voorbeeld van een Bio Cleaner onderhoudsproduct

in en komt steeds vaker met zogenaamde minder milieubelastende alternatieven. 'Vriendelijk' voor het milieu zijn ze geenszins, maar het geeft aan dat de leverancier gebruik heeft gemaakt van duurzamere componenten in het product. Vaak wordt dan de naam Bio toegevoegd aan de naam. Hoe hard deze claims precies zijn is soms moeilijk voor een consument vast te stellen. Voor een beter leefmilieu zullen deze producten zeker de toekomst hebben en is het voor iedere bootbezitter raadzaam hier ervaringen mee op te doen.

## 8. ENERGIEVOORZIENING AAN BOORD

Met de toename van elektrische apparatuur aan boord en de behoefte vaker te ankeren weten we uit ervaring dat op enig moment de energie installatie aan vernieuwing toe is. Dit resulteert meestal in de inmiddels klassieke oplossingen met zonnepanelen, windgenerators, grotere acculaders en toename van de accu capaciteit. Maar, helaas al die zonnepanelen en windmolens aan boord van zeiljachten draagt nu niet bepaald bij aan verbetering van het uitzicht en bewegingsvrijheid aan boord. Bovendien is het niet fraai die kermis aan boord, maar tja over smaak valt niet te twisten. En soms kun je niet anders als je jaren rond de wereld wil zeilen zoals de Trintella4Green, die volledig zelfvoorzienend is gemaakt wat betreft de energievoorziening.

De ontwikkelingen rond de zogenaamde brandstofcel gaan dermate snel dat deze ook meer en meer zijn toepassing vindt in zeiljachten.

De werking van een brandstofcel is simpel en complex tegelijkertijd. Laten we gaan voor de simpele uitleg. De procesunit (soort black box) ook wel de electrolyser genoemd maakt uit waterstof of methanol als 'grondstof' elektriciteit. In geval waterstof als ingang wordt gebruikt is de enige emissie, een beetje waterdamp. Indien methanol gebruikt wordt zal naast wa-



Schema van fuelcell op waterstof



Inbouw installatie in aftcabin

Bovenin brandstofcel met daarnaast tankje methanol

## De Van Holland een Trintella 38 op het IJsselmeer, uitgerust met brandstofcel

terdamp ook wat CO<sub>2</sub> gevormd worden. Dit CO<sub>2</sub> bestanddeel is minder dan de CO<sub>2</sub> benodigd om de methanol te maken en daarmee een 'CO<sub>2</sub> vriendelijke' oplossing. De elektriciteit die in de 'fuelcell' wordt opgewekt voedt de accu's aan boord. De capaciteit van deze mini energiecentrale is uiteraard in lijn met de energievraag. Dus als het alleen bestemd is om de service accu's aan boord vol te houden vraagt dit natuurlijk een andere capaciteit dan wanneer de cel elektriciteit moet produceren voor een elektrische aandrijving. Dan worden het geavanceerde installaties die specifiek ontworpen en geïnstalleerd moeten worden. Daarnaast is er nog beperkte regelgeving voor deze installaties in maritieme toepassingen. De technologie is klaar voor de toekomst, het klaarmaken voor de toepassing in specifieke boten vraagt nog verdere ontwikkeling en ervaring. Op het internet zijn er diver-

se interessante voorbeeld projecten te vinden. Zo is de voormalige boot van Wubbo Ockels de Ecolution omgebouwd tot een waterstofboot. Zie [www.dvhn.nl](http://www.dvhn.nl). De verwachting is dat de nautische sector sterk in zal zetten op de toepassing van waterstof als energiebron voor voortstuwing.

## 9. BRANDSTOFCEL IN TRINTELLA 38

TVK lid Adriaan Pouw heeft in 2018 in zijn Trintella 38, de Van Holland, een brandstofcel op methanol ingebouwd. De installatie hebben we kunnen bewonderen tijdens het 'Concours de Creativité' in Enkhuizen bij de Voorjaarsbijeenkomst van 2019. Vele leden waren onder de indruk hoe netjes de installatie was ingebouwd achter de betimmering in de aftcabin. Het is een prima alternatief voor de generator die normaal op diesel-brandstof werkt. ⚓

# 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**



**SCHEEPSBEGLAZING**

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

## ALLE TECHNIEK AAN BOORD

- Mobiele 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](mailto:info@drinkwaard.com)  
🌐 [www.drinkwaard.com](http://www.drinkwaard.com)

Baanhoek 152  
3361 GN  
Sliedrecht  
☎ +31(0)184 - 499945  
✉ [info@cmbenelux.com](mailto:info@cmbenelux.com)  
🌐 [www.cmbenelux.com](http://www.cmbenelux.com)

Versterkerstraat 1  
1322 AN Almere  
NEDERLAND  
☎ +31(0)36 - 5211212  
✉ [info@gebo.com](mailto:info@gebo.com)  
🌐 [www.gebo.com](http://www.gebo.com)

**VAN VLIET  
ZEILEN**

**HOOD**



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

**WWW.VANVLIETZEILEN.NL**

## DEEL 2

## ZEILEN

## LANGS DE OOSTKUST VAN ENGELAND



Astrid legt de Northwind vast aan één van de vele meerboeien

Orwell

**In ons magazine van 2021 verhaalde Bert Kortbeek over zijn ervaringen in het noordelijke gedeelte van de Engelse oostkust. Peter Rotte zal in dit magazine zijn ervaringen delen over zijn tocht met de Northwind, Trintella Ila, langs de oostkust tussen de rivier de Thames en de plaats Lowestoft.**

We bezochten met onze Trintella Ila sinds 2007 verschillende keren deze kant van Engeland. We bevoeren diverse rivieren en baaien, zoals de rivieren Crouch, Blackwater, Orwell, Deben, Alde en de Stour. Ik wil hier vooral iets vertellen over de rivieren Orwell, Deben en Alde, die ik erg bijzonder vond, wat niet wil zeggen dat de andere genoemde wateren en daaraan gelegen plaatsen minder mooi zijn.

#### Aanloop

Vanuit Zuid-Nederland is Harwich, dat centraal ligt te midden van de genoemde rivieren, in een dag varen

te bereiken. Wij staken meestal over vanuit Blankenberge of Oostende, want dan is de 80 mijl goed te doen bij daglicht, mits je vroeg vertrekt. Ook doorvaren tot Duinkerke of Calais is een optie als je de oversteek van het Kanaal kort wilt houden. Je bestemming is dan Ramsgate. Vandaar steek je de Thamesmonding over om zo in het Oost-Engelse gebied te komen. De Thamesmonding telt diverse zandbanken, waar je goed tussendoor kunt varen. Men waarschuwt ook wel voor de drukke scheepvaart, maar vergeleken met de passage langs de Maasmond stelt het niet zoveel voor.



Vanuit Ramsgate varend via de Thamesmonding is de afstand tot de monding van de rivier de Crouch ongeveer 30 mijl. De Crouch is een riviertje in een tamelijk vlak landschap, evenals de wat noordelijker gelegen rivier Blackwater. Aan het eind van de Blackwater is het sluisje van Heybridge Basin, dat je alleen met vloed kunt bereiken en waarachter een knus jachthaventje ligt. Je kunt daarvandaan leuk wandelen, naar het stadje Maldon.

Als we verder varen langs de kust in oostelijke richting komen we bij Harwich, waar je kunt kiezen uit enkele riviermondingen, maar waar vooral de rivier de Orwell de aandacht trekt.

### Jachthavens en meerboeien

Langs de rivieren vind je overal comfortabele marina's. Soms zijn er clubs die doorgaans een aantal meerboeien exploiteren voor hun leden en bezoekende gasten. Als je daarvan gebruik maakt is er vaak een pendelbootje dat je naar de wal brengt (en ook weer terug). Meerboeien lijken soms onbeheerd. Je kan er gerust

een gebruiken voor een nacht, zelden komt de eigenaar opdagen. Soms komt de beheerder een geldelijke bijdrage vragen.

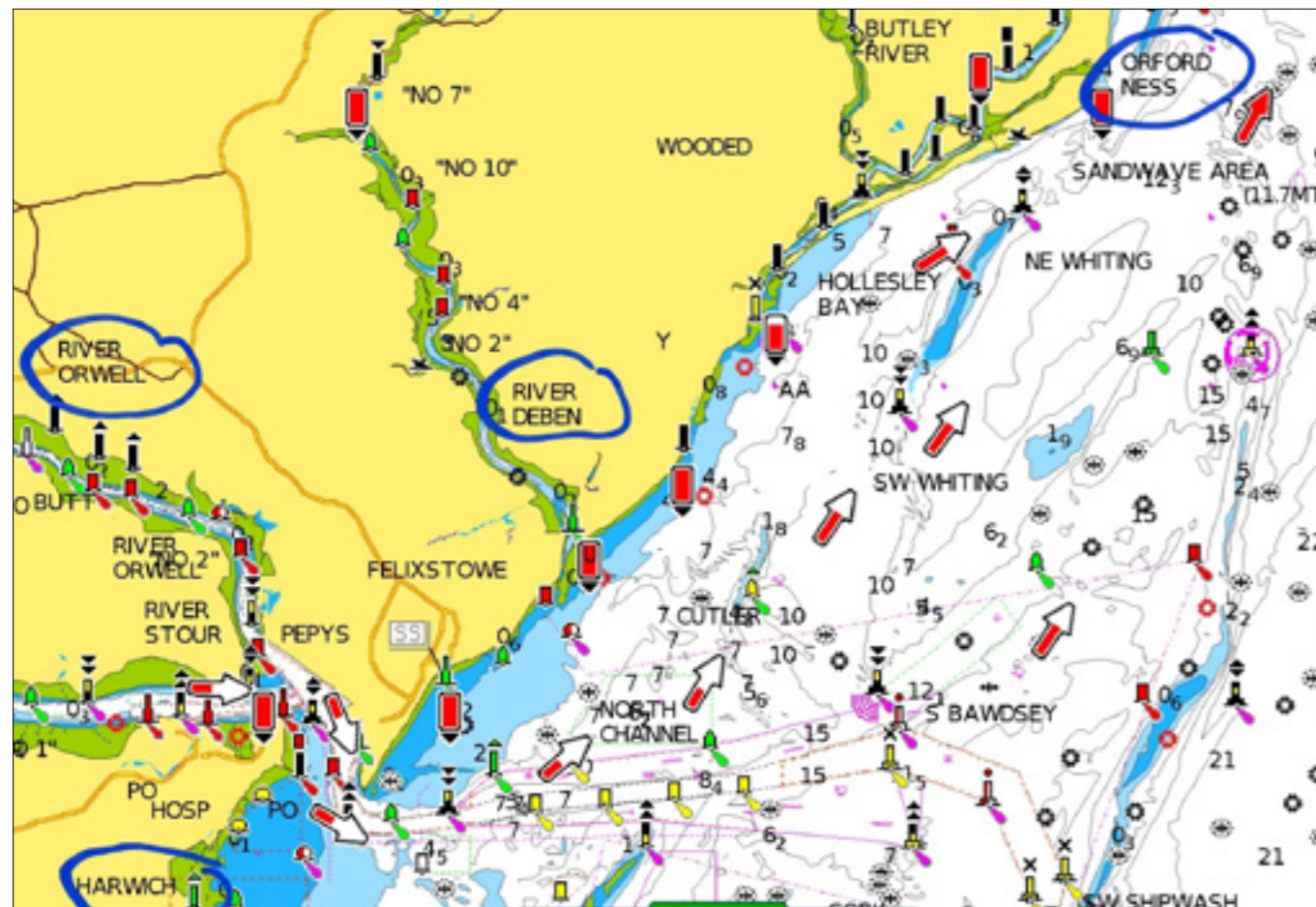
Nooit hadden wij gedacht ooit te moeten betalen voor het ankeren in Engelse wateren. Maar dat overkwam ons op de Beaulieu, een rivier in Zuid-Engeland. De rivier bleek al sinds eeuwen eigendom van een adellijke familie – vandaar de gevraagde bijdrage.

### De rivier de Orwell

Maar verder in Oost-Engeland. De Orwell is een prachtige rivier. Zij slingert, omzoomd door groene heuvels en bossen, door het landschap. De Orwell is ondanks het getij te allen tijde bevaarbaar. Langs haar oevers liggen, zoals gebruikelijk in Engeland, talloze jachten aan meerboeien. Als wij er laat op de avond aankwamen na een vermoeiende oversteek vanuit Nederland troffen we altijd wel een vrije meerboei om de boot voor de nacht aan vast te maken.

Aan de Orwell liggen diverse marina's en er is zelfs, net als bij ons, een heuse watersportvereniging: de *Royal*

### Kust met de vier rivieringangen



*Harwich Yacht Club* (RHYC). Een dergelijke watersportclub met jachthaven is vrij zeldzaam in Engeland, meestal hebben clubs alleen meerboeien. De RHYC is goed geëquipeerd met onder andere een restaurant, en is een handig uitgangspunt om de oostelijke oever van de Orwell te bezoeken. Toen we er de laatste keer waren, in 2016, was de sympathieke oude havenmeester van over de 80 nog volledig in functie. In dat jaar werd de Queen 90 jaar, wat aanleiding was voor een jachtenparade op de rivier, die streng werd geleid via de marifoon door de havenmeester. Het is leuk wandelen langs de oever en je komt al gauw bij het bekende Pin Mill, een dorpje met een fraaie pub aan de oever, waar je van een koele pint of een goed diner kan genieten. Vlakbij de pub ligt een groot aantal oude jachten en boten in de modder, die

### De Orwell is ondanks het getij te allen tijde bevaarbaar

voorgoed zijn stilgelegd, met een loopplank naar de wal en voorzien van stroom en water. Ze zijn alle bevoord door vrijbuiters, met wie ik best zou willen ruilen. Een prachtige plek. Als je vanuit de *yachtclub* de andere richting uit wandelt kom je bij een oude toren, die rond 1600 is gebouwd door een koopman, die vanaf zijn bezit kon uitkijken of zijn schepen met textiel uit Vlaanderen er al aankwamen. We beklommen de toren en zagen nu vooral arriverende jachtjes ... Om de stad Ipswich te bezoeken kun je vanaf de RHYC de bus nemen, maar je kunt ook verder varen op de Orwell naar Ipswich, waar een prima marina is, aan het eind van het voor jachten bevaarbare deel van de rivier.

“Het bekende dorpje Pin Mill, heeft een fraaie pub aan de oever waar je een koele pint kunt drinken of van een goed diner kan genieten.”

#### Pottering around

In een van de marina's in deze omgeving kwamen we een ouder echtpaar tegen, met wie we onder andere spraken over de wederzijdse vaardoelen. Voor hun was dat niet bijzonder ambitieus, zo was onze indruk. Ze verklaarden dat ze “just pottering around” waren. Sindsdien is dat een uitdrukking die ook wij graag gebruiken voor onze eigen tochten, bijvoorbeeld toen we in coronatijd niet verder dan een rondje Zeeland kwamen.



#### De rivier de Deben

Een mijl of vijf verder naar het oosten varend bereik je de rivier de Deben. Deze rivier heeft een heel ander karakter dan de Orwell. Het landschap is wat vlakker en het water is aanzienlijk smaller. De toegang wordt gemarkeerd door een oude Martellotoren, die vroeger als verdediging tegen gespuis van de overkant van de zee was bedoeld.

Het invaren van de tamelijk nauwe toegang van dit riviertje vergt wat meer navigatiekunst dan in het geval van de Orwell. Er is een drempel, die alleen rond hoog water en bij opkomend getij kan worden gepasseerd. Het getij is de charme van de wateren hier. De Deben

De toegang wordt gemarkeerd door een oude Martellotoren

valt aan het eind, nabij het stadje Woodbridge, vrijwel volledig droog en de afwisseling tussen water en modderoevers vind ik altijd weer fascinerend.

Onder gunstige omstandigheden is het mogelijk de acht mijl die de Deben lang is in een keer op te varen en de marina in Woodbridge te bereiken voor de eb inzet. Maar je kan ook heel goed halverwege de rivier een meerboei oppikken, bijvoorbeeld ter hoogte van de pub Ramsholt Arms. Een sloepje kwam daar langs om een paar pond te incasseren, die waren bestemd voor de Nationale Reddingsmaatschappij. Vanaf deze pub vaar je dan de volgende dag met de stroom mee naar Woodbridge, een aardig oud stadje. Aan het eind slinger je tussen jachten door die aan weerszijden van het water aan meerboeien liggen. Soms is het door al die jachtjes een beetje lastig te weten waar de vaargeul zich precies bevindt. En als je te

Vlakbij de pub ligt een groot aantal oude jachten en boten in de modder

vroeg bent loop je vast, zoals ons overkwam, maar het wassende water tilt je even later weer op. Eenmaal in de marina sluiten de deuren zich waardoor er genoeg water blijft staan.

#### De rivier de Alde

Een volgend traject van zo'n mijl of vijf langs de kust leidt naar de toegang tot de rivier de Alde. Ook hier vereist het invaren het vooraf bestuderen van stroom en getijde. De toegang is goed gemarkeerd door tonnen.

Het eerste deel van de rivier is slechts door een smalle landtong gescheiden van de zee, maar na een uurtje varen buigt het water landinwaarts. Er zijn op de Alde



~~~~~  
**Orford Ness**

geen marina's; men is aangewezen op meerboeien of het eigen anker.

Het gebruik van de bijboot is niet altijd noodzakelijk, want bij Orford, bijvoorbeeld, kan je de havenmeester oproepen die je met zijn motorvlet komt afhalen voor een bezoek aan het stadje.

Orford is een oud stadje, klein maar knus, met een middeleeuws kasteel. Vanuit Orford kan men met een

kleine ferry oversteken naar Orford Ness, een natuurgebied dat in beheer is bij de National Trust. Orford Ness is een grote landtong van 16 km lang die geheel uit schelpen is opgebouwd in de loop der tijden. Het wandelen over deze gigantische schelpenmassa is fascinerend. In de tijd van de wereldoorlogen in de vorige eeuw was het gebied in gebruik bij het Britse ministerie van Defensie, een instantie die – wellicht noodgedwongen – weinig respect had voor de natuurlijke waarde van het gebied. Men nam onder andere proeven met het vanuit de lucht droppen van atoombommen – ongeladen, weliswaar! Wat uit die tijd aan restanten achterbleef, zoals gebouwtjes en munitieschroot, geeft een aparte sfeer.

**Corona en Brexit**

Verder liggende rivieren en plaatsen in Oost-Engeland konden we helaas in de afgelopen jaren niet bezoeken vanwege de coronamaatregelen. En hoe het eraan toe gaat nu de UK in brexit-toestand verkeert weet ik alleen uit publicaties in tijdschriften en internet. Die beschrijven toestanden met gele vlaggen, telefoontjes vanaf zee en formulieren via het internet. Hoe dan ook, Engeland blijft altijd verrassen! ⚓

~~~~~  
**De Northwind aan de boei vanuit de bijboot**



# VAN DIJKE

---

## MOTOREN-WATERSPORT



### MOTOREN-INBOUW-PARTS-SERVICE

Jachthaven Den Osse 3 Brouwershaven

0111-692034

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

# Trintella A serie

Focus op een serie comfort cruisers in aluminium. Vanaf 1985 een doorbraak voor de werf in de ontwikkeling van de Trintella portfolio naar het topsegment in de Nederlandse jachtbouw.

## GEGEVENS TRINTELLA A SERIE – FIRST GENERATION

|                               | 40A                         | 44A                        | 49A                        | 57A                           | 75A                      |
|-------------------------------|-----------------------------|----------------------------|----------------------------|-------------------------------|--------------------------|
| L.o.a, m                      | 12,3                        | 13,5                       | 15,0                       | 17,3                          | 23,0                     |
| Waterlijn, m                  | 10,0                        | 11,0                       | 12,2                       | 14,0                          | 19,0                     |
| Breedte, m                    | 4,0                         | 4,2                        | 4,6                        | 5,0                           | 5,9                      |
| Diepgang, m                   | Kielmidzwaard:<br>1,55/2,55 | Kielmidzwaard:<br>1,6/2,6  | Kielmidzwaard<br>1,7/3,01, | Kielmidzwaard<br>8/3,1        | 2,8                      |
| Wvpl, kg                      | 10500                       | 13000                      | 16550                      | 23000                         | 52000                    |
| Ballast, kg                   | 4000                        | 5000                       | 6500                       | 10000                         | 20000                    |
| Zeiloppervlak, m <sup>2</sup> | Groot:35,5<br>Genua: 58,8   | Groot: 44,4<br>Genua: 70,6 | Groot: 56,0<br>Genua: 92,0 | Groot: 70,4<br>Genua 1: 119,6 | Groot: 174<br>Genua: 110 |
| Bouwperiode                   | 1985 tot 1986               | 1984 tot 1988              | 1986 tot 1992              | 1987 tot 1991                 | 1992 tot 1993            |
| Bouwaantal                    | 3                           | 3                          | 15                         | 12                            | One-off                  |



Met de luxe Trintella 45 en 53 had de jachtwerf volop de aandacht getrokken van de buitenlandse en met name de Amerikaanse markt. Buitenlandse markten gaven aan niet meer zo gecharmeerd te zijn van polyester jachten, omdat men bang was voor osmose. Dit probleem kenden de polyester rompen van de Trintella's niet: die waren degelijk en goed gebouwd. Dankzij de geluiden van de buitenlandse botenliefhebbers wist Anne Wever dat de toekomst lag in een nieuwe lijn (semi) custom built comfort cruisers, in een nieuw materiaal: aluminium. Hij vroeg Van de Stadt om een serie zeiljachten te ontwerpen volgens een nieuwe ontwerpfilosofie: alle modellen moesten gelijkvormig zijn (modulair bouwen). Technische installaties konden zo gestandaardiseerd worden, waardoor bespaard kon worden op de bouwkosten, maar er nog steeds ruimte was voor specifieke wensen van de klant. Omdat het om kleine bouwaantallen zou gaan, koos Anne Wever ervoor om aluminium te gebruiken, een materiaal met specifieke voordelen in de jachtbouw. De nieuwe Trintella A serie kenmerkte zich door het grote vaste doghouse met een extra beschutte stuurstand aan bakboord en een centrale stuurstand op het achterschip. De serie werd gelanceerd in 1984 met de Trintella 44A. In 1985 volgde eerst een kleinere versie, de Trintella 40A. De 49A en de 57A, die respectievelijk in 1986 en 1987 werden geïntroduceerd, waren juist extra grote versies. Deze eerste generatie Trintella A jachten waren alle voorzien van een kielmidzwaard om ook toegang te hebben tot ondiepere zeilwateren. Op basis van hetzelfde concept zijn ook nog enkele grotere modellen (75A, 77A en 82A) getekend. Daar

De Talisman, een 49A

Quote uit Waterkampioen 15 -1985 – voor 49A

**Zoals we dat gewend zijn van jachtwerf Anne Wever, voldoet de constructie van het aluminium casco van de A serie aan hoge eisen, zoals trouwens ook al het installatiewerk.**

**De schepen worden gebouwd volgens Lloydsvoorschriften. Romp, dek en opbouw vormen één gelaste constructie van 5 en 6 mm plaat. Deze wordt nog versterkt door twee webspannen. De motor staat gas- en oliedicht ingesloten. De gehele binnenzijde van de romp is geïsoleerd tegen warmte en koude.**



De Bleu Merlin, een 57A

Quote: Yachting World 11/1985 – voor 44A

**The Trintella 44A is a thoroughly modern cruising yacht which is an excellent example of the best in aluminium building. The standard of metal work is matched by the excellence of the joiner work. For two couples wishing to cruise long distances in considerable comfort it would be difficult to better the ambiance of the accommodation.**

### Second generation A serie

Nadat Anne Wever de werf verkocht had, heeft de nieuwe directie in het midden van de jaren negentig de A serie nog een facelift gegeven. Het achterschip kreeg een moderner uiterlijk met een meer negatieve spiegel, waardoor de lengte met enkele 'feet' toenam. Verder kreeg de stuurkuip twee stuurwielen, zodat de stuurman een beter overzicht had en de veiligheid toenam. Deze opstelling zorgde ook voor meer ruimte bij de stuurstand. Dankzij een nieuwe en vaste kiel en een modern zeilplan kreeg deze range Trintella's een sportieve en moderne uitstraling. Onderdeks bleef de ruimte riant, en de klant kon kiezen uit verschillende indelingsvarianten en afwerkingsniveaus. Zo ontstond in 1994 de tweede generatie Trintella A serie (46A; 51A en 58A). De eerste boot uit deze serie, een 46A genaamd Benkei, werd verkocht aan een Japanse klant.

### GEGEVENS TRINTELLA A SERIE – SECOND GENERATION

|                               | 46A                              | 51A                              | 58A                       |
|-------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|---------------------------|
| L.o.a, m                      | 14,1                             | 15,6                             | 17,7                      |
| Waterlijn, m                  | 12,0                             | 13,0                             | 14,6                      |
| Breedte, m                    | 4,2                              | 4,6                              | 5,0                       |
| Diepgang, m                   | 2,0                              | 2,1                              | 2,2                       |
| Wvpl, kg                      | 16000                            | 20500                            | 26500                     |
| Ballast, kg                   | 5500                             | 7500                             | 11000                     |
| Zeiloppervlak, m <sup>2</sup> | Groot: 60,0<br>Genua klein: 47,0 | Groot: 66,0<br>Genua klein: 61,5 | Groot: 88,3<br>Genua 81,7 |
| Bouwperiode                   | 1996 tot 1997                    | 1994 tot 2000                    | 1995 tot 2001             |
| Bouwaantal                    | 2                                | 6                                | 3                         |

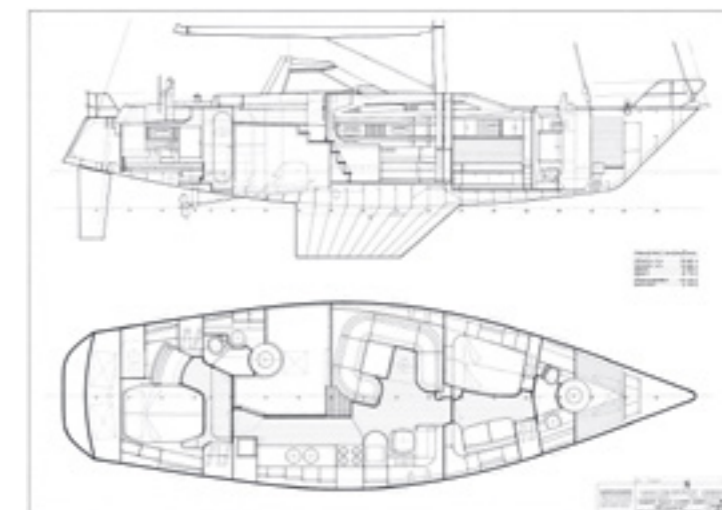


De 46A



De Aeolus, een 57A onder Griekse vlag

van is alleen de Trintella 75A als one-off gerealiseerd voor een Israëlische opdrachtgever. Deze ging de geschiedenis in als grootste Trintella ooit afgebouwd (1992) op de werf in 's-Hertogenbosch. Van de 82-voet is alleen de romp gebouwd: het schip is nooit afge maakt en het casco ligt nog steeds in opslag.



Plantekening 51A

De grootste Trintella, de 75A heeft ook de grootste salon op een Trintella ooit



De Beer Money, een 51A

## Eigenaren vertellen...

### Joep en Jeannette Kengen – Waverley – Trintella 40A

In 1994 zijn we begonnen met een Centaur en in 1996 overgestapt naar een Dartsailer 30, een motorsailer met een binnen- en buitenstuurstand.



Op onze eerste reis naar London in 2005 zagen wij 40-voeters en nog grotere die ons snel achterlieten in hun kielzog. De opmerking van Jeannette was: zo'n boot wil ik ook!

Het grotere water bleef lonken en de behoefte aan een groter schip groeide. In 2007 lag de Waverley te koop. Hij zat mooi in de lak en zag er goed uit. Het interieur was voor ons een openbaring; zoveel ruimte en luxe. Na aanschaf van de boot is er direct een zware boegschroef geplaatst. Het manoeuvreren met de Waverley was een probleem. De saildrive zit ongeveer 2,5 meter van het roer af, maar met de nieuwe boegschroef gaat het goed. De Trintella 40A is een aluminium schip met een groot vast doghouse voorzien van grote ramen welke tot over de helft van de middenkuip reiken. De kuip wordt normaal afgesloten met een tent. In de middenkuip onder de kap zit een stuurstand en in de stuurkuip het normale grote stuurwiel. De middenkuip wordt veel gebruikt onder alle weersomstandigheden. Je zit beschut maar er is toch veel feeling met de omgeving door de ramen.

De Waverley heeft in 2000 een nieuwe Proctor mast met tuigage gekregen. In 2003 is een rolreefsysteem voor het grootzeil geïnstalleerd door de vorige eigenaar. In 2017 hebben wij na veel problemen afscheid genomen van dit rolreefsysteem. We hebben een lazy Jack met zeil voorzien van 3 raffen laten installeren. Hiervan kunnen we er twee uit de stuurkuip bedienen door middel van een elektrische lier.

De motor heeft nu 2900 uren probleemloos gelopen. Wel hebben we een keer de 'dieselbacterie' gehad, nu besteden we meer aandacht aan de diesel. Er gaat 450 liter in, nu is dit nog een mix van biodiesel en GTL Fuel. Daar waar mogelijk tanken we bij voorkeur de GTL Fuel. Daarnaast voegen we nog een fuel conditioner toe.

Ondanks de degelijke bouw en afwerking hebben we door de jaren heen technisch noodzakelijke en comfortverhogende aanpassingen gedaan. Inmiddels kunnen we zeggen dat de boot helemaal naar onze wens is. De boot is nu uitgerust met een nieuwe saildrive, nieuwe motorsteunen, boiler, hydrofoor, kranen, Flex-o-fold schroef, accu's en 80 Amp. lader voor 3 accu banken, koelkast, ijskast, wc voor en achter, revisie van de Mamba bevelheads en stuurkolom, Navtec achterspanner en boomvang, nieuwe stofering in gehele boot, matrassen, nieuw laksysteem (AWL) op gehele boot, teakdeck gerubberd en een Rocna anker. In 2018 hebben we nieuwe navigatie apparatuur en een stuurautomaat aangeschaft. Zo zijn er waarschijnlijk nog meer dingen die wij al weer vergeten zijn. Een boot is nooit af. In 2018 zijn we een aantal maanden naar de Oostzee geweest, 2019 en 2020 weinig gezeild in verband met een grote verbouwing bij onze dochter. Wij hebben een kleine rolfook welke op zee of IJsselmeer prima voldoet bij 4 Bft en hoger. In 2021 zijn wij vanwege het corona-virus niet naar het buitenland geweest, maar hebben een Code Zero van 70 m<sup>2</sup> aangeschaft. Hier hebben wij heel veel plezier van gehad. Bij weinig wind (2 tot 3 Bft) loopt hij lekker. Zonder midzwaard steekt hij 1,55 en met 2,55 m. Het midzwaard gebruiken wij zelden en voor het IJsselmeer is de diepgang van 1.55 m ideaal.

Indien mogelijk zijn wij van april tot november op de boot. De thuishaven van de Waverly is de Westerhaven in Medemblik, maar als we op de boot zijn is de kans groot dat je ons mist. Dit omdat we graag voor anker liggen, een zeer ontspannen manier om van en op het water te genieten. Komend jaar willen wij weer een aantal maanden richting de Oostzee gaan. Voor de toekomst liggen er nog mooie reizen in het verschiet, misschien de oversteek wagen, met deze fantastische boot is het in ieder geval mogelijk!

## Eigenaren vertellen...

### Frans en Corry Robbe – Talisman – Trintella 49A

Na 12 jaar gevaren te hebben met een Contest 33 (daarvóór vanaf mijn 15e jaar met een Flits en Schakel) gingen Corry en ik op advies van mijn broer John als Jachtexpert 'belangstellend' op de werf van Anne Wever in 's-Hertogenbosch kijken.

Wij werden allerhartelijkst door de heer Anne Wever en zijn vrouw Riekie ontvangen en ook John was zeer lovend over de kwaliteit van de bezichtigde jachten, ook van de nieuwe aluminium serie.

Wij waren enthousiast over de afwerking en de luxe binnen, John over de techniek en de ruime motorkamer met een Perkins dieselmotor. Anne kon Corry overtuigen dat wij dankzij de hydrauliek dit grote schip gemakkelijk met zijn tweetjes konden bedienen: met een druk op de juiste knop rolde het grootzeil uit de mast en konden wij met de hydraulische lieren de genua traploos van de voorstag rollen én wanneer gewenst weer inrollen. Na een mooie bouwperiode wilde Anne Wever ons schip graag in maart 1988 op de Hiswa in de RAI tentoonstellen en ná ons eerste vaarseizoen mocht mijn trotse Corry samen met Anne en Riekie een week in september op de Water-Hiswa onze eigen prachtige Trintella aan belangstellenden laten zien.

Vanuit onze thuishaven Sint Annaland op het eiland Tholen hebben wij vele zeiltochten op de Oosterschelde en de Grevelingen met vrienden en zakelijke relaties gemaakt, maar ook vakantietochten naar de Belgische Kust, Bretagne, de Kanaaleilanden, Oost- en Zuid Engeland, de Oostzee (Duitsland, Denemarken en Zweden).

Omdat het met ruim 20 ton tóch een zwaar schip is met veel windvang

door de hoge mast, hebben wij enkele jaren later een boegschroef laten inbouwen. Een goede keuze, want vanaf dat moment kunnen wij met z'n tweetjes altijd samen onder alle omstandigheden het schip aanleggen. Dankzij de winterstalling in een verwarmde hal in onze jachthaven Sint Annaland hebben wij in de 33 jaar slechts twee keer het schip een grote lakbeurt moeten laten geven. De corrosie van het aluminium onder het berg-hout en de rand tussen het dek en de kajuitopbouw zijn dan het signaal dat dit nodig is. Ook de teakdek doppen zijn vervangen en inmiddels twee keer een nieuw grootzeil en genua. De complete set navigatieapparatuur is ruim 10 jaar geleden vervangen door AML in Bruinisse. Uit deze beperkte lijst noodzakelijk onderhoud blijkt wel het hoogwaardige kwaliteitsniveau van ons schip.

Zo heeft de hydrauliek in al die jaren prima gewerkt. Als de wind wat aantrekt als ik binnen ben, dan hoor ik de lieren en dan heeft Corry tijdens het sturen zowel de genua als het grootzeil al gereefd vanuit de kuip. Broer John is in 1992 wel een keer naar Cherbourg in Normandië moeten komen met een nieuwe keerkoppeling, omdat wij met de oude koppeling plotseling alleen nog vooruit konden varen.

Wij hopen nog vele jaren met deze mooie Trintella 49A te kunnen genieten.



Corry Robbe en Anne Wever tijdens de bouw van de Talisman in 1987. Het bleek de laatste Trintella die Anne Wever persoonlijk nog heeft verkocht voordat de werf overging in andere handen.

## Eigenaren vertellen...

### Louis Kanters – Beau – Trintella 49A

*Zeilen doe ik al 45 jaar en wel vanaf mijn twaalfde in een Middellandse Zeejool die de eerste 2 jaar werd gesleept door een Kelt 620 en later een Kelt 800.*



Begin 80er jaren was die pret voorbij toen mijn ouders dat schip verkocht hebben. Mijn jol werd inmiddels een Solo die ik jarenlang bij WV de Amer heb gehad. Na een langere tijd als bemanning (en dus bootloos) wedstrijden gezeild te hebben kwam er zo'n 30 jaar geleden een eerste polyester toerboot. Toen al loerde ik naar een Trintel(la) 1A maar qua budget ver buiten de grenzen. Na enige jaren gewicht voor een scala aan polyester schepen waarmee ik met (inmiddels) vrouw en later dochter door Zeeland heb gezworven. Toen al lag de Trintella 49A van Frans Robbe bij binnenkomst in Sint Annaland duidelijk in het zicht naar me te knipogen. Als ik toch ooit eens .....

Toen de middelbareschooltijd van onze dochter erop zat en ik plezierig afscheid kon nemen van een groot deel van mijn zakelijke activiteiten werd duidelijk dat we meer tijd zouden hebben. Op dat moment (we schrijven 2016) was de horizon nog zo'n 2 tot 3 jaar dus alle tijd om rustig te zoeken naar een geschikt schip. De voorpret was begonnen!!

De lijst van wensen was niet lang maar wel beslist. Zo rond de 45/50 voet, mogelijkheden om dochter/gasten eigen hut met sanitair aan te bieden. Beschutting voor zon en een ruig zeetje en een rustige zeiler. Met name in de winter mag ik mij op een J80 uitleven dus daar kom ik wel aan mijn trek-

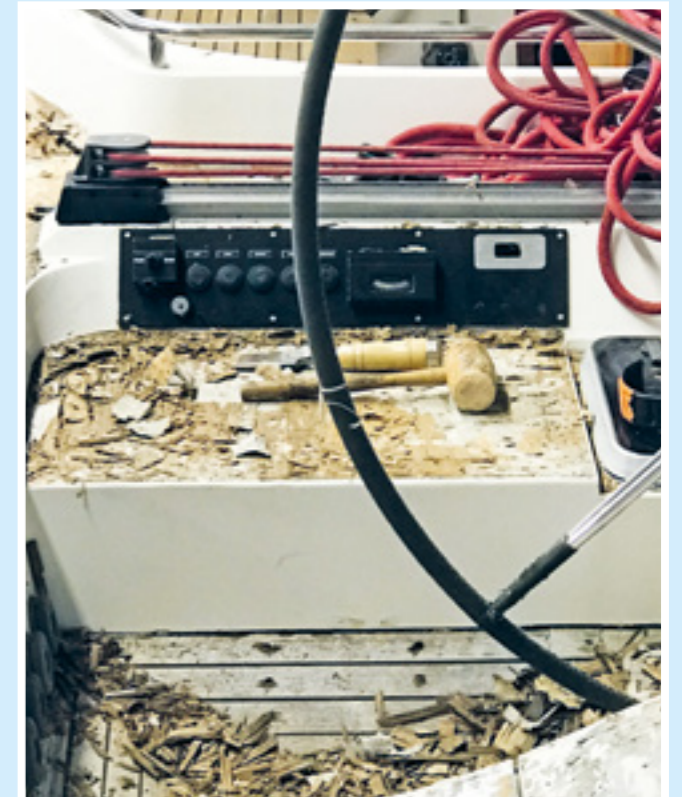
ken. Vaargebied: Oostzee en later richting Frankrijk en Noord-Spanje. De Middellandse Zee staat voorsnog niet op de kaart. Na onze boten van Franse makelij, waarover we tevreden waren, ging de zoektocht eerst richting het noorden oftewel de Hallberg's van deze wereld. Prachtige schepen maar na lang dubben niet gedaan, want we kwamen tot de ontdekking dat een middenkuip niet helemaal was wat wij zochten. De Franse en Duitse serieschepen daarentegen hebben dan weer van die enorme cockpits achterin. Fijn voor in de haven maar aan loef zit je (lees mijn echtgenote) al snel een meter of 5 boven de waterlijn. Niet zo heel fijn. Daarnaast allemaal 2 meter ++ diepgang. Ergens eind 2016 stonden er ineens 3 exemplaren 49A te koop. In Thailand, Turkije en Sint Annaland. Thailand leek perfect onderhouden maar de rit ernaartoe en vooral het transport naar Nederland was te omslachtig. Mooi exemplaar dat wel, ofschoon ik inmiddels van de Australische eigenaar begrepen heb dat er nog wel wat te klussen valt. Het exemplaar in Turkije vond ik op de foto's er niet fraai uit zien. Niet heel slecht maar te lang buiten Nederland geweest en geen idee hoe er mee om gegaan was. Dus dan bleef de Beau over. Maar die vonden we toen te duur. In de loop van 2017 was makelaar de Valk in staat om de prijs aan te passen en dat was hard nodig want inmiddels was duidelijk dat een "kwastje verf" niet zou volstaan. Schroeven uit het teakdek, veel corrosie maar technisch in goede staat. Alles hydraulisch, zwaardere motor, kielmidzwaard en de oerdegelijke kwaliteit trokken ons over de streep om in gesprek te gaan. Groot voordeel was dat de toenmalige eigenaren hun reizen tot in het Caribisch gebied nauwgezet hadden omschreven inclusief de storingsen maar ook het serieuze onderhoud onderweg. Kijk maar eens op [www.beau49.nl/beau](http://www.beau49.nl/beau), een site van de vorige eigenaar waar veel informatie staat over de Beau en haar zeilavonturen en dan maar proberen om niet weg te dromen. Het laatste zetje was om Frans Robbe naar zijn jarenlange ervaring met de 49A te bevragen. Dat werd een prettig gesprek temeer omdat hij mij bij die gelegenheid heeft geïntroduceerd bij broer John die indertijd als scheepsbouwkundig ingenieur de bouw van de Talisman heeft begeleid. Na een keuring op het droge en in het water werd Beau oktober 2017 van ons. Na de papierwinkel werd koers gezet naar Willemstad om in de winter eens rustig na te denken hoe we dit varkentje zouden gaan wassen. Geen meter mee gezeild maar goede wijn.... Na een zoektocht langs meerdere werven zijn wij uiteindelijk tot een akkoord gekomen met Snoek in Drimmelen voor het nieuwe teakdek en al het werk aan de romp en met hun bure Global Nautique om alles te (de)monteren. Inderdaad twee aannemers, een werkwijze waar ik normaal gesproken niet zo dol op ben maar door de prima coördinatie van John Robbe met hier en daar een zachte dwingende hand kon april 2018 een

begin worden gemaakt met de refit. De basis zou een nieuw bewerkte en gelakte romp en (teak)dek worden. Daarnaast de mast en giek in een nieuw jasje met nieuwe zeilen van Insails Made zodat de tuigage ook weer up-to-date zou zijn.

Gaande het proces kwamen er toch nog wat zaken om de hoek kijken met de veelgehoorde kreet "kijk Louis je kan het nu nog doen, nu de boel open ligt,....". Na een paar keer met de calculator in de hand gezeten te hebben toch maar besloten om alle luiken (RVS) te vernieuwen en preventief de keerkoppeling te laten reviseren. De meters waren allemaal nog van het bouwjaar 1987 en met de stand van de hedendaagse techniek natuurlijk verouderd. Aldus binnen, onder het doghouse en buiten bij de stuurinrichting nieuwe meters en later ook een stuurautomaat laten plaatsen, inclusief kaartplotter. En tsja hoe vaak krijg je de kans om het onderwaterschip helemaal kaal te halen en een goede behandeling voor de komende tijd te geven? Tot slot besloten om het staand want te vernieuwen. Daardoor liepen de werkzaamheden wel een beetje uit. In plaats van januari 2019 werd het juni van dat jaar maar toen hadden we ook wel wat. Mijn eigen werkzaamheden liepen dat jaar ook uit zodat ik pas september de deur achter me dicht kon trekken. We gaan 2020 naar de Oostzee was de gedachte maar niets bleek minder waar te zijn. De winter van 2019/2020 werd besteed aan het interieur: veel poetsen, nieuwe bekleding waar nodig, vloerdelen opknappen en schuren want het is voor ons wel een tweede huis. Dat jaar zijn we door de bekende omstandigheden in Nederland gebleven en was mijn eerste ervaring op zee met 30 knopen wind pas einde van de zomer. Resultaat van dat jaar: een lijst met verbeteringen, veranderingen en regulier onderhoud om klaar te zijn voor de volgende zomer. Gelet op onze woonplaats Bavel werd dat Drimmelen.

Die beide winters ben ik enorm geholpen door Ton de Glas die als ervaren watersport ZZP'er op werkelijk alles een antwoord had. Om maar een dingetje te noemen: door de jaren heen was er veel extra apparatuur geïnstalleerd en moest ook de bedrading gemoderniseerd worden. Drie dagen later en twee vuilniszakken vol stond de boel weer helemaal strak en gelabeld. Mei 2021 was Beau helemaal klaar. Klussenlijst was leeg. Van Drimmelen via de Noordzee, Amsterdam, Makkum naar de Duitse bocht gezeild in juni. Door het Oostzeekanaal via Kiel naar de Poolse grens. Overgestoken naar het Deense eiland Bornholm. Overgestoken naar zuid Zweden en ons eind juli afgevraagd of we verder gaan en Beau ergens achter laten of terug naar noord Duitsland en daar overwinteren. Uiteindelijk gingen we door naar het noorden. Geen moeilijke keuze want met hulp van de heer Google hadden we binnen een paar dagen een stekje gevonden in een loods in Navekvarn. Van Zuid-Zweden hink stap sprong met dagafstanden naar Stockholm. Daar het rondje afgemaakt en vervolgens 60 mijl zuidwaarts de boot eind augustus achter gelaten. Volgend jaar hopelijk rondje Finland en weer retour naar Navekvarn om in 2023 door het kanaal naar Göteborg te gaan.

Spijt van de beslissing? Nog geen dag!



## Eigenaren vertellen...

### Stephan Rolka (D) – Fanfare – Trintella 57A

*Düsseldorf, Boot 1988. Nog maar een paar passen. De ernstig kijkende man boven aan de trap blijkt postuum niet alleen persoonlijk de allergrootste goeroe te zijn in de Nederlandse jachtbouw (Anne Wever), maar ook nog eens erg vriendelijk.*

Hij begroet me met de woorden: "Ik weet niet hoe je het hebt gefixt (... ik slaagde erin om als 26-jarige op de stand van Anne te komen), maar je bent nu meer dan welkom aan boord"

Vanaf die dag was het duidelijk dat als ik ooit zo'n boot zou kunnen kopen, het een Trintella zou moeten zijn. Tot die dag zijn er echter nog 26 jaar verstreken. Helaas kon ik geen nieuwe Trintella kopen, alleen daarvoor had ik Anne Wever het eeuwige leven toegewenst. Totdat... er in Breskens een Trintella 57A, die lange tijd geen water had gezien, te koop werd aangeboden. De enige 57A die ik op dat moment in de markt kon vinden. De tand des tijds had echter al veel aan haar geknaagd. Ik wilde een zo goed als nieuw schip en deze Trintella, helaas aan land staande, was op zoek naar een prins die haar wakker kuste. En zo begon onze speciale, zij het late vriendschap... Mijn ambitie en mijn perfectionisme dwongen mij om het schip weer tot leven te brengen met zo min mogelijk hulp van buitenaf. Alleen al door dat te zeggen, kreeg iedereen in de branche een meelevende glimlach, maar het hield me alleen maar gemotiveerd. De werf in Breskens, waar het schip aan land lag, en waar ik mijn wensen besprak bleek niet de juiste kandidaat voor een grote refit. Ik had gehoord van een zeer goede scheepswerf in Zeebrugge. Dat werd de werf waar ik de FANFARE zou toe vertrouwen. Nu aan het einde van de refit kan ik zeggen dat ik een heel goede beslissing heb genomen met deze scheepswerf.

Na bijna zeven jaar gaat de FANFARE, dat haar nieuwe pracht heeft terug gekregen dit voorjaar weer in het water. Het schip werd in die tijd bijna volledig herbouwd. Soms vind ik het moeilijk om van een refit te spreken omdat deze term vaak gebruikt wordt voor kleinere klussen. Het gaat bij de

FANFARE niet om een verbouwing maar eerder om nieuwbouw. Nadat het schip in Zeebrugge op de wal is gezet, zijn alle 'deck gear' en te demonteren dekopbouw en teakdek verwijderd. Daarna werd de hele boot gezandstraald en direct in een beschermende primer gezet. Voordat het schip vervolgens negen maanden lang met veel aandacht voor detail in de XXL spuitcabine van de werf tot in de puntjes is geschilderd, zijn er diverse bouwkundige aanpassingen gedaan. Alle luiken zijn vervangen door verzonken luiken. Het complete stuursysteem met alle componenten is vervangen door een JEFA stuursysteem. In het 'doghouse' werd een tweede navigatiesysteem geïnstalleerd. Een opsomming van alle uitgevoerde werkzaamheden zou hier te ver voeren, dus de lijst blijft beperkt tot een beperkte opsomming.

Alle elektra en elektronica is vernieuwd. Technisch komt de elektrische uitrusting overeen met een nieuw gebouw. Alles in de machinekamer is vernieuwd behalve de motor. De motor is gereviseerd en verkeert verder in zeer goede staat. De verwarming en airconditioning is een gecombineerd koelsysteem van Webasto. Ook het drukwatersysteem is volledig vernieuwd. Het 'rig' is volledig nieuw ontworpen en vernieuwd. Ook hier is niets aan het toeval overgelaten. Wat echter is gebeven, is het karakter van het schip en de onmiskenbare lijnen. Ook het interieur met al het houtwerk is liefdevol gerestaureerd zonder het karakter van de Trintella te veranderen. Een beetje 'patina' mag bij alle perfectionisme niet ontbreken.

*Note: Een uitgebreid beeldverslag van de grote verbouwing van de FANFARE is te vinden in het Technisch Info Bulletin No. 06*



## Eigenaren vertellen...

### Miquel Depolo (Chili) – Orogoni – Trintella 57A

*De boot werd gebouwd in 1991 en heette oorspronkelijk Morning Calm. Nadat we haar in de herfst van 1997 in Engeland hadden gekocht, hebben we de boot voor een uitgebreide refit naar de Trintella werf in 's Hertogenbosch gebracht.*

Hier zijn naast een uitgebreide schilderbeurt diverse comfort verhogende aanpassingen gedaan. Zoals, een afvalpers, een vaatwasser en het updaten van verschillende instrumenten, evenals een groter watermakersysteem. We hebben uiteindelijk de boot weer in de vaart genomen in 1998, waarna we er direct mee naar de Middellandse Zee zijn gezeild. We hebben Zuid-Frankrijk en Corsica bezocht en vervolgens langs de Italiaanse kust naar o.a. Sardinië. Het moment was daar dat we de Ogonori naar Chili wilden zeilen. In oktober van dat jaar zijn we naar het westen vertrokken om via de Canarische Eilanden de Atlantische oversteek te maken. Eind november aangekomen in Antigua voor het starten van onze Caribische cruise met de kerstdagen in Mustique. De boot is daar uitgerust met compressor en duikuitrusting en dat gaf ons ongekende mogelijkheden om op die prachtige plekken te duiken. Met enkele buitengewone wandeltochten in plaatsen als Santa Lucía vulden we onze prachtige reis naar Panama via Curaçao en Los Roques in Venezuela aan.

Na de interessante ervaring door het Panamakanaal hebben we besloten om rechtstreeks naar Chili te gaan en het plan om de Galapagos te bezoeken laten vallen vanwege de bureaucratie die ermee gepaard gaat. Begin maart 1999 kwamen we aan in Algarrobo, slechts 40 mijl ten zuiden van Valparaiso, Chili. De boot werd omgedoopt tot Ogonori naar onze familieboot in de jaren 60, een Pilot 35. De zomer van 2000 was de eerste van vele seizoenen waarin we genoten hebben van het varen over de Chileense wateren van Patagonië, van Puerto Montt tot Laguna San Rafael in Aysen. Prachtig gebied met eindeloze plaatsen om te bezoeken, waaronder fjorden, baaien en eilanden die de mogelijkheid bieden om te vliegvisser op

zalm en forel in een ongerepte omgeving. Het comfortabele doghouse van de Trintella 57A maakte onze boot uitermate geschikt voor die regenachtige breedtegraden. Een goede rubberboot en een tweepersonskajak die handig op de davits van Ogonori worden vervoerd, stellen ons in staat om vele rivieren en kreek in dit prachtige gebied te verkennen.

We brachten elke zomer door in Zuid-Chili en daarna zeilen we naar het noorden, meestal via het eiland Robinson Crusoe, naar Algarrobo, waar de boot elke winter doorbrengt in de goed geoutilleerde jachthaven van de Cofradia Nautica del Pacífico, op slechts een uur van Santiago de Chile, waar we wonen. Dit maakt het mogelijk om de boot in het weekend in de winter te gebruiken terwijl we ons voorbereiden op de volgende reis naar het zuiden naar de gebieden Puerto Montt en Chiloé.

Juan Fernández of Robinson Crusoe-eiland, ongeveer 360 mijl van de centrale kust van Chili, is waar het legendarische Duitse schip "Dresden" tot zinken is gebracht door de Britten aan het einde van de Eerste Wereldoorlog. We hadden het geluk het eiland te bezoeken toen een groep van de Duitse marine de bel van de Dresden hebben gered nadat ze deze uit het wrak op een diepte van ongeveer 60 meter had geborgen. Tot zover een impressie van onze eerste reizen die begonnen zijn vanaf de Trintella jachtwerf via de Middellandse Zee naar Midden en Zuid Amerika.





# FOEKE ROUKEMA

## Hofleverancier van Trintella schaalmodellen



Het oeuvre van Roukema in drie multomappen ontrafeld

Trintella IIIa klein voor Trintella IV groot



De meeste modellen waren voorzien met een 'werfplaatje' met gegevens. In dit geval zonder vermelding van het Trintella III type.



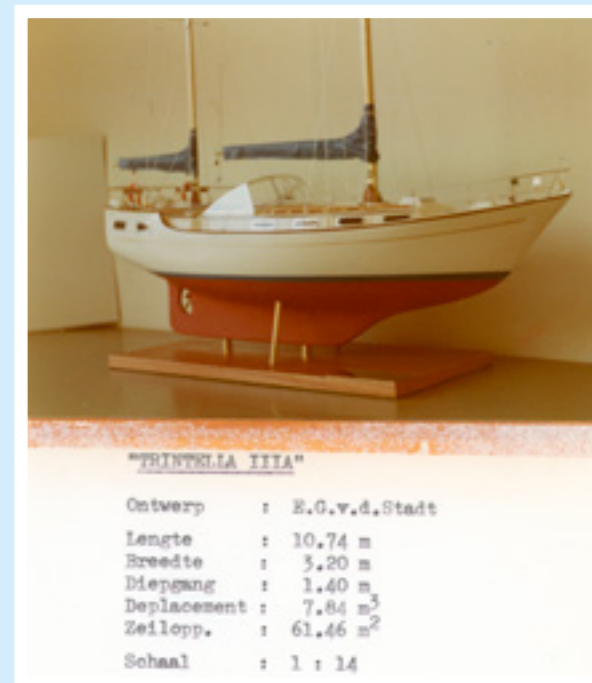
De rol van Foeke Roukema op de werf en daarmee op het merk Trintella is vaak onderbelicht gebleven. Nu we tijdens de opsporing naar de verdwenen schaalmodellen zijn historische invloed op het merk Trintella weer leren waarderen, is het tijd zijn werk nog eens nader te belichten.

Foeke Roukema (1930 – 2015) runde onder de bedrijfsnaam Nautisch bureau J.F. Roukema B.V. een adviesbureau in Delfzijl. Hij groeide op in een zeemans gezin uit het Gooi en kwam als kind al snel in aanraking met boten. Niet zo vreemd dat hij na zijn middelbare school naar de Zeevaartschool in Delfzijl is gegaan. Daarna heeft hij tot 1958 als stuurman bij Shell Tankers gevaren. Een familieleven aan de wal was wat Foeke uiteindelijk meer aantrok. Maar werken voor een 'baas' bleek toch niet in het DNA van de familie Roukema te zitten. Hij startte zijn eigen bedrijfje als kompassteller. Een vak dat hij destijds van zijn schoonvader had geleerd. Door het wegvallen van de markt hiervoor moest hij zich oriënteren op een andere bron van inkomsten. Hij begon zich al snel steeds meer te interesseren in de destijds sterk groeiende markt van de watersport recreatie en in het bijzonder voor de ontwerpkant van de zeilen motorboten. Als autodidact had hij veel kennis ontwikkeld over rompvormen en totaal ontwerp van zeilen motorboten. Alhoewel hij zijn hele leven al bootjes tekende is hij zich eind jaren vijftig met het ontwerp vak bezig gaan houden. Echter bij afwezigheid van een goede opleiding op dit terrein was het moeilijk om aan te haken bij het Nederlandse gilde van jachtarchitecten.

Foeke heeft circa zeventig bootontwerpen getekend, waarvan er slechts een gering aantal zijn gerealiseerd in kleine seriebouw. Het moet waarschijnlijk ook in diezelfde tijd (tweede helft jaren zestig) geweest zijn dat hij ontdekte dat het lastig is om zijn ontwerpen 'in de markt te zetten'. Want hoe bereik je de koper die uiteindelijk je ontwerp mooi moet vinden. Foeke had inmiddels contacten met het waterloop-



Projectnummer 1 – 1969. Eerste geregistreerde halfmodel uit archief Roukema.



Projectnummer 30 – 1971. Eerste geregistreerde Trintella volmodel van een IIIa



Laatste opgespoorde Roukema model februari 2022



| "FLYER"       |   |                       |
|---------------|---|-----------------------|
| Lengthe       | : | 25,60 m               |
| Breedte       | : | 5,49 m                |
| Diepgang      | : | 5,59 m                |
| Displacement  | : | 30,40 t <sub>2</sub>  |
| Zeiloppervlak | : | 255,00 m <sup>2</sup> |
| Ontwerp       | : | German Frerz          |
| Bouw          | : | Jachtwerf Huisman     |
| Schaal        | : | 1 : 20                |

Projectnummer 176 – 1981. Laatste geregistreerde model

kundig laboratorium in Wageningen waarvoor hij sleeptank modellen bouwde. Vanuit dit werk moet de kiem zijn gelegd om zijn business in de schaalmodellen vanaf eind jaren zestig verder te ontwikkelen. Zoals de geschiedenis heeft laten zien werd Foeke een ware 'master' in het tot de verbeelding brengen van de werkelijkheid op schaal.

### Oeuvre analyse

Tijdens het onderzoek naar de werfhistorie in 2012 voor het boek Trintella Yachts heb ik Foeke nog een paar keer telefonisch gesproken. Later zou blijken dat dit een paar jaar voor zijn overlijden was op 85-jarige leeftijd in 2015. Hij wist destijds te vertellen dat hij veel van zijn werk, zoals originele tekeningen, documenten, maar ook schaalmodellen van zeilboten (eenheidsklassen) had geschonken aan het Maritiem Museum in Amsterdam. Onderdeel van die overdracht was ook veel Trintella documentatie, zoals folders en tekeningen van de werf die hij gebruikte om de schaalmodellen tot in detail en perfectie te kunnen maken. Er lopen afspraken met het museum om in 2022 dit historische materiaal nog eens verder te bestuderen op zoek naar unieke documentatie over Trintella en de werf van Anne Wever.

Ter voorbereiding op dit artikel heb ik in juni 2021 gesproken met de zoon van Foeke, Edzer Roukema. Edzer is eigenaar van een energie-technisch adviesbureau in Groningen. Hij vond het verrassend te zien dat er vanuit de Trintella wereld aandacht was voor het werk van zijn vader. Ter voorbereiding op ons gesprek had hij in de bekende oude dozen drie multomappen gevonden met een keurig overzicht van zijn oeuvre over de periode van 1969 tot 1981. Het eerste geregistreerde schaalmodel was van een eigen ontwerp, een knikspant kajuitzeiljachtje van 7,8 meter. Het laatst geregistreerde model was van de Flyer II uit 1981. We zijn echter tijdens onze opsporing nog schaalmodellen van Roukema tegen gekomen van de Trintella 42 en 53 van na 1981 die niet in zijn overzicht te vinden waren. Hieruit moeten we de conclusie trekken dat we nog geen 100% sluitend overzicht of bewijs hebben van wat Roukema exact aan Trintella modellen heeft gemaakt. Maar de oeuvre analyse uit de drie albums geeft een behoorlijk betrouwbaar beeld van wat hij heeft gemaakt en meer in het bijzonder welk aandeel Trintella schaalmodellen. In opdracht van Anne Wever zelf of direct van Trintella eigenaren.

### Overzicht geregistreerde Roukema schaalmodellen 1969 tot 1981

| BOOTTYPE        | AANTAL | MODELTYPE |
|-----------------|--------|-----------|
| Catamaran       | 2      | Vol       |
| Platbodems      | 3      | Half      |
|                 | 2      | Vol       |
| Kajuitzeiljacht | 35     | Half      |
|                 | 20     | Vol       |
| Motorboten      | 3      | Half      |
|                 | 7      | Vol       |
| Open zeilboten  | 14     | Half      |

### Overzicht aandeel Trintella schaalmodellen

| TRINTELLA TYPE | AANTAL | MODELTYPE |
|----------------|--------|-----------|
| Ia             | 4      | Half      |
| Ila            | 1      | Half      |
| III            | 7      | Half      |
|                | 1      | Vol       |
| IIIa           | 4      | Vol       |
| IV             | 5      | Half      |
|                | 2      | Vol       |
| V              | 1      | Half      |
|                | 1      | Vol       |
| 38             | 2      | Half      |
|                | 1      | Vol       |
| 44             | 1      | Half      |
| 53             | 1      | Vol       |
| 42             | 1      | Vol       |



Roukema modellen prominent aanwezig op HISWA stand, jaren zeventig



Tijdens een TVK winterbijeenkomst in 1971 kreeg Ferretti een halfmodel van een Trintella la uitgereikt. Ferretti had met een la een singlehanded tocht gemaakt heen en weer over de Atlantische Oceaan.

Roukema heeft ongeveer 90 zowel vol- als halfmodellen gemaakt van open zeilboten, kajuitzeiljachten, platbodems, catamarans en motorboten in verschillende schaalgroottes van vele bekende jachtontwerpers zoals Van de Stadt, Sparkman en Stephens, Dick Zaal, Frans Maas, G. Kroes, German Frers, H. Lemstra, Jac de Ridder, Johan Anker, Roukema zelf etc. etc. Daarnaast heeft hij vele speciale projecten van schoeners, marineschepen en bouwmaquettes gemaakt. Het meest bijzondere project, gerealiseerd op hoge leeftijd, was het schrijven van een boek over het Schroefstoomschip 4e klasse 'Bonaire' ( gecombineerd zeil/stoom marineschip te water gelaten in 1878) en het bouwen van een groot schaalmodel hiervan.

Totaal heeft Roukema 32 Trintella schaalmodellen gebouwd in opdracht van Anne Wever of voor de toenmalige eigenaren. Van deze 32 hebben we er in het TVK Schaalmodellenproject slechts 10 opgespoord. Exclusief een aantal waarvan we alleen een foto uit ons archief hebben gevonden zonder de eigenaar te kennen. Dit betekent dat er nog ruim 20 Roukema Trintella schaalmodellen 'ergens' zijn. Onder het stof op een zolder, in een kringloopwinkel of fraai opgepoetst in een vitrine of aan de wand, op een prominente plek in de huiskamer van een (voormalig) Trintella eigenaar.


### Belang Roukema modellen voor de promotie van het merk Trintella

Het is waarschijnlijk dat Foeke Roukema voor het eerst contact heeft gelegd met Anne Wever op de HISWA van 1969. De HISWA waar de werf voor het eerst de Trintella III presenteerde. Een doorbraak in de ontwik-

keling van de portfolio van de werf. Immers men verliet hiermee de klassieke lijn van de I en de II serie en kwam met een middenkuiper met polyester opbouw. In dat contact moet Foeke kans hebben gezien Anne enthousiast te maken over het belang van gedetailleerde schaalmodellen voor de promotie van het merk Trintella. Belangrijk aspect bij de promotie van je zeiljachten en het merk op grote boten tentoonstellingen zoals de HISWA en BOOT Düsseldorf. De werf verkocht inmiddels zoveel verschillende typen Trintella's dat het niet mogelijk was om deze allemaal op de stand te tonen aan het publiek. Het leek een gouden greep, het tentoonstellen van schaalmodellen van de Trintella's. De eerste jaren kreeg Roukema een serie opdrachten van Anne om van alle destijds gebouwde Trintella typen schaalmodellen te leveren. En als 'spinoff' kregen nieuwe eigenaren van Trintella's ook interesse om een model van Roukema in hun kantoor of huiskamer te hebben.

### Ode

Wat zou het mooi zijn als we door de aandacht die de Trintella schaalmodellen hebben gekregen er komende jaren steeds meer eigenaren van (Roukema) Trintella schaalmodellen zich melden zodat we deze kunnen delen met anderen via onze online foto expositie op de TVK website.

Met het kijken naar en genieten van de prachtig en gedetailleerde Trintella schaalmodellen van Roukema brengen we tevens een ode aan Foeke voor zijn bijdrage aan het merk Trintella en het werk van Anne Wever. 



De bedrijfsgegevens waren aan de onderzijde van de grondplaat vermeld.



## Direct toepasbaar en onmiddellijk 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.



### 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 GTL Fuel

### DE BELANGRIJKSTE VOORDELEN IN HET KORT

- 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)



Shell Distributeur

U VINDT DE MEEST ACTUELE SHELL GTL FUEL VERKOOPPUNTEN OP [WWW.VIDOL.NL](http://WWW.VIDOL.NL)



# DE PRANA

## BOUWNUMMER ONBEKEND

In de zoektocht naar schaalmodellen in 2020 hebben we een heel bijzonder volmodel van een Trintel IIa ontdekt. De eigenaar Toin Pieters uit Zottegem in Vlaanderen bleek de originele tekeningen van de werf uit 1968 niet alleen gebruikt te hebben voor het model maar ook voor de bouw van een heuse stalen Trintel IIa. Een bijzonder 'staaltje' van zelfbouw en zeker een aanleiding om Chris (69) en Toin (80) Pieters nader te leren kennen en te bevragen over hun bijzondere project begin jaren zeventig.

Documenten over de aankoop bouwtekeningen



Toin poseert met trots bij de bouw van de Trintel IIa - 1969



### Hoe verliep het eerste contact met de Trintella Vriendenkring?

In het najaar van 2020 kreeg ik bij een goede kennis het boek Trintella Yachts ter inzage. Daar zag ik een hoofdstuk over schaalmodellen. Dat was aanleiding voor me om contact te zoeken met de Trintella Vriendenkring en mijn schaalmodel van de PRANA een Trintel IIa bekend te maken. Peter van der Waa liet toen weten dat mijn reactie perfect op tijd was omdat hij bezig was met een project over schaalmodellen. Het model van de Trintel IIa bleek een goede kandidaat om mee te nemen in het fotoproject. Door de pandemie is de fotosessie van ons model een paar keer uitge-

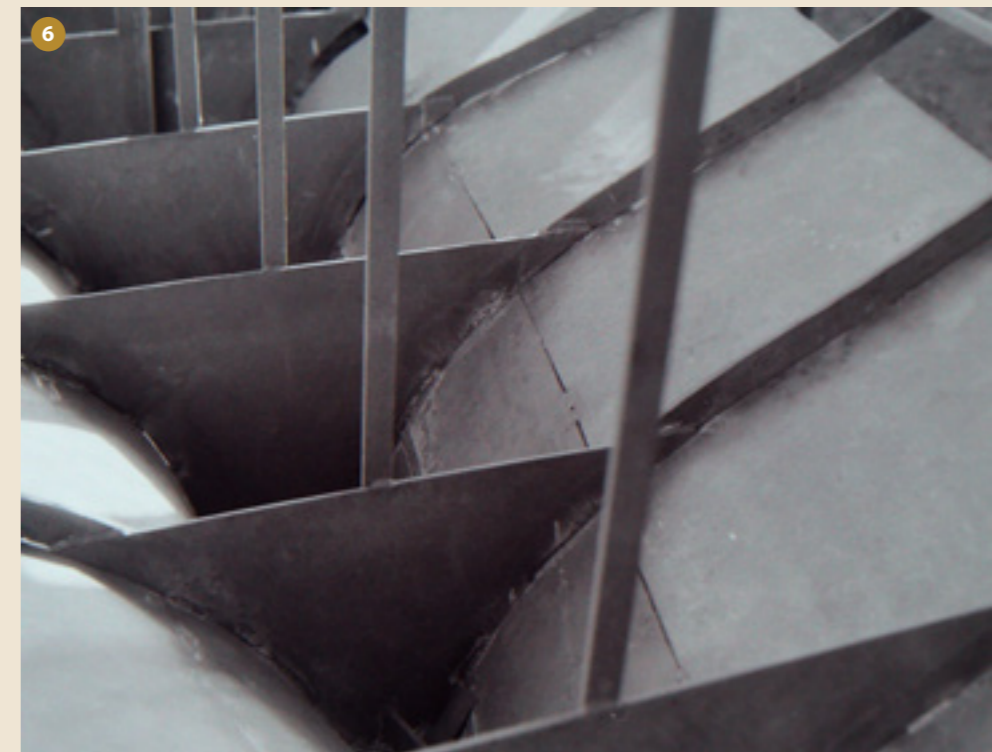
steld, maar is het uiteindelijk gelukt om in september 2021 bij mij thuis foto's te maken. Tijdens de fotoshoot heb ik Peter ook verteld dat ik de originele tekeningen in 1968 van de werf gekocht heb om zelf een originele Trintel IIa te bouwen, welke in 1974 te water is gelaten.

### Wisten jullie van het bestaan van de TVK?

Neen, ons eerste contact was met de werf in 1967 toen we de tekeningen voor de bouw van de Trintel IIa kochten van Anne Wever. Toen bestond de vereniging dacht ik nog niet. Later is het nooit meer op ons pad gekomen om te kijken of er een vereniging van Trintel zeilers zou bestaan. Tot in 2020.



**TRINTEL IIA**  
An excellent combined cabin-cruiser. With its steel hull and aluminium superstructure it has a distinctive appearance. Length 8.00 m, beam 2.00 m, draught 1.40 m. Top speed 18 knots. The "Trintel IIA" is a good night vision of the "Trintel I". Both of them have a maximum speed of 18 knots. The "Trintel IIA" is a good night vision of the "Trintel I". Both of them have a maximum speed of 18 knots. The "Trintel IIA" is a good night vision of the "Trintel I". Both of them have a maximum speed of 18 knots.



# “Op de werf gebruikten ze een veelvoud aan plamuur”

## Wanneer kwam je voor het eerst in aanraking met het merk Trintel/Trintella en de jachtwerf van Anne Wever?

Dat moet in de jaren zestig zijn geweest op de stand van de werf tijdens de HISWA botenshow in Amsterdam. Ik kwam daar graag om te smullen van de prachtige zeilboten die daar werden geëxposeerd. Ik herinner me nog de plezierige ontvangst door Anne Wever op de stand. Het was de periode dat stalen Trintels uitgefaseerd raakten en werden vervangen door de polyester Trintella's.

## Hoe raakte je geïnspireerd om zelf een stalen kajuitzeilboot van deze omvang te bouwen en waarom juist deze Trintel?

Zoals het waarschijnlijk bij iedereen vergaat, droomde ik ervan een eigen kajuitzeiljacht te zeilen. Maar het moest wel gelijk een robuust en fraai schip zijn. En omdat ik zo iets niet kon betalen kwam zelfbouw steeds dichterbij. De Trintel IIA was een prachtig gelijnd klassiek schip en zeer degelijk. Ik heb wel gekozen voor de uitvoering met een stalen opbouw. Omdat ik geen ervaring had met metaalbewerking had ik kennelijk vol-

doende vertrouwen om door zelfstudie en ervaring dit vak te ontwikkelen.

En zo benaderde ik Anne Wever met de vraag of ik de originele tekeningen van de Trintel IIA kon kopen. Voor een bedrag van Hfl 750,- heb ik de tekeningen verkregen en de bouw onder licentie mogen uitvoeren.

## Had je daarvoor ook een zeilboot?

In de jaren zestig heb ik een overnaadse marinesloop tot zeilboot gemaakt.

## Kun je iets zeggen hoe de zelfbouw van de stalen Trintel is gegaan?

Na de nodige voorbereidingen ben ik in 1969 begonnen met de kiellegging en het opzetten van de spanten. Na ruim vijf jaar bouwtijd is de PRANA in juli 1974 te water gelaten.

1 De enige info van de Trintel IIA uit een verzamelbrochure van de werf, ca. 1968

2 Spantenbouw. De vloer is ca. 30 cm verdiept.

3 Spantenbouw 1

4 Spantenbouw 2

5 Achterschip – delen aan spanten lassen

6 Platen aan spanten lassen

7 Casco klaar gelast



1



3



5



2



4



6



7



8

Het moeilijkste was de spanten stroken, wat 2 maanden duurde. De ijzeren platen moesten de spanten overal mooi raken. Dit was een héél arbeidsintensief werk dat uiteindelijk resulteerde in een zeer strak casco dat maar 20 kg epoxyplamuur nodig had om een strakke en gladde romp te krijgen. Op de werf van Anne Wever gebruikten ze een veelvoud aan plamuur. Het intimmeren en de afwerking van het interieur vond ik de leukste klus! Je zag alles vorm krijgen. De motor, een SABB-diesel (300 kg) was ook een heel karwei om te plaatsen!

Tijdens de bouw hebben we al onze vrije tijd inclusief vakanties, naast onze banen aan de universiteit van Gent, besteed aan de bouw van de boot.

Alles door zelfstudie en ondervinding. Voor het lassen heb ik gebruik gemaakt van een hoogfrequent gelijkstroom lasapparaat. Dit gaf een mooie zuivere las, zonder onderbreking. Eerst de platen aan de binnenzijde aan de spanten vastlassen en daarna de stroken aan de buitenzijde dichtlassen.

***Je vertelde eerder dat je de tekeningen en toestemming voor de bouw onder licentie zijn verleend door Anne Wever. Heb je nog controle gehad door de werf tijdens de bouw?***

Ja, wanneer het schip af was is er controle geweest van Anne Wever. Er is echter geen werfnummer verstrekt waarover je eerder sprak dat wel eens gedaan werd als Trintella's geleverd als casco door de eigenaar werden afgebouwd.

***Wat hebben jullie beroepsmatig gedaan?***

Ik was technicus en Chris secretaresse, beiden aan de Universiteit van Gent. Ik werkte voor de faculteiten agrochemie en biologie en was verantwoordelijk voor de laboratoria en het ontwikkelen en maken van testopstellingen. Voordat ik aan de universiteit begon heb ik nog een loodsendiploma gehaald in Antwerpen. Mijn oom woonde aan de Schelde bij Doel en daar kwam ik als kind in aanraking met het water en de scheepvaart. Uiteindelijk koos ik toch meer voor

een loopbaan aan land. Ik heb mijn affiniteit met boten toch kunnen waar maken met de bouw van de Trintel en later daar veel mee gezeild op het water waar ik misschien anders als loods mijn boterham had verdiend.

***Hoe was jullie taakverdeling tijdens de bouw?***

De bouw van het casco en de opbouw was vooral mijn project. Chris was zeer betrokken bij de afbouw en inrichting van het interieur zoals schuren, lakken, vernissen en de stoffering.

***Hebben jullie na de PRANA nog andere boten gehad?***

Nee. In verband met fysieke ongemakken hebben we de boot na 28 jaar verkocht in 2002.

***Waar komt de naam PRANA vandaan?***

Het is een term uit de yoga. Het betekent "levenskracht", wat het voor ons ook altijd geweest is. Zowel

1 Onderwaterschip in de Primocon

2 Slechts weinig plamuur nodig

3 Inbouw SABB diesel

4 Intimmeren interieur

5 Romp lakken

6 Te waterlating in 1974

7 De PRANA zeilt!

8 De Westerschelde biedt ook mogelijkheden de PRANA droog te laten vallen

het bouwen van als het zeilen met de PRANA heeft ons veel voldoening en energie gebracht.

### **Nog avonturen beleefd tijdens jullie zeiltochten?**

We hebben fantastische weekends en vakanties meegemaakt aan boord van de PRANA.

Onze wekelijkse tochten waren vooral vanuit Terneuzen naar de Belgische en/of Nederlandse havens.

Onze zeilvakanties gingen naar Frankrijk, Engeland en Nederland.

### **Heeft de PRANA meegedaan aan zeilwedstrijden?**

We hielden niet zo van wedstrijden. Toch lieten we ons éénmaal overhalen om mee te doen aan de Middelpaartracé vanuit Terneuzen, georganiseerd door WV Neusen in 1977. Die dag was er véél wind en aangezien de Trintel 8 ton woog en bijgevolg véél wind nodig had, hebben we deze wedstrijd gewonnen.

### **Hadden jullie een of meerdere thuishavens?**

Onze vaste thuishaven in de zomer was Terneuzen. De winterberging was in het begin in Terneuzen, bij Jachtwerf Vermeulen. Later bij de Koninklijke Yachtclub Gent. De laatste jaren was de winterberging in Antwerpen bij de jachthaven, ook bekend als IMALSO terrein.

### **Wanneer heb je het schaalmodel van de PRANA gemaakt?**

In 2015 kreeg ik interesse om aan de hand van de originele tekeningen een model van de PRANA te bouwen. Ik heb ongeveer een jaar over de bouw gedaan. Tegenwoordig staat deze te pronken in ons huis en houden we de herinneringen rond de bouw en het zeilen nog levend. Helemaal leuk is het om te zien dat het model nu tussen de andere schaalmodellen van de Trintel en Trintella's staat op de online foto expositie op de website van de vereniging. [↓](#)



1 Chris en Toin, trots met hun PRANA



2 Spantenbouw maar nu voor de mini PRANA



3 Speciaal plekje in huize Pieters voor de miniatuur PRANA

NIEUWE  
LOCATIE

NIEUWE  
WEBSITE

VERTROUWDE  
KWALITEIT

NOORD NEDERLAND  
PRODUCTIE VERKOOP SERVICE  
VOLMOLEN 8  
1601 ET ENKHUIZEN  
0228 32 49 95

ZUID NEDERLAND  
VERKOOP SERVICE  
3241 LP MIDDELHARNIS  
0187 48 68 63

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

SPARCRAFT ALUMINIUM SPARS  
NEUTMAST CUSTOM SPARS  
AXXON CARBON SPARS

**NEUTMAST**

BY TUNED RIGS & ROPES BV

**KNRM  
HELPT**

DOWNLOAD  
NU DE GRATIS  
APP

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

VEILIG UIT, VEILIG THUIS

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

Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij

# HOE LEUK IS HET WERK VAN EEN PLEZIERVAARTUIGEN EXPERT?



John aan het stuur met broer Frans op de 49A tijdens een TVK-regatta.



John Robbe is geen onbekende in de Trintella Vriendenkring. Tijdens de TVK evenementen op het water is hij vaak te vinden op de Talisman, een Trintella 49A van zijn broer Frans Robbe. Tijdens de walontmoetingen weet menig Trintella eigenaar John te vinden en hem lastige vragen voor te leggen van meest uiteenlopende aard. John is inmiddels een ervaren rot in het vak. Omdat onze boten ouder worden en meer aandacht vragen, komt zijn ervaring goed van pas om eigenaren te helpen de Trintella vloot in stand te houden of toekomstige eigenaren te helpen bij de aankoop of grotere refit projecten. We vragen John ons mee te nemen door zijn jarenlange ervaring als jachtextpert.

## HOE WORD JE EEN ZELFSTANDIG EXPERT IN PLEZIERVAARTUIGEN?

Mijn vader had sinds 1945 een kleine jachtwerf in Bergen op Zoom waar houten en stalen zeil- en motorjachten werden gebouwd. Mijn broer Frans en ik bouwden daar als kind houten vloten en zeilden daarmee in de haven naast de werf. Ik heb hierdoor in mijn jeugd al een sterke affiniteit met de watersport ontwikkeld maar meer specifiek ook met de techniek in de jachtbouw.

Na mijn studie Scheepsbouwkunde aan de TU Delft heb ik ontwerp- en jachtbouw ervaring opgedaan bij de Jachtwerf C. van Lent op de Kaag en daarna bij schade-expertise bureau Berex in Rotterdam het expert vak geleerd.

Om als zelfstandig expert te kunnen opereren in deze branche is het vereist minimaal een aantal accreditaties van toonaangevende instanties te hebben. De belangrijkste zijn:

- NVEP Qualified Yacht Surveyor®
- VRT Register taxateur Pleziervaartuigen
- Beëdigd pleziervaartuigenexpert n.a.
- Lid HISWA, ATC (motorentechniek) en KNVTS (Technici Scheepvaart)





### ZIJN ER OVER DE TAXATIE VAN ZEILJACHTEN NOG BIJZONDERHEDEN TE ZEGGEN?

Jazeker. Bij schades aan pleziervaartuigen wordt vaak met de dagwaarde gerekend bij de uitkering. Het kan interessant zijn om een verzekering af te sluiten voor een vaste waarde voor drie jaar. Dit noemt men een zogenaamde Vaste Taxatie (art. 7 : 960 Burgerlijk Wetboek). Hiervoor dient men dan wel een officieel taxatierapport te kunnen overleggen aan de verzekeraar. Dit soort taxaties komen zeker nu in coronatijd vaak voor.

### WAT ZIJN DE MEEST OPVALLENDE CASUSSEN UIT JE PRAKTIJK WAARVOOR JE EXPERTISE IS INGEZET?

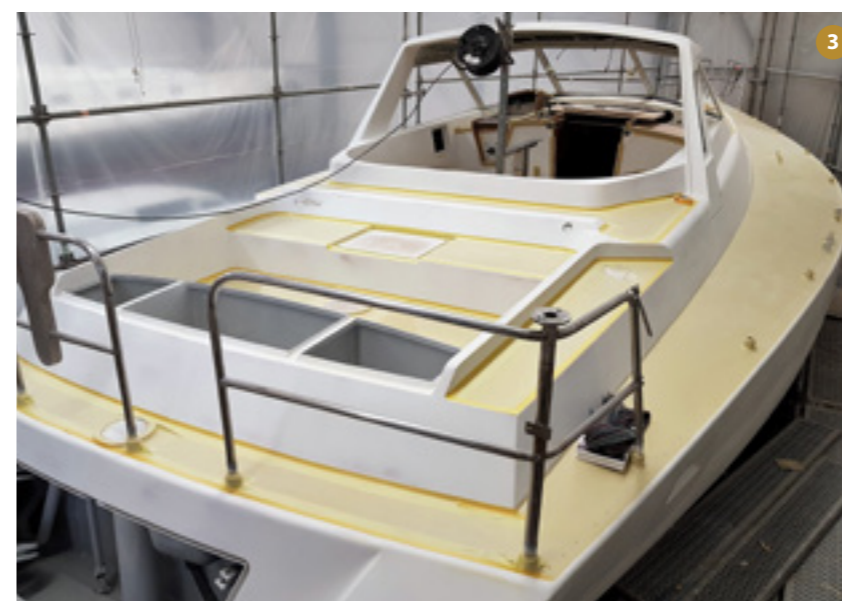
Het allereerste geval was een **uitgebrand Nederlands motorjacht** in St. Tropez. Ik werkte destijds net voor het expertisebureau en samen met een senior expert reisden we af. Bij ons onderzoek bleek het motorjacht, na diefstal van inventaris, aangestoken door de daders. Bij het politiebureau kregen we te horen: "Deze zaak stinkt, daar doen we niets mee!". De brandweer had alleen nageblust en wist ons te vertellen dat dit soort branden na diefstal van goederen in deze regio vaker voorkwamen. Aan boord van het uitgebrande stalen motorjacht stelde ik vast dat bepaalde zaken die niet geheel kunnen verbranden, zoals een buitenboordmotor en een generator, weg waren! De eigenaar hebben we medegedeeld dat zijn schip total loss was. In opdracht van de eigenaar, hij sprak geen Frans, hebben

1

'Bij ons onderzoek bleek het motorjacht, na diefstal van inventaris, aangestoken door de daders.'



2



3

1 Begeleiding refit Beau

2 Expertise aan een uitgebrand motorjacht

3 Begeleiding bouw Trintella 49A bij Jachtwerf Anne Wever

4 Voorbeeld van spleetcorrosie op een metalen plaat welke gemonteerd was op een polyester zeiljacht en veel op zoutwater heeft gelegen.

5 Gecorrodeerde kogelafsluiter



wij het wrak als oud ijzer aan een plaatselijke Franse werf verkocht.

In één van de **meest hectische weken** in mijn werk werd ik door een Duitse eigenaar verzocht een vaste taxatie te doen na een grote refit van een 37 meter lang schoener zeiljacht Joseph Conrad in Beaulieu sur Mer, nabij Monaco. Ik was toch 'in de buurt' na een mastschade aan een zeiljacht in Gibraltar. Aansluitend een total loss geval van een Catalac catamaran die op de rotsen was gelopen nabij Murcia. En een schade te Hyères aan een omgevallen Belgisch zeiljacht tijdens zeetransport vanuit Zuid Amerika. Dat was dus in één week veel reizen per vliegtuig en auto, switchen in drie talen en aansluitend alle expertise rapporten opstellen.

Een tijdje na de vaste taxatie van het luxe zeiljacht Joseph Conrad werd ik gebeld door de eigenaar dat zijn vrouw niet meer mee wilde zeilen vanwege **een ondraaglijke putlucht aan boord**. Inmiddels verbleef de vrouw in een duur hotel met uitzicht op de fraaie witgelakte Joseph Conrad afgemeerd in de baai van Beaulieu sur Mer. De eigenaar wilde dat ik direct naar Zuid Frankrijk afreisde om de inmiddels hoog oplopende rekeningen en echtelijke ruzie te sussen. Na de gehele bemanning van boord gestuurd te hebben, heb ik de nacht alleen doorgebracht. Jawel, toen ik



's morgens wakker werd rook ik een soort rioollucht. De volgende dag heb ik door een werf alle vloeren in de verblijven, ook in de eigenaars hut, laten openen. Wat bleek: er waren zes elektrische toiletten met elk een eigen vuilwatertank dat overliep in een grote centrale vuilwater tank in de machinekamer achter. Omdat 's winters de kapitein met zijn vrouw permanent aan boord woonden had de eigenaar enkele jaren eerder, om niet uit te hoeven varen voor lozen van het toilet afvalwater, nog een extra vuilwatertank in de generatorkamer in het voorschip laten installeren. Met een ca. 30 meter lange kunststof toiletslang was deze verbonden met de centrale vuilwatertank. Deze toiletslang was weggewerkt achter de betimmering van de eigenaarshut. Het bleek dat deze originele toiletslang, die aanvankelijk geschikt was voor deze toepassing (en ook op Trintella's wordt toegepast), toch niet geheel geurdicht was. Na verloop van jaren en een lange winterstilstand, in combinatie met de grote lengte en de achtergebleven resten rioolwater in de slang, bleek deze wel waterdicht doch niet geheel geurdicht. In overleg met een faecaliën expert (wist niet dat die bestonden) hebben we in Engeland een natuurrubberslang gevonden die wel echt geurdicht is. Weer een probleem opgelost en een tevreden klant.

In de loop der jaren heb ik veel **aankoopkeuringen** uitgevoerd, waaronder ook veel Trintella's. Inmiddels zijn de meeste Trintella zeiljachten ouder dan 30 jaar en zijn soms toe aan een refit. Indien men niet vertrouwd is met de mogelijke gebreken bij oudere jachten is het zeer aan te bevelen een onafhankelijke keuring te laten doen. Zwakke punten bij oudere Trintella's zijn de staat van het teakdek, dieselmotor, tuigage en technische installatie.

Bij een keuring van een polyester jacht is altijd een onderzoek naar **osmose** op het onderwaterschip van belang. Naast visueel onderzoek en bekloppen op mogelijk delaminatie doe ik altijd een vochtmeting. Ik gebruik hiervoor een Tramex Skipper Polyester vochtigheidsmeter die niet destructief tot ca. 10 mm diep in het glasvezelversterkte polyester laminaat vochtigheid kan meten. Zoals bij alle polyester zeiljachten kan ook op een Trintella soms osmoseblaarvorming ontstaan. Bij een aankoopkeuring wordt bij het vaststellen van osmose meestal verder onderhandeld met de verkoper. De behandelingskosten met een goed epoxysysteem (ca. EUR 350/m<sup>2</sup>) worden veelal voor 50 % in mindering gebracht op de koopprijs, of de koop gaat niet



Voor de eigenaar een nachtmerrie, voor de expert z'n vak

door. Bij ernstige delaminatie adviseer ik van de koop af te zien. In de 40 jaar dat er onderzoek wordt gedaan is er met zekerheid nog nooit een Trintella gezonken door osmoseblaarvorming! Laat het echter wel onderzoeken door een deskundige bij een aankoop.

In 1988 werd ik na de **bouwbegeleiding** van een Trintella 49A door Anne Wever gevraagd om voor de werf op te treden als pleziervaartuigenexpert. Dat heb ik jarenlang zeer leerzaam gevonden. Ik heb daarmee in de ziel van de kwaliteit van het Trintella ontwerp en de bouwwijze kunnen kijken. Het vakmanschap waarmee de Trintella's werden gebouwd stond in hoog aanzien bij de Nederlandse Jachtbouw.

**Buitenboordkranen** moeten volgens CE normering vanaf juni 1989 messing kogelkranen zijn. Deze **messing** kogelkranen hebben bij gebruik op zeewater een beperkte levensduur. Geadviseerd wordt om deze kranen die gevoelig zijn voor het zogenaamde ontzinken in zeewater na 15 jaar uit voorzorg te vervangen. Bij de bouw van een aluminium Trintella 49A met een vaste ligplaats in zeewater heb ik geadviseerd kunststof buitenboordkranen te installeren vanaf de nieuwbouw. Deze functioneren na 33 jaar nog prima en hebben geen last van corrosie. Thans zijn er wel CE goedgekeurde TRUDESIGN glasvezelversterkte kunststof buitenboordkranen en huiddoorvoeren. Deze kogelkranen zijn een betere vervanger voor messing en hebben ook geen last van corrosie.

Bij aluminium zeiljachten, zoals de Trintella A serie is het van groot belang dat het complete elektrische systeem, zowel 24 volt en 230 volt, gescheiden is van de



### Expertise hulp bij stranding voor Walcherse kust - jaren 80.

hiermee wisselend varen op zout-, brak- en zoetwater ontstaat er een beschermend zinkoxide laagje en is er geen enkele bescherming van de aluminium romp (is een AlMg4,5 Mn aluminium legering bij een Trintella). Mijn advies is dan om **alle zink opofferingsanodes** te vervangen door een Aluminium-Zink-Indium legering die wel voldoende bescherming op zout-, brak- en zoetwater geven en beter voor het milieu zijn. Magnesium anodes mogen uitsluitend gebruikt worden op zoetwater; bij gebruik op zoutwater kan door overbescherming schade aan het verfsysteem ontstaan; magnesium dus nooit gebruiken op een zeegaande aluminium Trintella! Alle aluminium Trintella's zijn voorzien van een twee componenten epoxy systeem boven de waterlijn afgewerkt met een twee componenten PU hoogglans jachtlak. Beter is er niet, doch door invloed van zonlicht en zeewater treedt na jaren toch veroudering op en zal er opnieuw geschilderd moeten worden. Aluminium corrosie onder teakhout kan het beste verwijderd worden middels speciaal zandstralen en dan direct overschilderen met epoxyprimer. Let wel op voldoende stofpreventie! Bij de Trintella 49A Beau heb ik zo de refit voor de nieuwe eigenaar in 2019 begeleid. Dit werd een heel mooi resultaat met een lichtblauw geverfde romp. Het teakhouten dek is na 32 jaar ook geheel vernieuwd. Met nieuwe zeilen, nieuwe luiken etc. etc is het nu waarschijnlijk één van de mooiste Trintella 49A boten die er rondvaart.

Tot slot nog een slimigheidje! Is bekend waarom Anne Wever het kielmidzwaard van een aluminium Trintella niet van aluminium maakte doch van glasvezelversterkt polyester? Door mijn advieswerk voor Anne Wever kan ik op deze quizvraag het antwoord geven. En ..... nog meer wetenswaardigheden deel ik graag met de Trintella community tijdens toekomstige TVK evenementen.

### TOT SLOT NOG IETS TE DELEN OF EEN OPROEP TE DOEN?

Pleziervaartuigen expert als technisch beroep is boeiend en afwisselend. Onze branche is op zoek naar jong talent. Heb je HTS scheepsbouw of vergelijkbaar en affiniteit met de watersport kijk dan op de NVEP site en neem contact op. 

aluminium romp ter voorkoming van mogelijke ernstige **elektrolytische corrosie**. Op het schakelpaneel is hiervoor een massa controle testlampje gemaakt. De Perkins dieselmotoren, die werden ingebouwd bij de Trintella A serie hebben standaard een 24 volt enkelpolig systeem. Ook bij de 49A waarvoor ik de bouwbegeleiding heb gedaan is voor zover mogelijk alle motorbedrading dubbelpolig uitgevoerd. Echter de 24 volt startmotor is enkelpolig met massa op het motorblok (dus ook op de aluminium romp, dat we niet willen!). Om dit op te lossen is er voor de startmotor een extra 24 volt relais tussen geschakeld zodanig dat alleen bij het starten even massa wordt gemaakt met het motorblok doch direct uitschakelt zodra de motor loopt. Dit functioneert op een 49A, de Talisman al 33 jaar zonder problemen. Op de 230 volt wal aansluiting adviseren wij een veilige Victron scheidings-transformator zonder wal-aardeverbinding aan boord ter voorkoming van lekstromen van de walaansluiting die ook ernstige elektrolytische en **galvanische corrosie** kunnen veroorzaken. Vanzelfsprekend moet een aluminium Trintella-romp in zeewater ook tegen galvanische corrosie beschermd worden met voldoende zinkanodes. Ga je



# Een Trintella verzekert 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)



## ADVIES VOOR JACHTEN v.o.f.



NVEP Qualified Yacht Surveyor®  
VRT Register taxateur pleziervaartuigen  
Beëdigd pleziervaartuigenexpert n.a.  
Lid ATC, motorentechniek  
Lid KNVTS Technici op Scheepvaartgebied

Scheeps- en Werktuigbouwkundig expert **John P.L.M. Robbe**

Helsedijk 2  
4797 SK Willemstad  
0031 (0)168 473517 / (0)6 81027233

[robbe@adviesvoorjachten.nl](mailto:robbe@adviesvoorjachten.nl)

# Hardzeilen met Trintels en Trintella's



Een veld III-en tijdens TVK regatta 1973



De IV-en op rompsnelheid – TVK jaren zeventig

In de tijd dat Anne Wever en Ricus van de Stadt in de zestiger jaren samen zaten om de portfolio te ontwikkelen, was snelheid niet het eerste wat als ontwerp eis op tafel kwam. Het moesten vooral degelijke, zeewaardige en comfortabele toerjachten worden.

Daar was volgens Anne het meest een markt voor: bouwen waar de kajuitzeiler in die tijd om vroeg. Echter een kleine groep klanten van de werf had behoefte aan een sneller schip. Om deze groep niet teleur te stellen en te verliezen aan Scandinavische werven is in de tachtiger jaren met succes de Trintella 42 in de markt gezet. Er zijn van dit model ongeveer veertig gebouwd. De 42 was en is nog vaak in het wedstrijdveld te zien en heeft veel successen behaald in grote zeil- evenementen.

Een kleine groep Trintel en Trintella eigenaren probeert met regelmaat toch het maximale snelheidspotentieel uit de boot te halen. Het hardzeilen doet men individueel, in een matchrace met een gelijkwaardig type boot of tijdens grotere nationale of internationale wedstrijden. Iets publiceren in dit Magazine over wedstrijdzeilen is bedoeld om deze activiteit weer eens wat meer onder de aandacht te brengen. Het is een veel bediscussieerd onderwerp onder zeilers. We pretenderen met dit artikel zeker geen alomvattend verhaal neer te zetten. Er zijn veel publicaties beschikbaar waar het wedstrijdzeilen door professionals uitgebreid wordt beschreven.

De 'eentjes' finishten tegelijk. – Veere 2018.  
Helaas weinig wind

### Kritische succesfactoren.

Of een boot snel is, is een relatief begrip en is vooral een persoonlijke beleving bij toerzeilers. We kennen de verhalen dat de zeiler vol trots vertelt dat de boot wel 6,4 knopen liep. Anders wordt het als je met een zeilboot het maximale snelheidspotentieel uit je boot wil halen. Dan gaan meerdere factoren een rol spelen zoals het bootontwerp, zeiluitrusting, crewsamenstelling en -competenties, voorbereiding, ervaring, windsterkte en richting etc. En last but not least, het optimaal trimmen van je zeilen bij de gegeven windomstandigheden wellicht als belangrijkste element. Om te winnen in een wedstrijdveld met verschillende type zeilboten (in tegenstelling tot eenheidsklasse wedstrijden) is de handicap (SW factor) van je boot van groot belang. Op een aantal kritische succesfactoren gaan we nader in. Voor velen misschien een open deur, voor anderen zaken ter overweging als men de grenzen wil verleggen.

### Bootontwerp en zeilplan

Op het water of rondlopend in een haven observeren we allerlei boten met masten en geven daar vaak een waardeoordeel over het esthetisch karakter. In dit al of niet uitgesproken oordeel zit vaak het snelheidspotentieel verborgen van een ontwerp. Een sportieve snelle boot of een ranke klassieker en veel andere classificaties komen voorbij. Of een boot een hoog of laag snelheidspotentieel heeft kun je vergelijken aan de hand van een aantal 'performance criteria'. Veel gehanteerde en indicatieve kengetallen zijn:

|                      | TRINTELLA |      |       |      |
|----------------------|-----------|------|-------|------|
| Kengetal             | Ia        | III  | 38    | 42   |
| ZO/WVPL              | 6,6       | 7,2  | 8,2   | 11,9 |
| TRS                  | 6,2       | 7,2  | 7,4   | 8,0  |
| WVPL/LWL             | 58,4      | 87,2 | 116,7 | 84,9 |
| LWL, m               | 6,5       | 8,6  | 9     | 10,6 |
| WVPL, m <sup>3</sup> | 3,8       | 7,5  | 10,5  | 9    |
| ZO, m <sup>2</sup>   | 43        | 54   | 86    | 107  |

**De ZO/WVPL verhouding.** Dit is verhouding van het (standaard) zeiloppervlak in m<sup>2</sup> en de waterverplaatsing in m<sup>3</sup>. Hoe hoger het getal hoe beter het acceleratievermogen bij weinig wind en in vlagen. Maar betekent ook dat je eerder zal moeten reven bij toenemende wind.

**De TRS verhouding.**  $2,45 \sqrt{\text{lengte waterlijn}}$ . Dit kengetal geeft de theoretische rompsnelheid en is de maximaal haalbare rompsnelheid van een waterverplaatsend object.

**De WVPL/LWL verhouding.** Deze verhouding wordt gebruikt om de relatieve waterverplaatsing van een boot weer te geven. Een toerjacht met een lange kiel heeft typisch een hoge waarde en een wedstrijdacht met een modern onderwaterschip een lage verhouding.

Opm. De kengetallen werden vroeger vaker gebruikt in testverslagen van zeilboten. Tegenwoordig worden ze weinig meer gebruikt omdat ze veel vragen oproepen hoe deze precies te interpreteren. Ze zijn in dit geval voor een paar Trintella's dan ook alleen indicatief bedoeld. Ze krijgen meer betekenis als je een groter en mathematisch vergelijkingsonderzoek wil doen tussen verschillende zeilboot ontwerpen.

### Zeilgarderobe

Eén van de belangrijkste factoren is wel de samenstelling en kwaliteit van de zeilgarderobe. Afhankelijk van de koersen en windsterkte past men de zeilvoering aan. Al of niet met geavanceerde reefinstallaties voor groot- en voorzeil. Een optimalisatie van de zeilvoering doet men meestal nadat eerst ervaring is opgedaan met de garderobe aan boord bij aanschaf van de boot. Aan de hand van de ervaringen in het eerste seizoen en de ambitie om te winnen in een wedstrijdveld gaat men de garderobe uitbreiden, respectievelijk vernieuwen. Wil men scherper zeilen zal men eerder naar een high aspect gaan of wil men bij ruimere of voor de windse koersen sneller zijn, zullen grotere genua's, spinnakers, gennakers eerder aan de garderobe worden toegevoegd.

Voor wat betreft de kwaliteit en uitvoering van de zeilen zullen wedstrijdzeilers eerder de specialistische zeilmakers waarderen. Ze gebruiken vaak hoger kwaliteit doek met een betere afwerking door de opbouw en snit van de zeilen een langer blijvende vormvastheid. Ook maken de specialisten beter gebruik van de ervaringen wereldwijd (delen info via centrale databases) en worden op basis van feedback met hun klanten/wedstrijdzeilers vaker modificaties toegepast om tot een nog betere kwaliteit en 'performance' van jouw specifieke zeil te komen.

| WEINIG WIND                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Genua                                                                                                                                                                                                                              | Grootzeil                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Voorlijkspanning minder. Kleine plooitjes toegestaan</li> <li>Leioog naar voren (1 of 2 posities)</li> <li>Genuaschoot iets lossier</li> <li>Achterstag lossier</li> </ul>                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Voorlijkspanning los. Kleine plooitjes toegestaan</li> <li>Onderlijkstrekker los (ca. 15 cm)</li> <li>Grootschoot iets lossier</li> <li>Neerhouder iets op spanning</li> <li>Overloop iets hoger dan het midden</li> <li>Bolling zit naar achteren: (55%)</li> </ul> |
| GEMIDDELDE WIND                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Genua                                                                                                                                                                                                                              | Grootzeil                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Voorlijkspanning, net geen plooitjes</li> <li>Leioog in de basisstand</li> <li>Genuaschoot basis spanning</li> <li>Meer voorstagspanning door hekstag net op spanning te draaien</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Voorlijkspanning. Net geen plooitjes</li> <li>Onderlijk basisspanning</li> <li>Grootschoot iets los</li> <li>Overloop iets vanuit het midden</li> <li>Bolling zit voor in het midden (45%)</li> </ul>                                                                |
| BOVENGEMIDDELDE WIND                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Genua                                                                                                                                                                                                                              | Grootzeil                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Voorlijkspanning groter</li> <li>Leioog in de basisstand</li> <li>Genuaschoot in de basisstand</li> <li>Meer voorstagspanning door hekstag goed door te zetten.</li> </ul>                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Voorlijkspanning doorzetten</li> <li>Onderlijk goed doorzetten</li> <li>Grootschoot iets los</li> <li>Neerhouder aan</li> <li>Overloop meer vanuit het midden tot uiteindelijk op uiterste van overloop</li> </ul>                                                   |

Bron: Boordboek Toerzeilers

### Zeiltrim

Een goede kennis en toepassing van de trimmogelijkheden geeft je een voorsprong in het wedstrijdveld. Het is als een F1 motor. Als deze niet goed staat afgesteld haal je de top drie niet. Ieder jaar geven het magazine Zeilen en Toerzeilers een uitgebreide trimkaart uit. Hierin staan alle aspecten over de zeiltrim overzichtelijk weer gegeven. De trimkaart van Zeilen is voor 4 euro te bestellen in hun webshop. Bij Toerzeilers staat de informatie in het Boordboek, een jaarlijkse uitgave voor leden. Een summier overzicht van deze informatie vindt u in bovenstaande tabel.

### Crew

Het is als één van de schakels in de ketting. Alle succesfactoren zijn belangrijk maar de kwaliteit en kwantiteit van de crew behoort tot een belangrijke categorie. Immers je kunt de beste spullen hebben maar met een onervaren of beperkte crew zul je geen potten breken. Wat de beste crew samenstelling is voor een

specifieke boot is moeilijk te zeggen en zal de captain door ervaring moeten ontwikkelen. Een voorbeeld over de crew samenstelling dat tot nadere gedachten voert is de crew van de grootste eenheidsklasse ter wereld, de J24. De wedstrijd bemanning bestaat uit 4-6 personen op een boot van 24ft !! En dat op een paar vierkante meter. Ieder bemanningslid heeft een specifieke taak en heeft daarin ook ervaring ontwikkeld. Een succesvol team werkt als een getrainde en geoliede machine. Ieder teamlid weet exact wat zijn rol is en die van anderen en voert die bovendien 100% uit op het juiste moment onder leiding van de captain.

### De SW-factor

Het SW-handicapsysteem is bestemd voor wedstrijden waar met verschillende type zeilboten wordt gevaren. De SW factor is de handicap die als tijdcorrectie op de gezeilde tijd moet worden toegepast om de prestatie van uiteenlopende zeilboten te vergelijken. Het SW-regelement is een eenvoudig en Nederlands handicap



Inzet van uitgebreide zeilgarderobe op een Illa – LIV tijdens TVK wedstrijd voor Stellendam in 2008

stelsysteem zonder dat er een officiële meting van de boten aan vooraf gaat. Wedstrijdzeilers die aan internationale evenementen meedoen zullen met andere systemen worden geconfronteerd zoals het IMS (International Measurement System) of ORC (Offshore Racing Congres). In het Technisch Informatie Bulletin No. 11 op onze website wordt verder ingegaan op de achtergronden van het Nederlandse handicap systeem en worden typische waarden voor meerdere Trintella's gegeven.

### Andere factoren

De lijst van succesfactoren is lang. Wat te denken van optimalisatie van de rompweerstand (gladheid maar ook type schroef) door het water, conditie van de juiste 'deck gear' als lieren, valstoppers, 'travellers' en gebruik van gewicht aan boord (water- en brandstoftanks). Het risico te durven nemen je eigen koers te varen op basis van grondige kennis van het weer en de te verwachten veranderingen: de strategie. Wedstrijdzeilen met de ambitie om te winnen is een prachtige uitdaging om alle kritische succesfactoren optimaal in te zetten. We laten vier TVK leden die regelmatig wedstrijdzeilen wat vertellen over hun ervaringen.

### BOEKENTIP:



Auteur: Fred Imhoff / Uitgeverij Hollandia Nederlands / Paperback, 128 pagina's

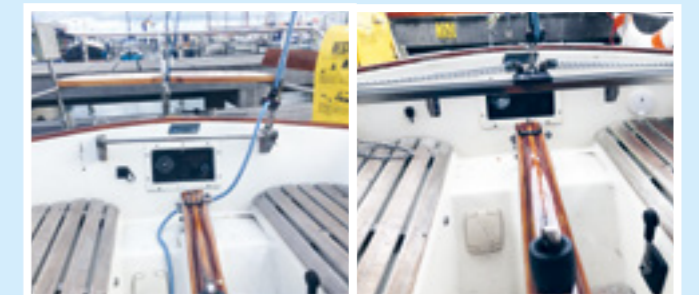
## TVK Hardzeilers delen hun ervaringen

### Paul van Dam – Nimmerzat – Trintella II

Over zijn deelname aan de 24 Uurs Zeilrace met de 'Nimmerzat' in 2019 hebben we uitgebreid aandacht besteed in ons Magazine van 2019. Logisch dat we Paul vroegen naar zijn ervaringen met het wedstrijdzeilen. Naast de jaarlijkse evenementen van Kustzeilers zoals de 24 Uurs en Randje IJsselmeer in september 2021 is de Nimmerzat en crew ook te vinden bij de Wolderwijd Cup georganiseerd door WSV Flevo. Bij de laatste 24 Uurs waren de omstandigheden niet ideaal. Een vrij constante wind van 20 knp. zorgde voor veel vervelende golfslag, waardoor de bemanning niet altijd goed inzetbaar was. Desondanks kon toch een derde plaats worden genoteerd in de categorie Polyclassics. Paul heeft het wedstrijdzeilen niet van huis uit mee gekregen. Een goede vriend heeft hem hiervoor in zijn studententijd enthousiast gemaakt. De Trintella II, in 2014 aangeschaft, was zijn eerste boot waarmee hij wedstrijden is gaan zeilen. Door continue te leren van de ervaringen tijdens de eerste wedstrijden en zijn aspiraties als bootklusser de ruimte te geven, zijn steeds meer aanpassingen gedaan aan de boot om stap voor stap de 'performance' te verbeteren. De veranderingen waren deels ook gericht om de loefgierigheid van de Trintella II aan te pakken.

- Het eerste zeilseizoen is ervaring opgedaan met de zeilgarderobe die bij aankoop van de boot aanwezig was. De 150% genua was volledig uitgezeild en kon daardoor slecht hoog aan de wind zeilen. In het volgende seizoen is zowel het grootzeil als de genua vernieuwd, maar nu voor een 120% versie op advies van de zeilmaker. Bovendien is het voorlijk verlengd met 50 cm waardoor het boven de zeereling uitkwam. Niet onbelangrijk als je in een veld met 60 à 70 boten in de wedstrijd zit. In het volgende seizoen toch weer terug naar het originele zeilplan met de 150% genua. Deze bleek toch achteraf de beste maat. Qua snit is de genua triradiaal gesneden en het grootzeil radiaal. Standaard Dacron qua materiaal van de zeilen.
- In verband met slechte manoeuvreerbaarheid van de lange kiel onder de Trintella II is er een boegschroef geïnstalleerd. Ideale hulp bij haven manoeuvres. Het remmend effect van de straalkoker van de boegschroef op de snelheid van de boot weegt niet op tegen het voordeel op de SW factor. Deze werd zelfs een paar punten gunstiger.
- De invloed van het aan boord hebben van een spinnaker en gennaker kost punten in de SW factor. Als je deze uiteindelijk niet kunt gebruiken heeft dat een negatief effect op je eindresultaat. Dus het wel of niet gebruiken resp. wel of niet aan boord hebben van deze zeilen kan je ranking sterk beïnvloeden.
- De installatie van een vaanstand prop (klapschroef) heeft een groot voordeel opgeleverd vooral bij weinig wind. Zeker meer dan een 0,5 knp. Het voordeel wordt minder bij meer wind. Het inbouwen was wel een klus. De klapschroef neemt bij het keren meer ruimte in beslag waardoor deze tegen de romp komt. Hierdoor moest er ruimte worden gemaakt door rompmateriaal te verwijderen en later aan de binnenzijde weer te verstevigen met glasmatten en epoxy. Voor het installeren moest de motor van de fundatie worden gehaald om montageruimte te maken.

- Om grootzeil beter te kunnen trimmen is de originele overloop vervangen door een moderne traveller gemonteerd op een RVS balk tussen de kuipranden. Hierdoor is het makkelijker wind te lozen bij te sterke wind of vlagen.
- Later is in het onderlijk van het grootzeil de pees vervangen door een 'losse broek'. Door te spelen met de val en onderlijkspanning zijn de trimmogelijkheden (boller of vlakker) beter geworden.
- Door te spelen met de ballast van de watertank kun je ook voordeel halen. Bij veel wind en volle tank water heb je minder helling. Bij weinig wind zorg je voor minimale waterhoeveelheid.
- Met de montage van een valstopper voor de genuaval is het makkelijker de spanning te regelen/lossen dan met beleggen van de val op de kikker. Bij veel wind een hoge valspanning, bij minder wind wat losser.
- De oude standaard lieren zijn vervangen door selftailing Anderssen lieren met dubbele snelheid.
- De nieuw geïnstalleerde windmeter van Raymarine geeft ook de echte wind aan, waarbij de koers als extra input wordt gebruikt. Hiermee kun je makkelijker windschiftingen (krimpen/ruimen) waarnemen en op reageren.
- Aan het onderwaterschip wordt geen extra aandacht besteed maar wel ieder seizoen een laag zelfslijpende antifouling
- Last but not least een goede koelkast aan boord is essentieel om de crew in de juiste stemming te houden.
- De zoon van Paul vult op het laatst nog aan dat de captain zijn zoon selecteert voor de crew. Waarvan akte.



Overloop oude situatie

Overloop nieuwe situatie



Rompaanpassing voor nieuwe schroef

Nieuwe schroef

## TVK Hardzeilers delen hun ervaringen

### Joop Doomernik – Anne – Trintella la

Joop Doomernik runt een jachtwerf in Zaltbommel en werkt in het hart van de internationale wedstrijdzeilerij van de Draken klasse. Als geen ander weet Joop wat de kritische succesfactoren zijn bij het optimaliseren van een bootontwerp in deze eenheidsklasse. De reglementen binnen de Draken klasse geven ruimte om te spelen met minuscule aanpassingen in de rompvorm. Van deze ruimte heeft de werf gebruik gemaakt om de Draken uit Zaltbommel als de snelste ter wereld te maken. Privé heeft Joop jarenlang een Trintella la in bezit (genaamd Anne) gehad die hij in 2012 een uitgebreide refit heeft gegeven en daarbij een aantal interessante aanpassingen



Korte genuarail aan dek van de Anne



Ingekorte zalingen

heeft gedaan om het de snelste la te maken. Hij heeft het zeilplan en tuigage zodanig aangepast dat de 'Anne' zeer scherpe koersen kon zeilen met een 'high aspect'. Hiervoor werd er een korte genuarail gemonteerd in het gangpad tegen de kajuitopbouw aan, werden de zalingen 15 cm ingekort en het onderwant verplaatst. Verder werd de bestaande overloop vervangen door een geavanceerde 'Windward sheeter car' van Harken. Dezelfde als gemonteerd op de Draken. Als voorzeil bij licht weer werd een 150% genua gevoerd. Joop was lyrisch over deze modificaties die deze Trintella veel sneller en scherper deed zeilen dan met de standaard tuigage en zeilplan.

### Mike en Roline Huiskamp – Mrs Jones – Trintella 42

Anders dan de titel doet vermoeden zijn Mike en Roline Huiskamp zeer fanatieke wedstrijdzeilers in de Olympiajol eenheidsklasse. Hun prachtig gerestaureerde 42 waarover we in het Magazine 2021 publiceerden wordt voor toerzeilen gebruikt en is klaargemaakt om in de toekomst parttime op te wonen en grotere reizen mee te maken. De Mrs Jones heeft als thuishaven Yerseke en van daaruit is aan een aantal verenigingswedstrijden op de Oosterschelde deelgenomen. Nee, dan hun beider ambitie en enthousiasme om in eenheidsklassen te zeilen en te winnen. De Olympiajollen liggen bij WSV Viking en in de zomer zeilen ze tijdens de clubwedstrijden vooraan in het wedstrijdveld op de Ertveldplas. Regelmatig staan Mike en Roline op het erepodium. Mike is begonnen met wedstrijdzeilen in 1975 en heeft in dat jaar meegedaan aan de NK in de Hornet klasse. Met dezelfde boot heeft hij in 1976 deelgenomen aan de Wereldkampioenschappen. Na in een paar andere eenheidsklassen te hebben gezeild, waarbij een Frans, Belgisch en enkele Nederlandse open kampioenschap-

pen werden gewonnen, zijn ze beiden zes jaar geleden overgestapt naar de Olympia jol. In 2021 is nog deelgenomen aan de EU kampioenschappen op het Gardameer. Last but not least staan deelname aan de Cowes-Week en de Fastnetrace nog op Mike zijn CV. Ze verkeren verder in de gelukkige omstandigheid met een prachtige klassieke dame te mogen wedstrijdzeilen. Een 45m<sup>2</sup> U klasse, getekend door Frits de Voogt. Hiermee hebben ze in 2003 en 2007 de Dutch Classic overall prijs gewonnen. Kortom veel wedstrijdervaring in zeer verschillende boten en op zeer verschillend water en dito omstandigheden. Solo of met ervaren crew. Gevraagd naar Mike zijn tips die hij wil delen met de Trintella community was het niet zo moeilijk een serie succesfactoren uit zijn mouw te schudden.

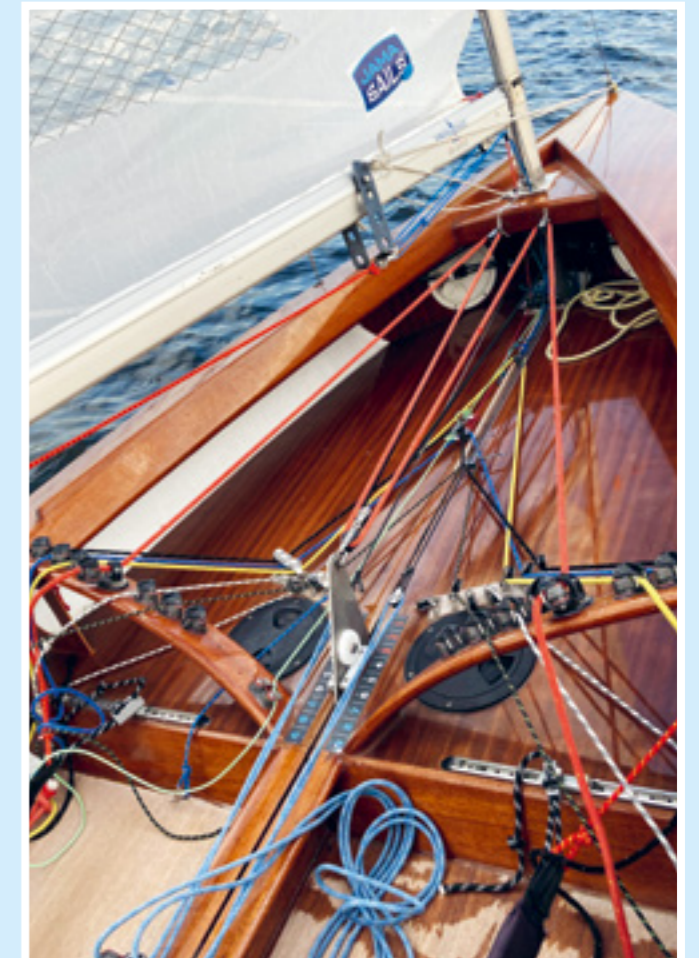
- Een schoon glad onderwaterschip
- Klapschroef voor minder weerstand.
- Ervaren bemanning, die vooral rust aan boord kan bewaren.
- Alle 'gear' in topconditie.

### Mike zeilt hoger en loopt in



### Roline Huiskamp op de Boekanier tijdens de DCYR 2007 – Winnaar Overall

- Op getijdewater water bekijken waar de stroming mogelijk gunstiger is. Bijvoorbeeld langs ondieptes.
- Windpatronen rond (Cumulus) wolken begrijpen en daarop anticiperen. Vaar op groter wedstrijd water naar de wolken toe. Onder de wolk valt er altijd meer wind in de vorm van een gespreide hand. Over bakboord aan de linkerzijde van de wolk en over stuurboord aan de rechterzijde van de wolk kun je oploeven.
- Maak tijd om voor de wedstrijd een kruisrak naar de eerste boei te varen waarbij je de winddraaiingen en vlagen observeert. Welk ritme, de grootte van de draaiing en hoe lang zet deze door.
- Zorg voor een gedetailleerd weerbericht voor de duur van de wedstrijd. Gaat deze krimpen of ruimen?



Veel trimmogelijkheden op een wedstrijd Olympiajol

## TVK Hardzeilers delen hun ervaringen

# Annelies Wichers – Sangha – Trintella IIIa



### De dames crew van de Sangha op de finishlijn -2021

#### Eigenlijk ben ik helemaal geen echte wedstrijdzeiler.

Ik zeil niet in een supersnelle boot en ken lang niet alle finesses van trim, ballast, lift, headers en lifters. Ik train niet iedere week met de bemanning en ben geen lichtgewicht met een afgezaagde tandenborstel in de broekzak, die leeft op gevriesdroogde maaltijden aan boord. Ik heb alleen maar zin in avontuur. Dapper volhouden en overwinnen, vooral jezelf. Ik heb zin in plezier maken met familie en vrienden aan boord, een gezellige borrel in de kuip met ondergaande zon en sterke verhalen over woeste avonturen.

Als Trintella zeiler zal je je hierin vast wel herkennen. Je hebt niet voor niets een degelijke boot gekocht die je thuisbrengt met slecht weer zodat je je avontuur nog na kan vertellen. En die borrel in de kuip gaat prima met drankjes uit de koelkast. Of je pakt een spannend nautisch boek uit je uitgebreide boordbibliotheek. Al dat gewicht wordt meestal aangevuld met een stevige gereedschapskist en bergen reserve onderdelen gespaard sinds 1975. Om nog maar niet te spreken van die paar honderd liter diesel en water.

#### Waarom zou je wedstrijdzeilen met een Trintella?

Omdat je er van leert, gigantisch veel plezier hebt met je bemanning, toch gaat zeilen op momenten dat je anders was blijven liggen, de verhalen in de kuip op echte avonturen zijn gebaseerd, je gaat je schip steeds meer

kennen en waarderen en het hele plaatje van zeilen wordt groter, groter, mooier en mooier! Mijn eerste eigen zeilboot was een kajuitsloepje van 3,5 meter met de naam Gigantje. In 1983 schreef ik me in voor de Hemelvaart wedstrijd van een sloepenvereniging. Met dit piepkleine scheepje voeren we van Zaandam naar Hoorn voor de start. Tegen alle weersvoorspellingen in ontwikkelde zich onderweg de beruchtste 'zomerstorm' van de twintigste eeuw. Deze zogenaamde 'Kanaalrat' raasde over het Markermeer met windsnelheden van af en toe 10 Bft. Uren hebben we gevochten om te blijven drijven. De volgende dag werd de zeilwedstrijd wegens te veel wind omgezet in een alternatieve nautische behendigheidsploef op de wal. En ja hoor als doorgewinterde zeilschool instructeurs wonnen we dat met glans en zeilden met de beker naar huis. Met deze prestatie werden we door de andere leden van de vereniging uitgedaagd om mee te doen aan de Sagitta Zeilrace onder de kust van Terschelling. Een aantal jaren hebben we deze wedstrijd gevaren. Een mega uitdaging voor het minischoepje op groot water. Wat we ervan hebben geleerd: je grenzen enorm verleggen en er achter komen dat er veel meer mogelijk is dan je verwacht. Een goed verhaal kan niet zonder held of heldin die een hele portie moeilijkheden moet overwinnen. Hoe groter de problemen hoe beter het verhaal. Nu wil ik je natuurlijk niet adviseren om het gevaar op te zoeken voor sterke verhalen in de kuip over woeste avonturen. Maar je moet er wel mee om kunnen gaan. Dat leer je door uitdagingen aan te gaan die in je bereik liggen en misschien net iets verder. Daarvoor moet je uit je comfortzone en naar je learningzone. Oké soms zeil je misschien even de stresszone binnen. Maar uiteindelijk vaar je in de magiczone. Het moment dat alles klopt. Een totale control over je schip, het ultieme genieten.

#### Tips voor wedstrijd uitdagingen om uit je comfortzone te komen

Avondwedstrijden, die zijn vast wel bij je in de buurt. In het seizoen een reeks op een vaste avond. Probeer een poule van bemanning te krijgen en maak er een leuke en leerzame avond van. Je zal niet de snelste zijn. Behalve bij zwaar weer. Maar door de rating en vooral alle wedstrijden meedoen maak je wel een kans op een podiumplek. Bijkomend levoordeel voor schippers die er tegenop zien om in het donker te varen: als de avonden korter worden zal je in het donker aankomen, maar dat is nu peanuts voor jou omdat het vaarwater een oude vertrouwde is geworden. En dan wordt het magisch, varen in de maneschijn.

#### Nacht en Ontij. Ieder jaar het laatste weekend van oktober

Een wedstrijd van Harlingen naar Terschelling waarvan de naam meer doet vermoeden dan het is, het nacht gebeuren is een feestje. Bijzonder detail, het langzaamste schip start als eerste en de snelste als laatste. Iedere paar minuten start een schip, zo worden alle schepen tegelijk aan de finish verwacht. Een geweldig spannende race en een prachtig gezicht. Afgelopen najaar ben ik gestart als nummer 5. Oei dat is wel even slikken, van de 130 schepen bijna de langzaamste.... Maar ja een IIIA is ook niet

echt een wedstrijdboot. We zijn gewend dat de snellere schepen ons al gauw met enorme snelheden voorbij spuiten. Maar dit jaar hadden we geluk. Een stevige 5 Bft, alles bezeild, geen kruisrakken en nog ietsje voordeel van de stroom. De start was top, met maximale snelheid exact op tijd over de lijn. Achter ons waren een paar schepen niet of te laat gestart daarmee hielden we lekker vrije wind. Superstrak gestuurd, continu getrimd en de genua uitgeboomd, wat flink intensief was met veel gijpen. De gennaker hoefden we niet te zetten, we voeren toch al op rompsnelheid. Het wonder geschiedde, we bleven ze voor!

#### Single-handed, duo-handed midden oktober


De start en finish is in Lelystad maar de route is ieder jaar een grote verrassing. De zeilopdracht zit in een koker met hangslot waarvan de cijfercode bij de start bekend wordt gemaakt. De route van ongeveer 200 mijl voert langs verschillende plaatsen op het Markermeer, IJsselmeer en de Waddenzee met hier en daar een gekke opdracht. Hoe de route wordt gevaren staat vrij en is meteen de grootste uitdaging. Binnen een half uur na de start moet iedere schipper aan de wedstrijdleiding doorgeven wat zijn of haar verwachte zeiltijd is. De wedstrijd duurt 4 etmalen. Per etmaal is er verplicht 7 uur pauze. De andere 17 uur zijn heel hard nodig om de opdrachten te halen, het is continu hijsen, strijken, zeilen wisselen, trimmen, boom erop en eraf, weer en stroom checken, route bijstellen en voor schip en jezelf zorgen. In het donker varen is eerder regel dan uitzonde-

ring. En natuurlijk gaat de motor alleen aan binnen de havenhoofden. Een ware uitputtingsslag die maar door de helft van de deelnemers wordt uitgevaren. De winnaar is diegene die het dichtste bij de geschatte zeiltijd zit, alle opdrachten heeft gedaan en het mooiste handgeschreven logboek heeft bijgehouden. Zelf heb ik deze wedstrijd pas bij de vierde poging uit kunnen varen. Het is een race tegen en met jezelf.

#### CAM race. Colin Archer Memorial

Om de 2 jaar in juli van Lauwersoog naar Larvik Noorwegen. Ongeveer 400 Mijl. Gewoon wie er het eerste is. Dit vergt veel voorbereiding en kost tijd. De terugweg wordt vaak benut als vakantietocht. Het is mij helaas qua tijd maar één keer gelukt hier aan mee te doen. Wel gewonnen in onze klasse. Het is een fantastische race en reis en goed haalbaar. **Tip: er is altijd vraag naar bemanning. Stap eens aan boord bij een ander.**

Van alle soorten wedstrijden doe je verschillende ervaringen op. Bij de avondwedstrijdjes in clubverband zal je vooral leren om goed te starten, strak te varen en het wedstrijdreglement te hanteren. Bij de andere wedstrijden vergroot je je schippers skills door iedere keer je grens te verleggen. En ja, de verhalen in je logboek zullen steeds mooier worden met grotere avonturen.

Zien we elkaar bij de start? 



De Sangha tijdens de TVK tocht op het IJsselmeer – 2019



# U kent de Oosterschelde

maar kent u ons al?



Ligplaatsen



Stalling



Reparatie



Service



Onderhoud

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.

# Een Weverjol?

Een spontane ontmoeting tussen de TVK leden Klaas en Carla Caldenhoven en de fam. Adriaans in de zomer van 2021 aan de Zuid-Spaanse kust leidde tot een bijzonder verhaal dat ons terugbrengt naar de vroegste handelsactiviteiten van Anne Wever.

## Het begin

Klaas stuurde een mailtje op 25 oktober 2021 naar de TVK met als titel: 'Weverjol' zonder een vraagteken. Dat trok de aandacht. Immers, toen ik me in 2013 verdiepte heb in de historie van Jachtwerf Anne Wever ben ik nooit een jol tegen gekomen. Dat we weer eens wat nieuws ontdekken in de portfolio van de werf, zeker uit de vroegste periode van de werf, is niet zo heel

vreemd. Het was bekend dat Anne niet alleen Trintels en Trintella's bouwde en verkocht maar ook handelsactiviteiten had rond de in- en verkoop van nieuwe en gebruikte zeiljachten van andere merken zoals de Nantucket Clipper, Etap, Mystere en Halcyon. Binnen deze handelsactiviteit zou ook deze kleine jol een rol gespeeld kunnen hebben. Maar welke, hoeveel en in welke periode?

## Herkomst 'Weverjol'

Uit nader contact met Harm Adriaans komen we meer te weten. De naam 'Weverjol' is nooit door de fam. Adriaans gebezigd en blijkt geïntroduceerd te zijn door Klaas in zijn mail vanwege de associatie van de jol met het werfplaatje van Anne Wever dat in de jol aanwezig was. Niet zo'n slecht idee. Echter.....

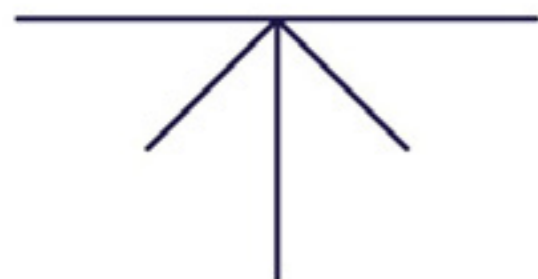


De jol met zeilteken Peanut in het gaffeltuig



Origineel leveranciersplaatje van Jachtwerf Anne Wever op de zeiljol van fam. Adriaans

## FINSULATE



ANTIFOULING FOR CLEAN  
AND HEALTHY WATERWAYS

- Effectieve antifouling ZONDER biociden
- Spaar tijd, geld EN het milieu
- Levensduur MINIMAAL 5 jaar



PRODUCT VAN HET JAAR

2018

- [info@finsulate.com](mailto:info@finsulate.com)
- [www.finsulate.com](http://www.finsulate.com)
- 085 065 3470

Uit Bedrijfsnieuws fa. Ludolph Struve & Co GmbH – Hamburg

**Het bedrijf leverde binnen vier maanden 300 Norweger-jolle af. Het aantal bestellingen was toen al beduidend hoger. De verspreiding van één type boot in zo'n korte tijd is uniek in het Duitse zeilsport geschiedenis.**

De fam. Adriaans uit Brabant zeilden eind jaren zestig, begin jaren zeventig met een schouw op de zuidelijke rivieren, plassen en Delta. Toen ze op zoek gingen naar een bijboot voor hun schouw kwamen ze terecht bij een watersportzaak in regio Den Bosch. Daar werd een jolletje gekocht en dat bleek voorzien van twee plaatjes die iets over de oorsprong duiden. Eén werfplaatje was van Jachtwerf Anne Wever en het andere was een origineel bouwnummer plaatje van de fabrikant Norsk Spraengstoffen A/S uit Oslo. Wat de relatie is tussen springstoffen en de bouw van jollen onder dezelfde firmanaam laat zich niet makkelijk raden. Bij nader onderzoek op internet en de advertentie van de Norweger jolle wordt duidelijk dat deze Noorse fabrikant in de zestiger jaren meer dan 1000 van deze jolletjes met een gaffeltuig heeft gebouwd. De verkoop en distributie gebeurde veelal via landenimporteurs zoals o.a. de fa. Ludolph Struve en Co in Hamburg. Het vermoeden bestaat dat via deze Duitse handelsfirma de jol in Anne Wever zijn 'botenhandel' is



Harm Adriaans roeit in de nieuwe jol zijn eerste mijlen – begin jaren zeventig

terecht gekomen, en dat hij er meerdere hiervan heeft ingekocht. Een paar oud werknemers herkennen deze jol nog wel, maar het was geen grote business. Dus laten we maar aannemen dat het aantal jolletjes dat hij verhandeld heeft beperkt is gebleven tot hooguit een paar exemplaren. De klanten voor deze bootjes waren enerzijds zijn Trintella klanten die een bijboot zochten voor hun nieuwe Trintella II, III of IV en daarnaast voor de jonge instappers in de zeilsport. De verkoop aan deze laatste doelgroep liet hij over aan watersportzaken. Op het moment dat Anne een bepaalde waarde toevoegde aan een boot (schilderen, tuigage, aanpassingen of accessoires installeren) schroefde hij er een plaatje op van Jachtwerf Anne Wever. Zo ook bij deze jol van de fam. Adriaans. In navolging van de autobranche die toen ook al graag hun firmanaam lieten zien met een sticker of op de houder van de kentekenplaat. En zo kan het gebeuren dat er plots na een halve eeuw de naam 'Weverjol' opduikt.

### Peanut dinghy

De ontwerpen van de Trintels en Trintella's werden duidelijk geassocieerd met de huisarchitect Van de Stadt, maar waar komt het idee en het ontwerp van dit 10 ft jolletje vandaan? Tijdens de democratisering van de watersport in de naoorlogse periode ontstond er een grote behoefte aan boten voor alle doelgroepen. Van jong tot oud. De dinghy of jol was een boottype van rond de 10 ft. Het was wel of niet voorzien van een steekzwaard, een zeiltuig en/of roeispanen. Verder speurwerk leert dat er in de jaren zestig zowel op de Amerikaanse als op de Europese markt dit soort jolletjes als zogenaamde Peanut dinghies werden verkocht. Beide versies rond de 10 ft lengte en beide voorzien



van een zeiltuig. Echter de Amerikaanse Peanut was voorzien van een torentuig en de Europese tegenhanger met een gaffeltuig. In beide typen dinghies stond een pinda als teken in het zeil. Vandaar dat de fam. Adriaans hun jol altijd de Peanut hebben genoemd. Een Europese zeiljol en bijboot gekocht bij een watersportzaak in Brabant, geïmporteerd door jachtwerf Anne Wever van een handelsfirma in Hamburg die deze weer gekocht heeft van een Noorse jollen fabrikant die eerder in springstoffen deed. Zo is het raadsel van de 'Weverjol' door oude documenten



Authentiek werfplaatje met bouwnummer

Uit het Duitse magazine Yacht begin jaren zestig

**Deze prachtige 10-feet koudgevormde mahonie bijboot werd gebouwd met vakmanschap in de kleine gemeenschap van Saetre, Noorwegen, op een schiereiland ten zuidwesten van Oslo door NORSK SPRÆNGSTOFINDUSTRI A/S. Om banen te compenseren die verloren waren gegaan toen de dynamietfabriek in 1960 werd gesloten, sponsorde de Noorse regering een kleine productierun van deze boten.**

De Duitse advertentie van de oorspronkelijk Noorse zeiljol

tatie, het verhaal van de fam. Adriaans, een oud werknemer en het internet beetje bij beetje ontrafeld.

Bronnen/Weblinks:

[forum.fky.org](http://forum.fky.org)

[earwigoagin.blogspot.com/search?q=peanut+dinghy](http://earwigoagin.blogspot.com/search?q=peanut+dinghy)



De Peanut tussen andere typen zeiljollen

# VOORJAAR



Ook dit jaar is vanwege de coronapandemie het programma onder het grootste voorbehoud. Volg onze digitale Nieuwsbrief en website voor actuele informatie

# NAJAAR



## OORSPRONG VAN HET GROTE ONTMOETEN

Toen in 1968 enkele Trintella-eigenaren van het eerste uur samen met Anne Wever het initiatief namen om de 'Commissie van Trintel en Trintella zeilers' op te richten en in het eerstvolgende voorjaar de eerste voorjaarsbijeenkomst in Veere organiseerden, voorzag dat in een breed gedragen behoefte. Eigenaar zijn van een markant, luxe en kwalitatief hoogstaand zeiljacht gebouwd door Anne Wever schept een band en roept bij veel eigenaren de behoefte op om plannen en ervaringen uit te wisselen. Niet alleen op het gebied van zeilen, de te plannen en ondernomen tochten maar ook op het gebied van comfort aan boord, vaartechniek en onderhoud. Gespreksstof te over. De basis was gelegd voor de succesvolle en drukbezochte voorjaarsbijeenkomst tijdens het Hemelvaartweekend. In 2018 voor de vijftigste maal zonder onderbreking gehouden.

In navolging van een vast weekend in het voorjaar voor een treffen met de boten is er eind november een vaste planning voor het houden van de Algemene Leden Vergadering in een stad met een nautische en culturele ambiance. Tijdens deze ontmoeting worden er volop ervaringen uitgewisseld over de zomerse zeiltochten en ervaringen en worden de to-do lijstjes voor de winter besproken. Sinds de Trintella Vriendenkring zich meer bezighoudt met het Behoud van de vloot worden de leden sinds 2015 steeds vaker gespecialiseerde workshops aangeboden waar de onderhoudsproblematiek van de ouder wordende Trintella's wordt besproken aan de hand van verschillende thema's. Dit kunnen workshops zijn die exclusief door de TVK worden georganiseerd of in samenwerking met de Federatie Polyclassic Zeiljachten.

## TERUGBLIK – 2021 Voorjaarsbijeenkomst 2021

De coronapandemie heeft er ook in 2021 voor gezorgd dat de voorjaarsbijeenkomst, die we traditioneel in het Hemelvaartweekend houden, voor het tweede achtereenvolgende jaar niet is doorgedaan. We hebben het programma weer een jaar verplaatst, nu naar 26-28 mei 2022 met plaats van handeling Willemstad en Stellendam.

## Steigerbijeenkomsten 2021

Om ondanks de beperkingen toch een mogelijkheid aan te bieden om elkaar op een veilige manier te ontmoeten organiseerden we twee steigerbijeenkomsten. De eerste was in Willemstad op 28 augustus 2021 en de tweede op 4 september 2021 in Lelystad. Vanaf 14.00 uur waren we welkom en startte 'het grote ontmoeten', gevolgd door een borrel op de steiger. Daarna hebben we,

rekening houdend met de regels rond corona, genoten van een gezellig diner. Met in totaal 14 schepen en bijna 60 deelnemers waren deze steigerbijeenkomsten erg goed bezocht. Na een periode van bijna twee jaar was er eindelijk weer een mogelijkheid elkaar in TVKverband te zien.

## Najaarsreünie

De Najaarsreünie in Deventer was helemaal in kannen en kruiken. Het hotel was geregeld en de stadswandeling uitgestippeld. Tijdens het middagprogramma zou uitgebreid aandacht besteed worden aan het Trintel en Trintella schaalmodellenproject. Er waren modelbouwers uitgenodigd die hun schaalmodellen zouden exposeren. Echter, op het laatste moment hebben we, gezien de oplopende besmettingen, alles moeten afzeggen. Het gehele programma is verplaatst naar 19 november 2022. *De Algemene Ledenvergadering van 2021 vond dus ook niet plaats. Het verslag van de activiteiten van de vereniging over het verenigingsjaar 2020-2021 is in de Nieuwsbrief van oktober gecommuniceerd.*

## VOORUITBLIK – 2022

We hopen dat 2022 het jaar wordt dat we onze traditie van meer dan een halve eeuw weer kunnen oppakken en elkaar op de gebruikelijk manier en zonder restricties kunnen ontmoeten.

## Voorjaarsbijeenkomst

De voorjaarsbijeenkomst wordt in 2022 gehouden in het Hemelvaartweekend van 26 mei 2022. 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. Dit programma is onder voorbehoud. Niet alleen vanwege mogelijke coronabeperkingen, maar ook vanwege de beperkte doorvaartmogelijkheden van de Haringvlietbrug. Houd rekening met een mogelijke verplaatsing van de activiteiten naar een andere haven in het zuiden van Nederland. Op de website en in de nieuwsbrief zullen we de laatste stand van zaken meedelen.

## Workshops

Zodra het kan zullen we weer technische workshops organiseren. Te beginnen met een workshop over SABB dieselmotoren. Houd voor actuele informatie de website en de nieuwsbrieven in de gaten.

## Najaarsreünie

De Najaarsreünie en ALV wordt dit jaar op zaterdag 19 november 2022 gehouden in Deventer. We volgen het programma zoals we dat voor 2021 hadden gepland.





## Jaarlijkse uitgave van Trintella Vriendenkring

### Eindredactie en realisatie

Peter van der Waa  
Email: 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

### Vormgeving

Michelangela i.s.m. Concreat,  
Utrecht

### Drukker

Drukwerkconsultancy - Bunnik

### Voorbehoud

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

### Coverfoto

De Talisman, een Trintella 49A  
op het Markermeer.  
Foto: Jeroen Noot.

### Photo credits

Jeroen Noot (pg 9,20,52),  
TVK Beeldbank en archief leden

## De TVK crew

### Bestuur

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

Voorzitter  
Secretaris - email: [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 - email: [webmaster@trintella.org](mailto:webmaster@trintella.org)  
Evenementen en Communicatie  
Projecten  
Wedstrijden Zuid  
Wedstrijden Noord

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

### Seriecoördinatoren

Vragen over de schepen, behoud en techniek: email: [gerardhoogwerff@trintella.org](mailto:gerardhoogwerff@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

# Jos Boone Watersport

Navigatie-apparatuur

Technische uitrusting

Casual- en zeilkleding

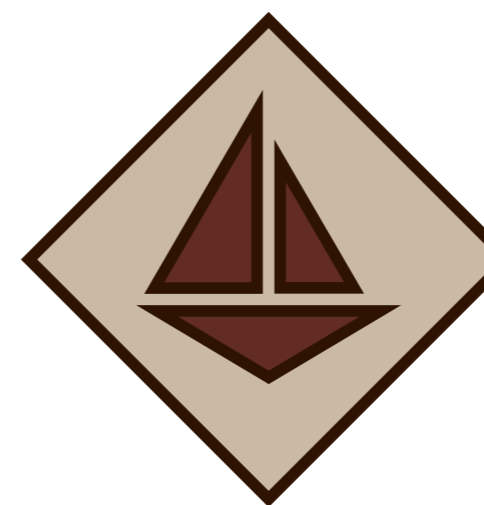
Diesel- en GTL tankstation



**V** **vetus** **CENTER**

Jachthaven Middelburg  
Maisbaai 1  
0118 629 913  
[www.josboone.nl](http://www.josboone.nl)

## WATERSPORTSPECIALIST SINDS 1975



# 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

Gentleman's sailing  
taken to the next level

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

TRINTELLA 45



TRINTELLA 50

