

# magazine

2019



TRINTELLA  
VRIENDENKRING

## Focus op

De Trintella  
Centre Cockpit serie

## Reisverslag

In de Griekse  
wateren

## Onthuld

Trintella 2.0  
concept



## INHOUD

VOORWOORD	Van de kampanje	1	
NIEUWS	Onthuld: Trintella 2.0 concept	2	
VAARTECHNIEK	Ankeren – Lust met een last	6	
INTERVIEW	In gesprek met Joop Doomernik	12	
FOCUS OP	De Trintella Centre Cockpit serie	18	
REISVERHAAL	De ‘Stortemelk’ in Griekse wateren	28	
MERKTRouw	Trintella merktrouw. Wat is dat?	36	
BEHOUD EN TECHNIEK	Serie Coördinator Trintella Vriendenkring	46	
HAVEN VAN HET JAAR	Stad Enkhuizen	52	
EVENEMENTEN	Terug- en vooruitblik	56	
	Colofon	60	





## Van de kampanje

Dit is alweer de tweede editie van ons TVK-magazine in geheel vernieuwde stijl, boordevol verhalen over activiteiten van leden en de Trintella Vriendenkring. We vertellen over de reizen die we met onze schepen hebben gemaakt, over het onderhoud dat steeds belangrijker wordt bij onze ouder wordende schepen, over het ontmoeten en feesten dat we tweemaal per jaar in verenigingsverband doen en nog veel meer.

U komt waarschijnlijk al lezend tot de slotsom dat het merk Trintella voor veel eigenaren en ex-eigenaren bijzonder is en deelnemen aan door de vereniging georganiseerde bijeenkomsten een speciale onderlinge band geeft. Nieuwe leden worden als vanzelf in de vriendenkring van liefhebbers opgenomen.

Naast de belangrijke functie van de TVK van het ontmoeten geven we sinds een paar jaar ook veel aandacht aan het behoud van onze schepen. Via onze fraaie en infor-

matieve website worden veel ervaringen gedeeld tussen onze leden en onze serievoördinatoren krijgen het steeds drukker met het ondersteunen van Trintella eigenaren bij de vele vragen op gebied van techniek en onderhoud. Deze extra service voorziet kennelijk in een behoefte, want we zijn afgelopen jaar verder gegroeid naar meer dan 250 leden. Zelfs de belangstelling van eigenaren uit verre oorden neemt gestaag toe. Van Zweden tot Australië weet men ons te vinden. Een teken dat onze vereniging met vijftig jaar rijke historie springlevend is en dat wordt nog eens extra benadrukt met een bijzondere onthulling in dit magazine.

Leest u snel verder met naar wij hopen hetzelfde plezier als de redactie heeft gehad bij het samenstellen van deze 2019 editie.

Helms van der Vegte  
Voorzitter





# ONTHULD: TRINTELLA 2.0 CONCEPT

*Quality and  
craftmanship  
by Doomernik*

**Een *tribute* aan Anne Wever en een prachtig geschenk in het vijftigste jubileumjaar van de TVK was de onthulling door Riekie Wever en Joop Doomernik van de plannen voor het lanceren van een serie nieuwe Trintella jachten. Het gaf het jubileumfeest op 17 november 2018 in 's-Hertogenbosch naast de oorspronkelijke Trintella jachtwerf extra glans. Onthulling met een grote knipoog naar een mooie toekomst, niet alleen naar het merk Trintella maar ook naar de Trintella Vriendenkring.**

Als we de eerste aaneengesloten bouwperiode van 1955 tot 2002 van jachtwerf Anne Wever (later Trintella Shipyards) als de Trintella 1.0 periode benoemen, zouden de plannen van Doomernik Yachts voor het bouwen van een nieuwe serie Trintella's een nieuw tijdperk, Trintella 2.0 in kunnen luiden.

Wat is er gebeurd? Eén van onze leden,

Joop Doomernik, heeft met zijn jachtwerf Doomernik Yachts in Zaltbommel naam gemaakt als bouwer en restaurateur van Draken. Naast deze specialisatie in de Draken ontstond de laatste jaren de behoefte luxere zeiljachten voor bepaalde nichemarkten te ontwikkelen. Van de beroemde Italiaanse werf Wally verkreeg de werf het alleenrecht om de

Wally Nano Mk II te bouwen en te verkopen. Van dit van oorsprong Nederlandse ontwerp (André Hoek) zijn er sinds 2017 drie gemaakt. Als botenbouwer met passie voor het klassieke scherpe jacht bleef zijn jeugddroom Joop achtervolgen om ooit zelf een Trintella te bouwen. Een niet onbelangrijke zaak is uit te zoeken wat er met het merk gebeurd is.



## Het merk terug in 's-Hertogenbosch!

Eigenaar worden van het Trintella merk is geen sinecure. Bij het sluiten van de werf in 2002 waren er nog een paar Trintella C jachten in portefeuille. De afbouw van deze jachten inclusief het merkrecht is destijds overgenomen door HYS (Hamble Yacht Service) in Engeland. Plannen voor het voortzetten van de Trintella familie door HYS waren er wel maar zijn nooit gerealiseerd omdat in 2005 HYS overgenomen werd door de Ancasta Group in Engeland. Deze partij wilde echter geen activiteiten meer met het merk ontwikkelen. Een Italiaanse werf zag vervolgens nog wel een toekomst voor Trintella maar bleek niet succesvol. Vervolgens ver-

dween het merk in diepe slaap in een ladekast van een oude werf in Venetië. In 2016 besloot Joop om het merk Trintella terug te "claimen" naar 's-Hertogenbosch en het merk te laten herleven door het bouwen van zeiljachten met hetzelfde DNA als die ooit door Anne Wever in de markt zijn gezet. Om daarmee ook de reputatie van het ooit zo succesvolle merk voort te zetten.

## Trintella 2.0 concept

Het plan is om uiteindelijk een serie Trintella zeiljachten te ontwikkelen die aansluiten bij de vroege serie zeilboten van Jachtwerf Anne Wever, de Trintels en Trintella I en II serie. Een serie die intussen bekend staat als de Trintella Classics. Met deze succesvolle serie van de werf wordt

voor het Trintella 2.0 concept de basis gelegd voor het lijnenspel van de romp. Boven de waterlijn komen de karakteristieke "Classics" lijnen terug zoals de "geveegde kont", een relatief smal achterschip en de bekende zeeg die het klassieke scherpe zeiljacht haar authenticiteit meegeeft. De klassieke lijnen worden in een modern concept gegoten en staan tegenwoordig beter bekend als de "moderne" Daysailer en Weekender. Zeiljachten met een grote kuip en veel comfort voor een kort verblijf. Met een modern onderwaterschip en zeilplan zijn het zeer goede zeilers. Het plan is om de serie uiteindelijk te laten bestaan uit drie typen. Een 33-, 38- en 43 voeter, waarbij de kleinste meer het karakter krijgt van een Daysailer en de grotere versies als Weekender.



Deze laatste krijgen meer ruimte en comfort onderdeks voor meerdaagse tochten met vier personen. De ontwikkeling en daarmee ook de eerste te lanceren boot zal een 38 voeter zijn. Bij de ontwikkeling van een "serie" boten is het gebruikelijk om met het middelste model te beginnen en vervolgens te up- en downscalen. Gezien de kleine productie aantallen van deze hoogwaardig af te werken jachten, worden ze voor het hogere segment van de markt ontwikkeld.

### Ontwerper

Om in deze tijd een zeilboot te ontwikkelen in de nichemarkt van Daysailers en Weekenders zoek je als botenbouwer naar een jachtarchitect die ervaring heeft met het ontwerpen van boten gebaseerd op het klassieke lijnenspel van ontwerpen uit de jaren vijftig en zestig. De Nederlandse jachtbouw heeft intussen een reputatie hoog te houden met een paar beroemde architectenbureaus. Eén van de meest spraakmakende naval

architects is het bureau van Gerard Dykstra ([www.Dykstra-na.nl](http://www.Dykstra-na.nl)).

Hij heeft aan de wieg gestaan van de herintroductie van de grote J-Class jachten en daarmee ook de grote aanjager voor het herbeleven van wedstrijdzeilen in deze koningsklasse. Niet zo verwonderlijk dat Joop Doornik een match heeft gevonden met Dykstra om zijn plannen voor een Trintella 2.0 te verwezenlijken. Het resultaat van deze eerste unieke samenwerking is een 38 ft ontwerp waarbij onmiskenbaar het Trintella DNA en de lijnen van de Trintella Ia en IIa zijn terug te vinden.

### Uitvoering

In de startup fase van dit project zullen de eerste boten (38 ft) in aluminium gebouwd worden omdat dit in deze fase maximale productie flexibiliteit geeft. Bij grotere aantallen wordt het economisch aantrekkelijker om in kunststof te gaan bouwen. De afwerking zal van een

hoog niveau zijn met o.a. carbon tuigage en A-merk equipment.

### Planning

2018 is dus niet alleen het jubileumjaar van de Trintella Vriendenkring maar ook het jaar waarin de kiem is gelegd voor de herintroductie van Trintella. Het merk is teruggehaald naar Nederland en 's-Hertogenbosch op steenworp afstand van de werf waar alles ooit begon. In 2019 worden de eerste concepten in detail uitgewerkt en de voorbereidingen getroffen voor de daadwerkelijke bouw van een casco. In de hoopvolle verwachting dat de tewaterlating van een eerste Trintella 2.0 in 2020 volgt. De TVK en Doornik Yachts zullen via de bekende kanalen zoals Nieuwsbrief en Websites verslag doen van de voortgang van dit unieke project. [!\[\]\(ab4e2b3fc7e7887b7a72f548aa6f5e60\_img.jpg\)](#)

AUTHORIZED  
**VOLVO  
PENTA**  
CENTER

# **VAN DIJKE**

## **MOTOREN-WATERSPORT**



### **MOTOREN-INBOUW-PARTS-SERVICE**

Jachthaven Den Osse 3 Brouwershaven

0111-692034

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



# ANKEREN

## Lust met een last

**“Eigenlijk hoort elke zeilboot het erbij passende ankergerie aan boord te hebben. Er kunnen zich omstandigheden voordoen, waarbij het anker het laatste redmiddel is en zonder dramatisch te zijn, een anker kan ook een prettig middel zijn om ergens vrij van de wal een rustige ligplaats te hebben.”**

Dit citaat is afkomstig uit “de Zeilsport” van H.C.A. van Kampen. En hoewel dit de 50 jaar oude, door Ir. J. Loeff bewerkte, zevende editie uit 1968 betreft bevat dit standaardwerk zeer nuttige tips over het ankeren onder verschillende omstandigheden. Aardig is ook de aandacht die hier wordt besteed aan het zeilend ten anker gaan, niet onhandig mocht de motor het overhoofd laten afweten.

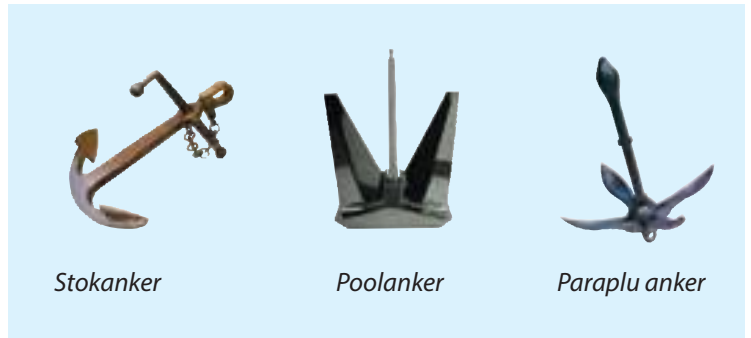
Wat is passend ankergerie? Dit is voor zowel het anker, de ketting of tros met ketting voorloop en de lier afhankelijk van meerdere factoren:

- **Het vaargebied:** op zee heb je een groter en zwaarder boot anker nodig dan op binnenwateren.
- **De bodemgesteldheid:** op slappe grond is een anker nodig met grotere vloeiën/handen dan op vaste grond.
- **Het type boot:** de grootte van je boot speelt een belangrijke rol bij de keuze voor een bepaald anker, de ketting en de noodzaak en uitvoering van de lier.

### Het anker

Grofweg kunnen ankers worden ingedeeld in twee groepen: gewichtsankers en lichtgewichtankers. Gewichtankers zijn betrouwbaar, graven zich goed in en zijn niet heel gevoelig voor het soort ondergrond. De maximale houdkracht is echter, in verhouding tot het





rijkste eigenschappen van een goed anker zijn het snel ingraven en het niet makkelijk uitbreken bij een veranderende windrichting of een kerend tij.

### **De volgende generatie**

De stabiele, niet uitbrekende, nieuwe generatie ankers. Natuurlijk heeft ieder anker zijn grens. Ook deze ankers krabben als je er hard genoeg aan trekt. Het verschil is dat deze ankers niet uitbreken, alle andere wel. Bij deze ankers wordt de grenswaarde vooral bepaald door het oppervlak van het blad, of beter nog de massa (zee) bodem die zich (in de trekrichting) boven het anker bevindt. Dat kan aardig oplopen, zodat er ook bijzondere eisen aan de sterkte worden gesteld. Het gewicht van het anker zelf speelt bij deze ankers een ondergeschikte rol. Een zwaarder schip, of (gemiddeld) zwaardere omstandigheden waaronder wordt geankerd, vragen om meer houdkracht. Dat leidt tot de keuze voor een groter, sterker en dus alleen daarom zwaarder anker.

In 1999 kwam Spade als eerste met het concept van een anker met concaaf vormgegeven blad. Het Spade anker won direct diverse prijzen vanwege de spectaculair betere eigenschappen ten opzichte van de bestaande (jacht)ankers. Het is dus niet verwonder-

eigen gewicht, gering. Voorbeelden van oudere typen gewichtsankers zijn: stokanker, klipanker, poolanker, dreganker en paraplu anker.

### **Pool ankers, CQR of ploegschaar ankers**

Op de oudere Trintella's, en zeker bij de Centre Cockpits, tref je vaak een Pool anker aan. Soms vervangen door een ploegschaar anker op ankerrol in combinatie met een (elektrische) lier. Deze ankers voldoen prima onder normale omstandigheden. De ontwikkeling van ankers heeft echter niet stilgestaan. De twee belang-

~~~~~  
**Een anker steunzeil in achterstag.**





Spade anker

Rocna anker

lijkt dat andere fabrikanten zich ook op de productie van dergelijke ankers hebben gestort. Het Rocna anker en het Manson Supreme anker zijn doorontwikkelingen die elkaar qua eigenschappen niet veel ontkomen. Er zijn uiteraard meer ankers met vergelijkbare eigenschappen, zoals het Bügel, het Sword en het Océane anker.

### Ankerketting of ankerlijn?

Er zijn diverse ankerlijnen en ankerkettingen op de markt. Ankerkettingen zijn sterk waardoor je meestal met een kleinere maat kunt volstaan. In plaats van een ankerketting kun je ook kiezen voor een ankerloodlijn; een met lood verzwaarde lijn. Deze is minder efficiënt dan een ketting, maar in de meeste gevallen prima bruikbaar, zeker voor een tweede anker. Baseer de keuze voor een ankerketting/ankerlijn op het type boot en het gewicht van de boot.

### Een geschikte ankerplaats uitkiezen

Een goede ankerplaats biedt beschutting tegen wind en golfslag, is niet al te diep en heeft een losse bodemstructuur (blubber of zand). Het is raadzaam om niet te

### Stappenplan ankeren

- Een geschikte ankerplaats uitkiezen met voldoende ruimte.
- Bepaal de waterdiepte en de bodemgesteldheid van de gewenste ankerplek.
- Leg je ankergerei, zoals de ankerlijn/ankerketting klaar (eventueel met een ankerboei).
- Bedenk hoeveel lijn/ketting je moet steken.
- Vaar langzaam naar de ankerplek tegen de wind in.
- Haal de vaart uit de boot door achteruit te slaan.
- Laat het anker geleidelijk naar de bodem zakken zodra de boot net achteruit begint te varen.
- Zet bij voldoende lengte de lijn/ketting vast.
- Trek het anker vast door even stevig achteruit te slaan.
- Controleer of het anker goed vastligt.
- Hijs de ankerbol als teken dat je voor anker ligt. Gebruik 's avonds een ankerlicht.

dicht bij een (toekomstige) lagerwal voor anker te gaan. Kies bij voorkeur een plaats onder hogewal waar het niet te diep is, zo ligt je goed beschermt en hoeft je niet al te veel ankerlijn/ankerketting te steken. Een losse bodemstructuur is een belangrijke factor om rekening mee te houden omdat het anker zich goed moet kunnen ingraven. In de meeste Nederlandse binnenwateren is dit echter geen probleem. Op sommige

## BELANGRIJKSTE EIGENSCHAPPEN VAN DEZE MODERNE ANKERS:

- ⚓ Alle drie zullen ze op Nederlandse en Waddenbodems van zacht tot hard onder alle omstandigheden ingraven binnen een afstand gelijk aan hun eigen lengte.
- ⚓ Ze zullen alle drie diep ingraven. Hoe dieper het anker ingraaft, hoe zwaarder de bodem massa boven het anker, hoe groter de houdkracht.
- ⚓ Ze zullen onmiddellijk houdkracht genereren, maar de normale regels voor de lengte van de ketting/lijn blijven van kracht.
- ⚓ Ze bieden maximale houdkracht zonder te krabben. Houdkracht is de resultante van bladoppervlak, blad-profiel en de diepte van ingraven.
- ⚓ Bij draaiing van wind of tij, draaien ze alle drie onder de grond. Dus zonder uit te breken.
- ⚓ Op een harde, rotsachtige bodem zullen ze door hun vorm gemakkelijk achter uitsteeksels e.d. blijven haken en ook daar houdkracht bieden.
- ⚓ Ze zijn sterk genoeg om de grote krachten die erop kunnen worden uitgeoefend, te weerstaan.
- ⚓ De ketting/lijn kan deze ankers niet onklaar maken.
- ⚓ Ze zijn er in gegalvaniseerd staal, rvs en aluminium.
- ⚓ Ze zijn niet goedkoop maar geven de gemoedsrust van een bewezen goed anker.

waterkaarten staan ankerplaatsen aangegeven, bijvoorbeeld met een ankersymbool.

### Afkortingen bodemkaart

Bepaalde waterkaarten geven het type bodem weer met afkortingen. We hebben de afkortingen en de bijhorende betekenis voor je op een rijtje gezet:

- |                     |                    |
|---------------------|--------------------|
| • <b>S:</b> zand    | • <b>M:</b> modder |
| • <b>Cy:</b> klei   | • <b>G:</b> grind  |
| • <b>St:</b> stenen | • <b>R:</b> rots   |

Wanneer je gaat zoeken naar een geschikte ankerplaats, dien je ook rekening te houden met de hoeveelheid beschikbare ruimte. Zorg voor voldoende zwaai-ruimte ten opzichte van het land en andere boten.

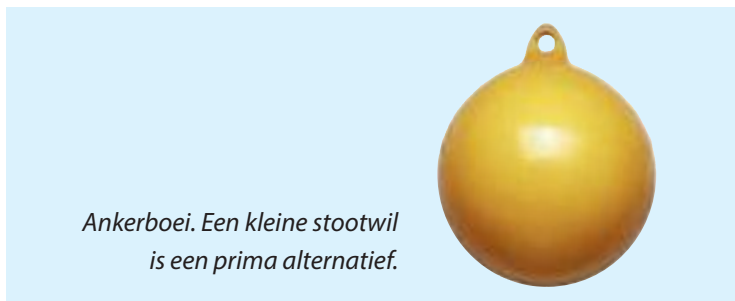
### Hoeveel ankerlijn of ankerketting moet ik steken?

Hoeveel ketting moet worden gestoken? De ketting en/of tros moet zo lang zijn dat de trekkracht op het anker onder alle omstandigheden langs de bodem is gericht. Dan pas is er zekerheid dat het anker zich goed in kan graven. Bij stilstaand water zonder tijverschil is over het algemeen driemaal de waterdiepte voldoende. Bij stromend water, harde wind en op getijde water zal dat meer moeten zijn. Vijfmaal de waterdiepte wordt hierbij algemeen aanbevolen. Op getijdewater moet dan wel gerekend worden met de waterdiepte bij hoogwater.

De ankerplek is op voorhand bepaald en de diepte bekend. Op locatie geeft de dieptemeter de exacte waarde aan. Veel schepen zijn uitgerust met een plotter met ankeralarm waarmee je kunt controleren of de boot op zijn plaats blijft liggen.

Het is wenselijk om de ankerlijn/ankerketting om de zoveel meter te markeren, zo weet je hoeveel er uitstaat. Of je genoeg hebt gestoken kun je ook bepalen door simpelweg te kijken naar de uitgevierde lijn/ketting. Als deze nauwelijks helemaal strak komt, is hij lang genoeg. Als de lijn of ketting toch strak komt moet deze een zo klein mogelijke hoek maken met de bodem waarin het scheepsanker zich bevindt.

**Achter twee ankers met een lijn naar de wal vanwege de beperkte zwaairuimte. Cala Pi, Mallorca.**



### Ankerboei

Als je voor anker gaat op stilstaand water is het raadzaam om een ankerboei te gebruiken. Met behulp van deze boei kun je de plaats van het anker markeren. Daarnaast is het een handig hulpmiddel voor als het anker stevig vastzit; het anker komt makkelijker los als je hem aan de ankerboeilijn omhooghaalt. Mocht je onverhoopt je anker verliezen door een breuk in ketting of tros dan is je anker gemakkelijk te traceren. Een leerzaam praktijkvoorbeeld is mooi beschreven door Siem Poot (sr.) met de "Double Dutch" op de Grevelingen. Zie artikel op TVK website.





Gebruik kettingklauw

### Gebruik van meerdere ankers

Het is verstandig om minstens één reserve anker aan boord te hebben. In Scandinavië en in de Middellandse zee hebben veel schepen naast deze ankers ook een hekanker. In plaats van een ketting of tros wordt voor dit hekanker soms een nylon band op een rol aan de hekstoel gebruikt. Een tweede anker uitbrengen kan nuttig zijn bij verwachte harde wind of om de draaicirkel te beperken op krappe ankerplaatsen.

### Beperk slingeren

Een flink aantal Trintella's is ketch getuigd. Op een wat onrustige ankerplaats met deining kan het hijsen en zo strak mogelijk midscheeps doorzetten van de (gereefde) bezaan slingering behoorlijk beperken. Bij sloepgetuigde schepen kan een klein zeiltje aan de achterstag hetzelfde resultaat geven zoals foto op blz. 7 laat zien.

### Tot slot

Er wordt in Nederland relatief weinig geankerd. In Scandinavië, Engeland en de Middellandse Zee is ankeren of aan een meerboei overnachten populairder. Ook in Nederland zijn er vele mooie en beschutte ankerplaatsen. Een maaltijd bereiden op de ankerplaats en genieten van de zonsondergang vanuit de kuip geeft een gevoel van rust en vrijheid dat onvergetelijk is. Als extra bonus spaart u ook een nacht liggeld uit. Veel ankerplezier! 🚢

Het is af te raden om een ankerboei te gebruiken bij ankeren op getijwater. Door de kenterende stroom zal de boot regelmatig over het anker heen drijven, met als mogelijke gevolg dat de boei klem komt te zitten. Als de stroom dan weer kentert trekt de boot het anker aan de ankerboeilijn los, waardoor het anker krabt (anker is niet ingegraven, maar "kruipt" over de bodem).

### Kettingklauw gebruiken

Om de spanning van de ankerrol en ankerlier af te halen kan gebruik worden gemaakt van een kettingklauw met een flexibele nylon lijn, eventueel aangevuld met een rubber lijndemper. Deze wordt vastgehaakt aan de ketting waarna de ketting verder wordt gevierd om de spanning eraf te halen. Dat slaapt een stuk rustiger voor diegenen die in de voorhut liggen en zorgt er bij deining voor dat het schip minder stampet door de flexibele lijn.

~~~~~  
**'Ros Beiaert' met bezaanzeil als anker steunzeil.**



**DRINKWAARD**  
MARINE



**Craftsman**  
MARINE



### ALLE TECHNIEK AAN BOORD

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

Baanhoek 152  
3361 GN  
Biedrecht

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



DE  
BETROUW-  
BARE  
KRACHT



Baanhoek 152  
3361 GN  
Biedrecht

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



### SCHEEPSBEGLAZING

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

Versterkerstraat 1  
1322 AN Almere  
NEDERLAND

+31(0)156 - 5211212  
info@gebo.com  
www.gebo.com

**V E N T I S**

**S C H E E P S T I M M E R W E R K**

VENTIS

Enkhuizen

0228 31 25 42

info@ventis.nl

www.ventis.nl



**Traditie en Innovatie**  
Houten masten  
gieken en gaffels

**BRASKER MASTEN**



Enkhuizen Holland  
0228 32 20 31  
info@braskermasten.nl  
www.braskermasten.nl

Nieuwbouw - Restauratie klassieke jachten - Interieurbetimmering  
Rondhouten en zwaarden - Dekken en stuurhutten - Brasker Masten

# JOOP DOOMERNIK





# VERTELT

**Joop Doomernik (52) is een gepassioneerd botenbouwer en eigenaar van een Trintella 1a, met de naam "Anne". En ... hij heeft plannen om het merk Trintella nieuw leven in te blazen. Kortom, genoeg redenen om deze yachtsman *pur sang* een aantal vragen voor te leggen.**



## **HOE ZIET HET CURRICULUM VITAE VAN BOTENBOUWER JOOP DOOMERNIK ERUIT?**

Ik ben geboren en getogen in 's-Hertogenbosch en kom uit een geslacht van meubelmakers. Mijn vader en grootvader waren beide professional in het maken van mooie dingen van hout. Na de middelbare school ging ik in de lijn der verwachting naar de MTS in Rotterdam, later bekend als het HMC, het Hout en Meubel College. Tijdens deze opleiding liep ik in 1983 stage op de jachtwerf Anne Wever en kwam ik voor het eerst in aanraking met Anne en het hooggewaardede vakmanschap in de afbouw van Trintella's.

Na mijn vakopleiding heb ik nog kort gewerkt op een andere Brabantse jachtwerf, maar het vakmanschap dat ik daar ontmoette was zo'n deceptie dat ik na een half jaar besloot me in te schrijven bij de Kamer van Koophandel en me als zzp'er in te schrijven. Ik heb toen verder ervaring opgedaan in de jachtbouw bij verschillende opdrachtgevers. Daarnaast werd ik steeds bekender in de wereld van de Draken. Het full-time ondernemerschap lonkte en heb in 1990 een loods gehuurd naast de Brabanthallen in Den Bosch bij jachthaven Neptunus. In 1993 ging Jachtwerf Anne Wever failliet en kwam er een mogelijkheid om de hallen van de oude mastenmakerij en lakkerij van de werf te huren. Na maanden grondig opknappen en het graven van vloerkuilen waar de Draken in konden zakken ontstond een goede basis om verder te groeien. Hier zijn ook de "nieuwe" Draken ontwikkeld. De klasse reglementen in de Drakenbouw geven de nodige ruimte om de rompvorm aan te passen. In samenwerking met jachtarchitect André Hoek is een snelle romp ontwikkeld.

Na een jaar of vijf groeiden we in Den Bosch uit onze jas en zijn we rond 1998 verhuisd naar een grotere hal in Heusden. De business groeide met een enkele dip gestaag en via een uitstapje naar Tilburg waar ik samen met de cascobouwer in één hal zat hebben we ons in 2000 gevestigd in Zaltbommel. De basis van onze werf is nog steeds Draken zowel in nieuwbouw als



“Ik vroeg een schaaft voor mijn verjaardag terwijl mijn vrienden posters van John Travolta voor op hun kamer vroegen.”







restauratie. Klanten zitten over de hele wereld en de Draken worden in zeecontainers vervoerd om in Zaltbommel gerestaureerd te worden. Afwisselend willen we ook nog wel eens een echte klassieker opknappen.

Rond 2014 kwam de wens om onze horizon te verbreden en ons vakmanschap in te zetten in een andere nichemarkt. Mede door de connecties met André Hoek kwam ik in contact met de Italiaanse werf Wally, bouwer van zeer grote en luxe jachten. Aan de onderkant van hun portfolio hadden ze een retro klassieker, type pilot cutter, een ontwerp van André Hoek. Het kleinste model kreeg niet de aandacht van de werf die ik dacht dat het zou moeten hebben. Na onderhandelingen verkreeg ik de licentie om deze boot geheel zelf te bouwen en in de markt te zetten. Met de intro van Wally Nano Mark II sloegen we een nieuwe weg in zonder onze focus op de Draken te verliezen. In 2016 ging de eerste Wally te water. De vierde is nu in productie.

### WAT IS DE STRATEGIE VAN DOOMERNIK YACHTS VOOR DE TOEKOMST?

De markt van aanbieders van productieboten is verzadigd. Ik geloof heilig dat er een markt is voor de exclusieve jachtbouw. Een nichemarkt waar liefde voor het ambacht gelinkt is aan bewezen en fraaie klassieke gelijnde concepten. De Wally is daarvan een voorbeeld. De pilot cutter is een klassiek ontwerp en past in mijn visie welke boten ik in de toekomst wil blijven bouwen. Het Wally project smaakte naar meer. Ik voelde



1 Wally Nano Mk II bij Palma de Mallorca

2 Wally Nano in afbouw tussen de Draken

3 Oude Draken in restauratie

“Kwaliteit is niet een bepaald onderdeel mooi maken of schilderen, maar is een attitude.”



ook dat de internationale reputatie die ik had opgebouwd met de Draken, maar ook met de paar Wally's een goede spin-off op kon leveren voor een project met een eigen identiteit. Hiermee kwam de langer gekoesterde wens om ooit nog eens een lijn 'custom built' zeiljachten met Trintella DNA te bouwen heel dichtbij. De eerste stappen zijn gezet (zie artikel Trintella 2.0 concept elders in dit magazine) maar het gaat nog veel energie kosten om een geheel nieuwe Trintella serie op het vereiste hoge niveau in de markt te zetten.

#### **HOE "GROOT" IS DE WERF OVER VIJF JAAR?**

Over pakweg vijf jaar zal ik nog steeds Draken blijven bouwen en repareren, maar zal qua omzet het aandeel van de 'custom built' boten Wally en Trintella het hoogste percentage zijn. Naar verwachting zullen we dan twee a drie Trintella's per jaar bouwen. Daarbij moeten we niet vergeten dat het Trintella project nog voor het grootste gedeelte ontwikkeld moet worden. De ontwikkelingskosten zullen hoog zijn en de verwachte ontwikkelingstijd twee tot drie jaar.

#### **WANNEER EN HOE KWAM JE MET HET MERK TRINTELLA IN AANRAKING EN HOE IS JE PASSIE HIERVOOR BLIJVEN BESTAAN.**

Dat moet rond 1980 zijn geweest toen ik 14 jaar was. Ik had toen een Aspirant, een houten knikspant op de





Viking en reed met m'n fiets vanaf huis langs de werf van Anne Wever naar de haven. Ik zag op een dag Anne Wever de grote trap afkomen om een Duitse klant te verwelkomen. Dat deed hij op grootse wijze alsof hij de man al jaren kende. Wiebe Wever had de Duitse vlag gehesen als welkom en de grote Mercedes van Anne stond voor de deur. Voor de kade van de werf lagen toen de pas gebouwde Trintella 38, 44, 52 en 42. Ik was volop getuige van de werfactiviteiten als ik een paar keer per week naar de Viking fietste om weer eens een bootje op te knappen, te verkopen en het kunstje te herhalen met weer een groter bootje, tot ik op m'n zestiende een heuse Draak had. Het was denk ik toch wel dat beeld van Anne, de activiteiten rond de werf, de luxe jachten en het merk dat ik Anne Wever als rolmodel en voorbeeld ben gaan

zien. Het fascineerde me. Dat heeft zich kennelijk verankerd in een groot deel van mijn latere doen en denken. In die eerste dagen wist ik nog niet dat ik jaren later stage zou gaan lopen en de onderscheidende kenmerken en waarden van het merk ben gaan waarderen, zoals kwaliteit en liefde voor het vakmanschap. Ik zag toen ook al wie de echt goede timmerlieden waren op de werf en leerde hun aanpak als broekie waarderen. In die periode is denk ik de echte kiem gelegd voor het kernbegrip kwaliteit. Kwaliteit is niet een bepaald onderdeel mooi maken of schilderen, maar is een attitude.

Een attitude die kennelijk in je DNA zit en terugkomt in meerdere facetten, zoals relaties met klanten, familie, vrienden, werknemers, maar ook in de liefde voor esthetiek. ⚓

---

#### 4 Net afgeleverde Draak voor US-klant

---

#### 5 Met 'Anne' een rondje Ertveldplas

---

#### 6 Draak in moderne kleurstelling

---

#### 7 "Anne" en 'Najade Ngataki' buurten in de Zandkreeksluis



# Trintella Centre Cockpit serie

Focus op een serie zeewaardige  
zeiljachten met een middenkuip  
en bijzonder ontwerp.





**Na de focus op de Trintella Classics in de vorige editie nemen we nu de tweede serie Trintella's onder de loep. De Trintella Centre Cockpit serie, bestaande uit de typen III, IIIa, IV, 41 en V, is een bijzondere, misschien zelfs eigenwijze stap in de ontwikkeling van de vloot te noemen. Niet alleen door het bijzondere ontwerp (met campagne dek) van drie van de vijf typen maar ook op de wijze waarop de ontwikkeling tot stand is gekomen.**

Het grote succes van de werf met de Trintella I en II vroeg eind zestiger jaren om een vervolg. De markt voor luxe zeewaardige jachten begon zich richting de 35 ft klasse te bewegen. Vanwege de goede connecties met Van de Stadt als huisarchitect voor de I en II serie besprak Anne Wever met dit bureau zijn wensen voor het ontwerpen van een waardige opvolger van de populaire zeilkruisers met houten opbouw. In 1969 tijdens de eerste bijeenkomst van Trintel en Trintella zeilers in Veere kon men de Trintella III bewonderen. Een langkieler met een middenkuip, volpolyester opbouw, aparte achterkajuit en stuurstand aan bakboordzijde was het concept dat we op de volgende en grotere typen weer terugzien.

Jachtwerf Anne Wever besteedde de productie van de polyester rompen altijd uit en richtte zich volledig op een kwalitatief hoge afbouw van de schepen. Omdat lokale casco-leveranciers vaak niet aan de grote vraag konden voldoen van de Nederlandse jachtbouw had de werf al jaren voor de I en II een goede leverancier in Tyler Mouldings in de UK gevonden. Echter Tyler was niet alleen een zeer grote leverancier van rompen, maar ging zich ook richten op de productie van kant en klare zeiljachten, mede geïnspireerd door de samenwerking met Van de Stadt. Hierdoor ontstond er voor Anne Wever een vrij complexe situatie waarmee Tyler niet alleen leverancier werd maar ook concurrent in de markt van luxe zeiljachten. Uit deze voor die tijd wat bijzondere driehoeksverhouding (Tyler – Anne Wever – Van de Stadt) zijn de andere typen uit de Centre Cockpit serie ontwikkeld. De IIIa, IV, 41 en V.

Tijdens de intensieve contacten in de beginjaren zeventig met Tyler zag Anne Wever dat deze met Van de Stadt een 40 ft jacht ontwikkelde met een campagnedek. Anne zag hier onmiddellijk een kandidaat in als logische uitbreiding op de III. Tyler lanceerde zijn Victory 40 en Anne zijn Trintella IV in 1971. Het concept van het comfort verhogende campagnedek sprak een groep zeilers uit de 35ft klasse aan. Anne gaf opdracht aan de engineering afdeling van Tyler om een campagnedek op de III te tekenen, de Trintella IIIa was een feit en werd een jaar later dan de IV geïntroduceerd. Ook Tyler heeft later dit type als de Victory 36 verkocht op de Engelse markt. Deze serie Trintella's met middenkuip en campagnedek werd hiermee een karakteristieke verschijning op het water. Met de vraag naar groter en luxer kwam er in 1974 de Trintella V (48ft). Het door Tyler geleverde equivalent was de Victory 48. De V was de laatste in deze serie. Mid zeventiger jaren werd het Anne Wever al duidelijk dat deze jachten met campagnedek slechts een beperkte doelgroep aansprak en daarmee werd de start voor een nieuwe te ontwikkelen serie (de flush deck) met Van de Stadt in gang gezet.

### **Trintella III**

De Trintella III kende niet alleen veel verschillende indelingsvarianten, maar bood ook meerdere keuzes in opbouw en zeilvoering (sloep- of kitsgetuigd). De eerste modellen hadden drie kleine ramen aan iedere zijde. De latere modellen (ook de IIIa) kregen vier of vijf



# “De III en IIIa schepen komen zowel kits- als sloep getuigd voor.”

kleinere ramen, die de opbouw een fraaiere lijn gaven. Dit was afhankelijk van de indeling en de plaatsing van de hoofdschotten. Enkele exemplaren uit de vroegste productieperiode zijn uitgerust met een vast houten dekhuis. Deze vaste dekhuisen (doghouse) zien we later ook terug in de grotere Trintella A en C serie.

## Trintella IIIa

De eenvoudige toevoeging van de suffix a suggereert dat de Trintella III en Trintella IIIa slechts op detail-niveau van elkaar verschillen. In technisch opzicht zijn zij inderdaad ook grotendeels gelijk: het onderwaterschip en indelingsplan zijn hetzelfde. Door het verhoogde achterdek en de twee grote ramen kreeg de IIIa wel degelijk een geheel andere uitstraling. Het idee van het campagnedek was gebaseerd op het eerdere ontwerp van de Trintella IV. Achterin zorgde de extra

stahoogte voor meer comfort, maar verder bleef het schip gelijk aan de vertrouwde Trintella III. De III en IIIa schepen komen zowel kits- als sloep getuigd voor.

## Trintella IV en 41

De Trintella IV is 4 ft langer dan de Trintella III/IIIa, dat resulteert in een grotere achterhut, die als salon (om te bouwen tot een kingsize-bed), ingericht is, met een separate natte cel. De vele ramen in het achterschip zijn kenmerkend voor de Trintella IV.

In zowel de Trintella III/ IIIa als IV kan de achterhut bereikt worden via de open middenkuip. Dit werd niet altijd als comfortabel ervaren. Toen een klant vroeg om een Trintella IV met een onderdoorgang naar de achterhut, werd de kuipvloer aangepast, verhoogd en aan stuurboordzijde een doorgang naar de achterhut gecreëerd. Deze aangepaste versie van de Trintella IV



Trintella IV -en in regatta

## TRINTELLA III

---

“Enkele exemplaren uit de vroegste productieperiode zijn uitgerust met een vast houten dekhuis.”





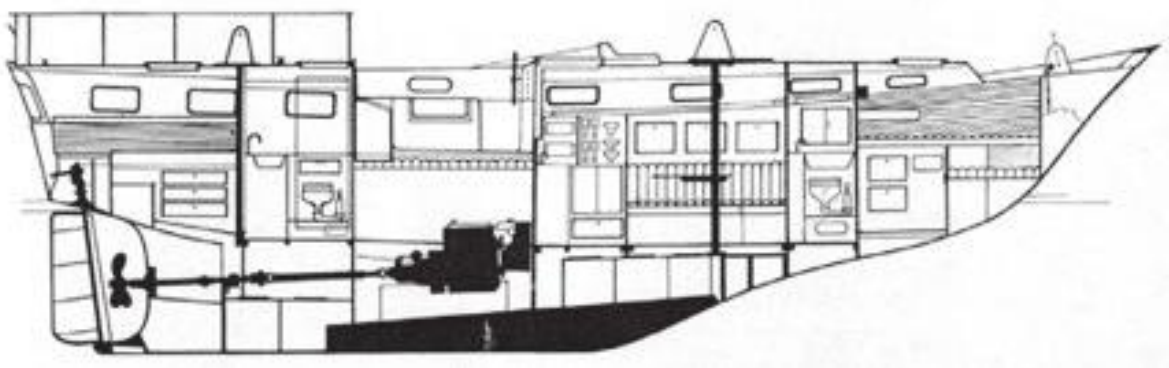
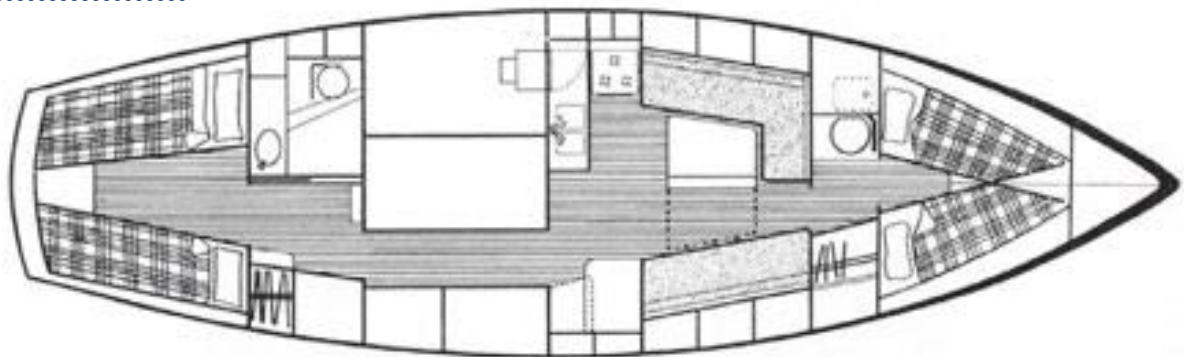
## TRINTELLA IIIa

---

“Door het verhoogde achterdek en de twee grote ramen kreeg de IIIa wel degelijk een geheel andere uitstraling.”



## TRINTELLA IV/41



### GEGEVENS TRINTELLA CENTRE COCKPIT SERIE

	III	IIIa	IV/41	V
<b>Modeluitvoering</b>		<b>campagnedek</b>	<b>campagnedek</b>	<b>campagnedek</b>
<b>L.o.a. m</b>	10,74	10,74	12,2	14,63
<b>Waterlijn, m</b>	8,6	8,6	9,8	11
<b>Breedte, m</b>	3,2	3,2	3,5	4,06
<b>Diepgang, m</b>	1,4	1,4	1,5	1,8
<b>Wvpl, kg</b>	7500	7500	10500	19000
<b>Ballast, kg</b>	2800	2800	3700/4300	6000
<b>Zeiloppervlak, m<sup>2</sup></b>	53,6/61,5	53,6/61,5	80,2	83,9
<b>Bouwperiode</b>	1969 - 1979	1972 - 1979	1971 - 1978	1974 - 1979
<b>Bouwaantal</b>	Ca. 135	Ca. 60	Ca. 50 (41:4)	18 incl Victory 48
<b>Tuigage</b>	Kits/sloep	Kits/sloep	Kits	Kits
<b>Kiel</b>	Langkieler	Langkieler	Langkieler	Langkieler



werd als type Trintella 41 verkocht. Van de Trintella 41 werden vier exemplaren gebouwd. Deze oplossing van een doorgang onderdeks naar de achterhut zien we bij alle latere en modernere Trintella's terug. Alle schepen van dit type zijn kitsgetuigd.

### Trintella V

De Trintella V is het vlaggenschip van de serie met campagnedek. Met zijn bijna vijftien meter lengte was dit schip in alles de overtreffende trap van wat de werf toen bouwde. Het schip bood een zee aan ruimte en comfort en was hiermee geschikt voor een lang verblijf aan boord. De Trintella V was standaard kitsgetuigd. ⚓



Quote uit de verkoopbrochure van 1974:

**'De Trintella V/Victory 48, een schip dat respect afdwingt. Met zijn 48-voet lengte een majestueuze verschijning op alle wereldzeeën.'**





**KNRM  
HELPT**

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

**DOWNLOAD  
NU DE GRATIS  
APP**

**VEILIG UIT, VEILIG THUIS**

**WWW.KNRM.NL/HELPT**

Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij



**Een Trintella  
verzeker je  
bij Robbe.**

Heuvelstraat 5  
4901 KD Oosterhout

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

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

**ROBBE**  
Financiële Raadgevers



HOOD



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

**WWW.VANVLIETZEILEN.NL**

TRINTELLA  
38

TIME  
OUT



Bekijk de advertentie [www.trintella.org/te koop](http://www.trintella.org/te_koop)

# DE 'STORTEMELK' IN Griekse wateren

Toen Theo van Erp, webmaster en oud-voorzitter van de TVK, en zijn vrouw Peggy meer vrije tijd kregen besloten ze met hun 'Stortemelk' naar de Griekse wateren te zeilen. Voor het TVK-magazine vertelt Theo over hun ervaringen en geeft hij praktische tips over zeilen en verblijven op de Middellandse zee.



1

1 Met Bounty in ruime baai  
op de Peloponesos

2 De 'Stortemelk'

3 Afmeren op z'n Mediterraans



2



3



“Twee 30-voet Jeanneau’s waren niet blij toen we onze neus tussen hun neusjes staken”



**THEO, WAS VAREN NAAR GRIEKENLAND VOOR JULLIE ALTIJD AL BUITEN KIJF?**

Nou nee, zo simpel lag het niet. Ikzelf heb er altijd van gedroomd na mijn pensionering lange tochten te maken met de boot. Maar de vraag was wel of mijn vrouw Peggy er ook zo over dacht? Peggy wilde, toen we in 2009 stopten met werken eerst uitproberen of lange tijd aan boord verblijven wel iets voor haar was. We zijn daarom gestart met een tocht rondom Engeland, en wel tegen de klok in om zodoende in de maand juni in

Schotland te arriveren waar het dan op zijn mooist is. Ondanks veel wind en hard werken was het een prachtige tocht, vooral de Outer Hebriden zijn geweldig.

**WAT LEERDEN JULLIE VAN DEZE TOCHT?**

Toen we weer terug waren was de conclusie dat mijn echtgenote het leven aan boord leuk vond, maar dat ik meer voor het “varen” ga, en zij meer is van het “aankomen”. Ze zag het dan ook niet zitten om meerdere dagen alleen maar water te zien. Ook wilde ze niet in de



nachten doorvaren alleen met mij aan boord; ze had liever dat er dan meer bemanning zou zijn. Daarmee viel een oceaanoversteek naar de Cariben af en bleef de Europese Westkust en de Middellandse Zee over.

#### **JULLIE VOEREN ER ZELFSTANDIG HEEN?**

We zijn langs de Franse kust tot aan de monding van de Gironde gekomen. Dan komt de eerste echte hobbel: de Golf van Biskaje. Je moet die golf vanaf de Gironde oversteken omdat je vandaar de kust niet kunt blijven volgen. Het is namelijk een militair gebied. We hebben Engelse vrienden aan boord gekregen om samen die oversteek van 230 mijl te maken naar Bilbao. Vandaar zijn we langs de prachtige Spaanse noordkust en via Portugal gevaren tot we uiteindelijk de rivier de Guadiana bereikten. Deze rivier vormt de grens tussen

Portugal en Spanje. Dat was een mooie plek om de boot achter te laten voor de winter.

#### **DE MIDDELLANDSE ZEE WAS NIET VER MEER**

Inderdaad, na de passage van Gibraltar begon ons Middellandse Zee-avontuur pas goed. We hebben in dagtochten de Zuidelijke en Oostelijke Costa's bezocht en in de tweede helft van 2011 de Balearen verkend. Van alle eilanden daar vonden we Menorca het mooiste eiland om te bezoeken met de havenstad Mahon als hoogtepunt. Dit eiland is weinig toeristisch, heeft veel baaien en oudheidkundige bezienswaardigheden. We vonden aan het einde van het seizoen een prima winterligplaats in Torreveija, ten zuiden van Alicante, in een nieuwe haven die nog vrijwel leeg was.





## SCHROEF-REPARATIE IN ITALIË

Tijdens het duiken ontdekte ik dat de bladen van de Maxprop-schroef niet meer verstelden. Klaarblijkelijk was dat de reden dat de boot niet sneller wilde lopen. Toen we dat wilden laten repareren liepen we tegen de onvriendelijkheid, arrogantie en hoge prijzen in Zuid-Italië aan. De climax was toen ik na veel rondbellen iemand vond die de boot wilde liften om de schroef te vervangen (ik had een vaste schroef als reserve bij me). Hij vroeg voor 2 uur hangen in de kraan (dus niet op een bok maar direct weer erin) de lieve som van €1350. Toen ik erg tegensputterde maakte hij er €1100 van, maar minder kon echt niet. Toen de boot uit het water was bleek inderdaad de schroef stuk, maar doordat enkele bouten waren gebroken zat het geheel muurvast. Na enkele minuten kijken kwam de mededeling dat hij dit echt niet kon repareren want de technici hadden vakantie. Gelukkig kende hij iemand die het kon doen, en, inderdaad, even later kwam een busje voorrijden. Deze monteur heeft samen met een hulp drie uur gewerkt om de schroef te vervangen. Hij heeft de kapotte schroef naar Milaan opgestuurd en een half jaar later weer naar onze ligplaats op Sicilië doorgestuurd en dat alles voor € 200. Dat was dan weer heel schappelijk. De man gaf me nog de wijze raad de volgende keer een andere werf te zoeken!!



4 Mooie ankerbaai op Patmos

5 Theo en Peggy op zoek naar de Griekse mythologie



6 Turkse kustwacht op patrouille



*narrow escape* met een vissersboot die we wel op de radar hadden gezien, maar die dichterbij in span bleek te varen met een kleinere die we niet hadden gezien. Met zoeklichten verlichtten ze de kabels tussen beide boten. Na een snelle overstap en de motor bijgezet kwamen we alsnog krap voor de eerste langs.

### VERVOLGENS ITALIË, HOE BEVIEL DAT?

Nou, onze ervaringen zijn daar nogal wisselend geweest. Soms was het ronduit bizar. Met name toen we een reparatie nodig hadden, maar ook waren jachthavens soms exorbitant duur. Na Sardinië, het Franse Corsica en Elba zakten we langs de laars af tot Rome, waar de boot heeft “overzomerd”. Maar daarna was de boot niet meer vooruit te branden en ontdekte ik een keiharde koraalachtige aangroei van zo’n 2 cm dik onder de waterlijn. In elke haven of voor anker op eilandjes als Ponza, Ventotene, Ischia en Procida ging ik met plamuurmes en duikfles het water in om de aangroei eraf te krabben. Maar de boot leek niet echt sneller te gaan lopen: er was een ander probleem.

### HOE WAS DE VERDERE TOCHT RICHTING GRIEKENLAND?

Met Duitse vrienden zijn we van Marina di Ragusa op Sicilië naar Crotona of Maria Di Leuca op de hak van de laars van Italië gevaren. De weergoden waren op dit traject helaas weinig toeschietelijk. Eerst een zeer harde oostenwind op de kop in de straat van Sicilië. Na tussenstops in Pozallo en Syracuse deden we de oversteek overdag zonder wind en in het donker met een aantrekkende NO-wind tot wel 7 à 8 Beaufort. In die harde wind met matig zicht hadden we nog een

### GRIEKENLAND BEVIEL BETER?

Als eerste kwamen we op de Ionische zee. De havens in Griekenland (er zijn er niet zoveel) kosten een fractie van de Italiaanse en hebben veel betere voorzieningen. Bij een mooie blonde politieagente mijn papieren geregeld en later Grieks internet aangeschaft. De eilanden in de Ionische zee hebben prachtige baaien waar het overal vrij ankeren is. We voelden ons hier meteen thuis. Het plaatsje Preveza heeft behalve drie werven ook alle voorzieningen. Hier is de boot in de zomer op de kant gegaan. In september en oktober hebben we de zuidelijke eilanden Lefkas, Kefalonia, Zakynthos en Ithaca bezocht.

### TIJDENS JULLIE RONDING VAN DE PELOPONNESOS TROF JE TVK-ERS, TOCH?

IInderdaad, dat was in 2014. De eerste inham met de stad Kalamata aan het einde hebben we uitgebreid vanaf het water verkend en was prachtig. De tweede hebben we met de auto gedaan waarbij vooral de oude steden Mystras en Sparta een bezoek meer dan waard waren. Ook het ruige landschap was indrukwekkend. Na het rondenvan de laatste “vinger” (hier altijd veel kaapwind) konden we noord gaan varen met als eerste verrassing de prachtige oude stad Monemvasia. In het kleine haventje leek eerst geen plaats maar even



## ZEILEN IN GRIEKENLAND: PRAKTISCHE TIPS VAN THEO

### Kaarten

Van de Griekse wateren heb ik alleen een oude overzeiler van de hele Egeïsche Zee. Ik doe vrijwel alles met de elektronische kaarten van C-map. Ik heb de MaxPro database, dat is de meest uitgebreide.

### Zeilgebieden en condities

De Ionische Zee is vooral voor luie zeilers, daar is meestal vrij weinig wind en veel zon. Nadeel zijn de vele flottieljes die vaak al vroeg in havens aankomen en van de restaurants de beste plaatsen krijgen. De hoek rond de Saronische golf bij Athene is ook populair, en dus ook hier nogal wat charterboten en matige wind. De beruchte Meltemi komt hier niet. In het noorden bij Tessaloniki zijn zeer mooie rustige gebieden, het is er minder warm en er is meer wind dan zuidelijker in de Egeïsche Zee. De oostelijke Egeïsche Zee bij de Dodecanesos van Samos tot Rhodos heeft heerlijk klimaat, veel ankerbaaien, relatief rustige winden en goede voorzieningen.

### Voorzieningen op de boot

Een voorziening die je daar echt nodig hebt is een goede bimini tegen de zon. Voor Turkije wordt 100m ankerketting geadviseerd, ik heb 90m 10mm ketting en die is nog altijd lang genoeg geweest. Ik had vroeger drie ankers, een 30 kg CQR op de boeg en 40 kg Danforth in de bak en een lichtgewicht Fortress anker met 100m lijn ook in de bak. IK heb dat veranderd in een 35Kg Delta samen met de CQR op de boeg en alleen de lichtgewicht (uit te

roeien met de dinghy) in de bak. Ik heb altijd reserve brandstoffilters bij me, maar nog nooit nodig gehad. De dieselfilter is altijd schoon als ik hem 1x per jaar verwissel. Ik heb een dagtank en de retour van de motor gaat dus niet naar de hoofdtanks maar naar de dagtank en omdat die 50 l. regelmatig wordt ververs wordt de diesel daar nooit oud.

### Bijboot

De bijboot in zeer zonnige gebieden moet eigenlijk van hypalon zijn want pvc kan niet goed tegen UV. Die zijn echter nogal duur. Sommigen laten in Turkije een jasje voor een dinghy maken, maar dat kost ook zo'n €400. Ik had een Lodestar uit 2006. Eest begon de bodem en de romp plakkerig te worden, toen werd het geheel poreus en moest steeds bijgepompt toen lieten de naden los en werd plakken een onmogelijke zaak. Ik heb nu een Franse 3Dtender, deze is zeer stabiel vanwege zeer dikke buizen als rand, is niet te duur en is standaard voorzien van een UV bestendige neopreen bekleding aan de bovenzijde.

### Antifouling

De prijzen voor antifouling zijn in Griekenland niet anders dan hier. Velen gebruiken nauwelijks antifouling omdat de boot maar 2x2 maanden in het water ligt en dus tussendoor goed schoon te maken is. Omdat ik vanwege de aluminium romp maar zeer beperkte keuze heb en de Trilux die ik vroeger gebruikte steeds duurder



wordt ( nu al €180 voor 2,5 l.) bestel ik een identiek product van Stoppani via internet in Duitsland en stuur dat op naar Griekenland. Ik doe daar niet de volledige romp mee, maar kijk na opschuren van de romp waar wat nodig is en spuit de boot dan tussendoor niet af zodat de laag de tweede helft van het seizoen ook nog meegaat.

### Werven

Bij grote havens moet je niet altijd zijn om kwalitatief goed werk te krijgen. Veel mensen weten op de eilanden overal wel "mannelijks" te zitten die voor relatief weinig geld veel kwaliteit bieden. Dus ben je ergens met een probleem, vraag eerst eens rond bij andere boten en je krijgt altijd wel bruikbare respons.

### Algemeen

Ons belangrijkste leerpunt is wel dat het belangrijk is overal te vragen en adviezen van anderen (TVK-leden en Kustzeilers) te volgen. Je hoeft niet overal zelf het wiel uit te vinden.

later ontdekten we de *Bounty* van TVK-vrienden Joop en Ria die ons wel langsij wilden hebben. Met hen samen en profiterend van hun lange ervaring hier en kennis van het gebied zijn we noordwaarts gegaan. Overal zijn er prachtige anker- of aanmeerplekken. Joop voorzag dat we op het eiland Spetses in twee of

drie rijen moesten liggen. Twee 30-voet Jeanneau's waren niet blij toen we onze neus tussen hun neusjes staken en een hekanker uitgooiden. Onze schepen waren veel hoger en de ankers op de boeg waren voor hen wat bedreigend, maar ze zeiden niks en we hebben er de nacht goed doorgebracht als sardines in een



blikje. Op het eiland Hydra bleek het ook zo te gaan. Wij konden nog aan de kant liggen, maar een uur later lag er een volle rij voor ons, sommigen met de boeg, anderen met het hek naar ons toe, 's avonds lag dáárvoor nog een rij.

Via Poros, Aegina en Pireus zijn we teruggevaren naar Kilada. In deze baai gaan de meeste TVK leden uit het water en behalve Joop en Ria van de *Bounty* waren ook de *Onyx*, de *Laetitia* en de *Taras Bulba* al daar voor een zomerstop. Na de zomer hebben we de Saronische Golf verkend en het gebied rond Kilada, met

name Nafplion, Tolo, Porto Heli en Ermioni.

We hadden onze zinnen voor het vervolg op het oostelijk deel van de Zuid Egeïsche Zee gezet en voorjaar 2015 zijn we dan ook die kant op vertrokken. Via de eilanden Kea, Kythnos, Syros, Paros, Naxos, Amorgos en Laevita zijn we naar Leros gegaan waar we een sta-ligplaats wilden hebben. Ondanks dat het crisis was en de Grieken maximaal €60 uit een geldautomaat kregen, waren ze zeer vriendelijk en voelden we ons welkom. Leros is weinig toeristisch en heeft alle wenselijke voorzieningen.

---

#### 7 Panorama op Hydra

---

#### 8 Naast de Bounty op Spetses



#### TURKIJE GINGEN JULLIE OOK HEEN?

Na een winter op Leros wilden we in 2016 Turkije bezoeken. Via Symi hebben we in Bosborun ingeklaard, wat een heel gedoe is, met bovendien een fiks prijskaartje, omdat er een agent voor nodig hebt. Van daar naar Marmaris en vervolgens via de baaitjes van Göcek naar Fethiye gevaren. Fethiye is een prachtige stad. Met openbaar vervoer en later een georganiseerd reisje van twee dagen hebben we de omgeving verkend. Efeze was geweldig, Pamukkale viel wat tegen, maar ja je moet het gezien hebben vinden we. Omdat we erover dachten na de zomer een motorrevisie in Marmaris te laten uitvoeren lieten we de boot daar achter. We waren net drie dagen thuis toen in Turkije de coup uitbrak. We vertrouwden het niet, maar toen we eind augustus terugkwamen was er weinig meer van te merken en hebben we de revisie door laten gaan. We waren zeer tevreden over het resultaat. Vervolgens zijn we teruggegaan naar ons geliefde Griekenland. Eind 2017 is de boot weer naar Kilada gevaren om geschilderd te worden en wat teak te vervangen, en begin 2018 weer terug. Beide tochten hebben we met



9

vrienden gedaan, maar beide keren hadden we midden in de Egeïsche zee bij de eilanden Paros en Naxos erg veel wind die een onprettige dag opleverde.

### **JULLIE HART AAN GRIEKENLAND VERLOREN?**

Beslist. Momenteel ligt de boot op Leros, waar we willen blijven. Het eiland is aangenaam en de bewoners zijn gastvrij en vriendelijk vanuit hun hart, niet alleen omdat ze wat aan je kunnen verdienen. Het regent er tussen mei en oktober nauwelijks en het klimaat is er zeer prettig. Alleen in juli en augustus is het er erg warm en waait soms de beruchte Meltemi. We hopen hier dan ook nog meerdere jaren te kunnen rondzwerven tussen de eilandjes.

Peggy zou vanwege de taal, de kortere afstand (zodat je ook eens met de auto kunt gaan) en het meer gevarieerde eten wel terug naar Spanje willen. Maar daar zijn de ankermogelijkheden gering en ben je vrijwel overal gebonden aan vaak dure havens. De vrijheid en de overdaad aan baaitjes van Griekenland vind je daar niet. Griekenland blijft vooralsnog ons favoriete vaargebied ook al lijkt er – al jaren - een vaarbelasting aan te komen... 

**Meer inspiratie opdoen voor het langere tijd zeilen op de eigen Trintella-kiel in de Griekse wateren? Bij de vereniging zijn veel leden bekend die een gelijkwaardige mooie ervaring hebben opgedaan of nog doen als Theo en Peggy. Inlichtingen: [secretaris@trintella.org](mailto:secretaris@trintella.org)**

**9 Klooster van Panormitis**

**10 De 'Stortemelk'**

### **DE 'STORTEMELK'**

De "Stortemelk" is een Van de Stadt ontwerp (Design 426, type Samoa) een multi knikspant gebouwd in Aluminium. Vanwege de opbouw met het vaste doghouse lijkt ze qua ontwerp veel op de Trintella 49A. Echter het achterschip, dek layout en indeling heeft veel weg van de 42. Het originele ontwerp is 47 ft lang, maar in de Stortemelk is extra bergruimte gecreëerd waardoor de boot 48 ft lang meet. Qua ruimte, comfort en zeileigenschappen al ruim 10 jaar een ideaal schip voor dit doel. De 'bootjes CV' van Theo en Peggy is begonnen met een Friendship 26 waar vanaf 1979 vooral Limburg en het IJsselmeer mee bezeild is. In 1987 volgde de overstap naar een Trintella III, die in de vestiging van Anne Wever in Workum te koop lag. Bouwnummer 948 kreeg de naam Tranquilizer. Het grotere avontuur lonkte en daarvoor kwam er een Trintella 42 in 1996. Genaamd 'Double Dutch'. Tot in 2008 de overstap volgde naar de "Stortemelk", een grotere 42, aldus Theo.



10



# Loyaal aan Trintella en de Vriendenkring, door de ogen van enkele trouwe leden

## Deel 2



# TROUWE LIEFDE VOOR EEN MERK

In het vorige TVK Magazine hebben we in deze rubriek het begrip merktrouw en loyaliteit aan het merk Trintella nader belicht door de ogen van enkele Trintella eigenaren. Herman en Mia van Hemeldonck (met vier Trintella's) en Piet en Ineke Jongepier (Trintella la) waren samen goed voor bijna 90 jaar trouw aan het merk.

In de selecte groep van twaalf Trintella eigenaren die meer dan 30 jaar trouw aan het merk zijn en anno 2019 nog steeds Trintella zeilen laten we nog een paar leden aan het woord.

Frans en Corry Robbe zeilen al 30 jaar in een 49A uit de aluminium Trintella vloot. Zij zijn de eerste eigenaar van de Talisman. Met haar 49 ft lengte en fraaie dog-

house een gracieuze verschijning op het water, zeker in de regatta's tijdens de TVK-weekenden in het voorjaar. De enorme ruimte en luxe aan boord van hun Trintella heeft volop gastvrijheid geboden aan familie, vrienden en klanten. Zij hebben zodoende de Trintella beleving mee kunnen ervaren.

Hilbert Noorman en Attie de Boer zeilen nog steeds rond in Griekse en Turkse wateren met de Taras Bulba een Illa. Zij zijn niet alleen nog steeds eerste eigenaar maar zijn bovendien één van de weinigen in deze rij van TVK leden die de boot als casco hebben gekocht en afgebouwd. Ook Hilbert heeft uiteraard zijn eigen en bijzondere verhaal hoe hij ooit tot de keuze van een Trintella kwam en daarbij is gebleven. 

# Talisman

## de geluksbrenger



### **Corry en Frans vertellen:**

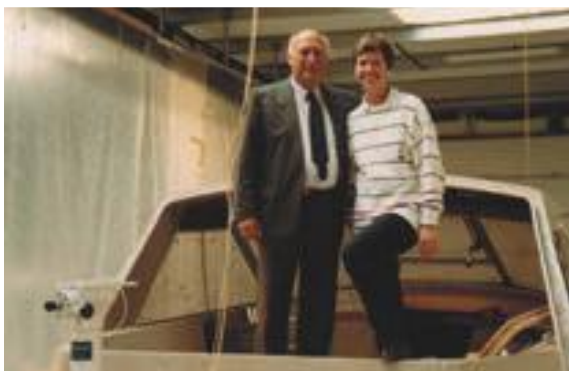
Je zou kunnen zeggen dat de Talisman als geluksbrenger dubbel van toepassing is op Frans Robbe. Als botjesman geboren in Bergen op Zoom is hij niet alleen al jarenlang gelukkig getrouwd met Corry maar is hij ook succesvol ondernemer in de financiële dienstverlening geworden en heeft hij zijn laatste twee zeiljachten, waarvan de huidige een Trintella 49A, niet zonder toeval de Talisman genoemd. Zij zijn de eerste eigenaar van de 49A die al dertig jaar in hun bezit is. De boot is het laatste jacht dat Anne Wever persoonlijk heeft verkocht voordat hij de werf definitief vaarwel zou zeggen.

Frans zijn loopbaan stond al vroeg in teken van zeilboten. Tijdens de middelbare schoolperiode trad hij al in

de voetsporen van zijn vader die een jachtwerf had in stalen motorvletten. Zijn gevoel voor ondernemerschap en zeilboten combineerde hij door zelfbouwpakketten van hechthouten open zeilbootjes van onder andere de typen Flits, Schakel en Top te laten maken en deze te verkopen aan zijn zeilvrienden bij de watersportvereniging De Schelde. Toen hij na een paar jaar zoveel succes had lonkte de HISWA waar hij een verkoopstand had naast een verzekeringsmaatschappij die gespecialiseerd was in pleziervaartuigen. Door het buurcontact ontstond een gesprek hoe de twee elkaar zouden kunnen versterken. Al snel na de HISWA tekende Frans een contract om bij zijn bootjes ook verzekeringen te verkopen. De rest is slechts geschiedenis getuige zijn succesvolle loopbaan met zijn financieel adviesbureau. ⇒









Corry kwam al snel 'aan boord' bij Frans en ze zeilden achtereenvolgens, hoe kon het ook anders, in open zeilbootjes als de Flits, Schakel en "470". In de natuurlijke ontwikkeling van de familie Robbe ontstond het moment om uit te kijken naar hun eerste kajuitzeiljacht. Frans die intussen wist wat er te koop was in bootjesland kende uiteraard de Trintella jachten van Jachtwerf Anne Wever maar vond deze aan de dure kant. Het werd uiteindelijk een boot van een andere Nederlandse jachtwerf Conyplex, een Contest 33. Vanuit de thuishaven Sint Annaland werden bijna ieder weekend de Zeeuwse wateren verkend. Corry haalt de herinnering op dat wanneer Frans op vrijdagmiddag uit kantoor kwam de kinderen, Paul en Martine, al gewassen en in pyjama klaar stonden om direct naar de boot te vertrekken. Voor jaren een ideale vrijetijdsbesteding waar op enig moment de wens naar een grotere boot lonkte. Tevreden met het merk Contest werden de grotere types van de werf verkend. Zou het een 38 of een 46-voeter worden? Bij hun HISWA bezoeken bleven ze toch altijd geïnteresseerd naar de prijs van een vergelijkbare Trintella. Zo'n 42 was toch wel een heel erg fraaie en snelle boot. Het bleef balanceren op het koord van afwegingen tussen prijs, handling van een grotere boot, kwaliteit en ruimte. De uiteindelijke keuze viel op een Contest, maar voorafgaand aan het bezoek van de stand van Conyplex, lieten ze Anne Wever nog weten dat het geen Trintella

zou worden. Anne zijn verkoopkwaliteiten kwamen op dit soort momenten het best tot zijn recht. Hij loodste Frans en Corry de kuip in van een 49A en wist in no time Corry te overtuigen dat het reven van zoveel grootzeil geen probleem meer was met deze elektrische lieren. Een Trintella 49A was verkocht. Sindsdien heeft Corry nooit meer aan Frans gevraagd het zeil te reven als de wind te veel toenam. Ze deed het gewoon zelf.

In 1987 werd het contract getekend voor de bouw van de Trintella 49A. Het zou Anne zijn laatste persoonlijke verkoop van een Trintella blijken te zijn. De verkoop van de werf zou wat later dat jaar plaats vinden. Daarmee blijven ook de persoonlijke herinneringen van Frans en Corry aan Anne Wever regelmatig levend bij de vele mooie zeilmomenten die ze met de Talisman hebben beleefd en nog beleven.

Bij de vele bezoeken aan de werf tijdens het afbouwen, konden de kinderen hun eigen kooi afgetimmerd zien worden. De boot was net klaar voor de HISWA van 1988 en werd daarmee ook tevens de tentoonstellingsboot. Frans en Corry konden geïnteresseerden in een Trintella over hun eigen boot vertellen. Helemaal in de geest van Anne Wever. Immers een tevreden Trintella eigenaar was de beste verkoop ambassadeur voor zijn boten.

“Deze medaille stond bekend als de ‘Talisman’.  
De nieuwe bootnaam was bekend”.



Na de tewaterlating van de HISWA van 1988 begon de Talisman aan zijn zeilreis. Niet zomaar een bootnaam voor een Trintella. De vraag hoe deze naam tot stand is gekomen levert een mooi en uniek verhaal op.

De Contest 33 werd ooit gekocht van een ler, tegen een billijke prijs weet Frans te vertellen maar met de onuitspreekbare naam: "*Chuisle mo Croy*" (lers voor hartendiefje, maar ook hartkloppingen). Het leek te veel op: "*Kus m'n kontje*". Die naam moest veranderd worden.

Toen Frans zijn moeder, bijgelovig als ze was, hoorde dat ze de bootnaam wilden veranderen raakte ze zichtbaar in de stress. Ze hadden een probleem dat om een creatieve oplossing vroeg. Opa, zo had moeder ooit eens verteld, droeg op zijn reizen met een zeilklipper altijd een medaille aan een kettinkje om zijn nek om hem te beschermen tegen de gevaren van de zee. Deze medaille stond bekend als de "Talisman". De nieuwe bootnaam was bekend.

Sindsdien hebben de Talisman(nen) de familie Robbe veel geluk gebracht. 📍



# Taras Bulba

## Bella barka



### Hilbert Noorman vertelt:

Op de vraag hoe trouw ik ben aan het merk Trintella kan ik heel kort zijn. Mijn Trintella IIIa heb ik op de Hiswa in 1973 gekocht als casco en heb haar zelf in goed 9 maanden in al mijn vrije tijd vaarklaar kunnen krijgen. Mijn eerste kennismaking met zeilen was in Giethoorn samen met mijn broer in een punter. Na een paar tochtjes namen we elk een punter en waren we een hele dag op het Gieterse Wiede aan het zeilen. Dit 'verwaterde' na een paar jaar waarna van watersport niets meer kwam.

In 1968 begon ik aan de duiksport en mijn interesse daarin wakkerde ook het hebben van een eigen schip aan. In 1969 startte ik met drie andere vrienden met de bouw van een stalen knikspant jacht van 7,50 meter, type Brio, ontwerp van de heer Rozeboom te Zwartsluis. Onze ploeg bestond uit een instrumentmaker, een scheepslasser en twee aannemers. Vanaf de kiellegging tot en met het maken van de windvaantjes, alles werd in eigen beheer gemaakt. Van de instrumenten van een oude Fiat werden de dashboards in elkaar geknutseld.

In 1971 gingen de vier bootjes te water. Zeilen ging geweldig en inmiddels ging ik op voor een cursus als duik instructeur bij de Marine. Daar leerde ik ook navigatie. Dat was een geweldige opsteker. Echter bleek het scheepje veel te klein te zijn voor mijn wensen om daar lange tochten mee te maken. Daar waren de andere bouwers het roerend mee eens. Het volgende plan diende zich aan. Er werd naarstig gezocht naar een casco dat we dan weer gezamenlijk konden opbouwen. Lopend op de Hiswa in 1973 bij de stand van Anne Wever, durfde ik niet eens te vragen wat de prijs van deze prachtige Trintella IIIa wel zou wezen en oriënteerde ik mij op andere schepen zonder een keuze te kunnen maken.

Mijn andere bouwmakers waren op een andere dag gaan kijken en kwamen met zeer enthousiaste verhalen terug over het schip Compass dat Anne Wever daar ook op zijn stand had staan. O Hilbert dat moet je gaan zien. Ok dan maar weer naar Amsterdam en daar ben ik met een Belgische medewerker van Anne Wever (red. Jules Coppens) die Compass gaan bekijken. Al mijn vragen over hoe en wat was voor mijn vrouw wat



## “Ik buig wel voor mijn schip”

te veel van het goede en zij ging bij de Illa aan boord. Na enige tijd kwam ze terug en vroeg of ik die Illa ook nog wilde zien. Och, meid daar hebben we toch helemaal het geld niet voor. Oh maar als u fl. 10.000,- meer kunt investeren kunt u dat schip ook als casco kopen was de reactie van naar ik meen de heer Coppens. Ik was direct om. We besloten als groep drie casco's van de Compass te kopen en één Trintella Illa.

Toen de casco's in Meppel arriveerden kon het bouwplan worden gemaakt. De fl. 10.000,- die de Illa meer had gekost bleek bij de eindcalculatie heel anders uit te pakken. In de Illa waren alle hoofdschotten geplaatst, de watertank, brandstoftanks, motorfundatie, schroefaskoker en alle ramen voor gemonteerd. Daarentegen was het casco van de Compass geheel leeg.

Mijn collega liet alle onderdelen maken zoals was beschreven in de Illa en was ruim fl. 10.000,- daarvoor kwijt. Voor hetzelfde bedrag had hij een boot van 9,50 meter tegen over de Trintella Illa van 11,00 meter.

Tijdens de afbouw van de Illa kwam ik op een cursus (duik instructeur) in gesprek met een medecursist die mij een persoonlijke vraag stelde. Bent u die Noorman die een Trintella Illa heeft gekocht? Dat kon ik beamen. Ja ziet u, ik ben Cor Tijbosch en ben de technische man bij Anne Wever. Hij kon mij veel informatie verschaffen. Op mijn vraag hoe een Illa zich in het water gedroeg leek hij met stomheid geslagen. Heeft u dan nooit met een Illa gevaren, was zijn vraag. Nee ik heb nog nooit een stap op een Trintella gezet. Ja maar waarom koopt u dan zomaar een schip waar u nog =>



“Het schip heeft een schitterende onderwaterlijn en ik zie dat hij klasse heeft”.

nooit op hebt gevaren? O dat is niet zo moeilijk, het schip heeft een schitterende onderwaterlijn en in vergelijking met andere schepen zie ik dat hij klasse heeft.

Na de tewaterlating in 1974 hebben we vooral op het IJsselmeer en de Wadden gezeild. In 1975 besloten we om een oversteek naar Engeland te gaan maken. Zo van IJmuiden in een rechte koers naar Ramsgate en vervolgens naar Dover, New Haven en de havens van Wight. Hoe het weer ook was, ook met ruwe zee, de Illa was en is nog altijd goed bestuurbaar met zijn slingerruit en onder alle omstandigheden een zeer stabiel schip.

Vanaf het eerste moment dat ik de Illa zag was ik tot over mijn oren verliefd op dit schip en heb nooit het gevoel gehad, wanneer wij een keer op een ander schip op bezoek waren, om van schip te gaan veranderen. Zo besloten in de kuip, waar anderen in zware regenpakken en zuidwesters op het hoofd hun koers trachten te houden, zaten wij heerlijk achter de ruit onder de kap tegen een hoge rugleuning aan waar geen golf overheen kwam.

Door omstandigheden kwam de boot een aantal jaren in de stalling. Omstreeks 2007 besloot ik om de Illa weer in gebruik te gaan nemen. We hebben een grondige refit uit laten voeren. In 2009 ging de boot weer te water richting Griekenland. Daar we pas eind augustus te water gingen kwamen we niet verder dan Camaret sur Mer. Het volgende jaar ging de zeereis verder naar Lagos in Portugal en het derde jaar naar Preveza in Griekenland. Daar hebben we twee jaar doorgebracht en zijn vervolgens naar Kilada gevaren. Op deze prachtige plek heeft onze Koning zijn buitenverblijf. Hier lig-



gen wij nu al een aantal jaren. Op dit moment ben ik tachtig en weet niet hoe lang we met varen door willen of kunnen. We zien wel.

Van één ding ben ik overtuigd. De “Taras Bulba” onze Trintella Illa is een schip waar nog steeds iedereen naar kijkt. Die oude Italiaan zei: “Bella Barka”. Hij heeft gelijk. Wat er tegenwoordig vaart heeft absoluut niet mijn passie. De kuipbanken zo hoog om beneden toch maar ruimte te hebben. Ik buig wel voor mijn schip. 🚢

# Shell GTL Fuel

## DE BELANGRIJKSTE VOORDELEN IN HET KORT

## Direct toepasbaar en onmiddelijk resultaat

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



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

Meer informatie  
Vidol B.V.

Goirke Kanaaldijk 28  
5004 JA Tilburg

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

## Wat is Shell GTL Fuel?

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

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



Shell Distributeur



# Seriecoördinator Trintella Vriendenkring is een leuke TAAK!

In het bestaan van de werf van Anne Wever zijn ongeveer 1.200 Trintels en Trintella's gebouwd. We gaan er van uit dat daarvan nog zo'n 1.000 schepen bestaan, waarvan de meeste in redelijk tot goede staat rondvaren. Overal ter wereld, van Chili tot Australië, van de Verenigde Staten tot Griekenland, van Workum tot Oostende. Een opwindende gedachte!

~~~~~  
Tijdens de Concours de Créativité worden praktijkervaringen uitgewisseld. Port Zelande 2016

~~~~~  
Onder: Loet aan de helm van de 'Scheldemeeuw' met fokkemaat John als hij even geen Serie Coördinator is.

## Seriecoördinator zijn is uitdagend!

In die vloot onderscheiden we op basis van hun ontwerpkenmerken een vijftal series: de Classics, de Centre-cockpits, de Flushdecks, de Trintella 42 en de A- en C-serie. Elke serie heeft een seriecoördinator. Als seriecoördinator draag je actief bij aan het behoud van de vloot, hoe leuk is dat?

We willen met het behoud van onze vloot bereiken dat de schepen zo lang hun technische levensduur dat toestaat in de vaart blijven. Niet eens alleen omdat de Trintels en Trintella's inmiddels als deel van ons varend erfgoed kunnen worden beschouwd. Maar ook omdat er wereldwijd zoveel mogelijk eigenaren, hun familie en hun gasten ook in de toekomst kunnen blijven genieten van het varen met deze prachtige schepen.

## De eigenaar is van voorbijgaande aard, het schip blijft, hopelijk!

Vanuit de optiek van de schepen zijn al die eigenaren van voorbijgaande aard. De meeste van onze schepen zijn zo degelijk dat ze nóg wel een keer hun huidige leeftijd meekunnen. Tenminste, als de eigenaren bereid en in staat zijn om hun schip in goede conditie te houden. Zodat een nieuwe eigenaar voor zijn gebruiksperiode haar zonder al teveel geld en moeite in de gewenste conditie kan brengen en houden. Alleen zo blijven de schepen varen.

## Veel mogelijkheden om de eigenaren daarbij te ondersteunen!

Daar richten we ons dan ook vooral op: het ondersteunen van de eigenaren bij het leren kennen, in conditie brengen én houden van hun schip. Of ze nu TVK-







# "Met informatie en adviezen helpen we om het verkoopproces vlot te laten verlopen"

lid zijn of niet. Dat ondersteunen doen we met het verzamelen en ontsluiten van informatie op het gebied van ontwerp en constructie en van onderhoud en techniek. De TVK kennisbank op onze website is momenteel het belangrijkste medium daarvoor.

De seriecoördinator speelt daar voor zijn serie een actieve rol in, samen met een of meer technisch adviseurs uit de vereniging. Dat is erg leuk om te doen: je hebt interessante gesprekken, levert vaak nuttige bijdragen en krijgt veel waardering van eigenaren voor een vlotte en inspirerende respons. Als ze nog geen lid waren, dan worden ze het. Er wordt gevraagd mee te denken bij

de aanschaf van een Trintel of een Trintella, dan kun je het schip als het ware aan een nieuwe zorgzame eigenaar helpen. We worden ook betrokken bij een voorgenomen verkoop van een Trintel of Trintella. Vaak in matige tot slechte staat, met verdrietige en soms aangrijpende achtergrondverhalen die dat ineens heel begrijpelijk maken. Met informatie en adviezen helpen we dan om het verkoopproces zo vlot mogelijk te laten verlopen.

We organiseren ook meer groepsgerichte behoud activiteiten, zoals het Concours de Créativité tijdens de Voorjaarsbijeenkomsten en recent, een workshop Onderhoud en Techniek voor de klassiekers. Ook daarin speelt de seriecoördinator samen met zijn technisch adviseurs een centrale rol.

## **Ook achter de schermen gebeurt er natuurlijk een hoop ...**

Naast het concreet ondersteunen van de eigenaren willen we ook alle schepen van de vloot in beeld krijgen: waar liggen ze, weten we van een schip het bouwnummer, hebben we er een werf-

---

**Rikie Wever en bestuur bewonderen een top gerestaureerde la van Willutzki tijdens BOOT Düsseldorf in 2017.**




dossier of een bouwnummerdocument van en wie is de huidige eigenaar? Het is een kwestie van contact zoeken met de eigenaar om te weten te komen in welke staat zijn schip verkeert, wat hij weet van de historie van het schip en wat zijn plannen zijn met het schip? Dat zijn leuke en interessante gesprekken, die bijvoorbeeld originele oplossingen opleveren voor type-specifieke onderwerpen op het gebied van techniek, onderhoud of comfort.

Nog zo'n activiteit van de seriecoördinator met zijn adviseurs: dergelijke oplossingen vastleggen in een Technisch Informatie Bulletin, dat we vervolgens publiceren op de website om het zo onder de aandacht van andere eigenaren te brengen. Ook het verzamelen van constructie- en detailtekeningen, technische handleidingen en verslagen van refit-projecten e.d. valt daar onder. Kortom, een seriecoördinator hoeft zich niet te vervelen.

### Er moet gelukkig nog een hoop gebeuren!

We hebben als Team Behoud met de Serie Coördinatoren de afgelopen jaren al veel op de rit gezet. Maar er moet nog veel gebeuren. Dat is niet erg want het hoeft niet morgen klaar te zijn én het werk is zo leuk dat ik er niet aan moet denken dat het af zou zijn, als dat al zou kunnen.

Een beetje meer tempo zou echter wel goed zijn en dat kan eigenlijk alleen als we het werk beter weten te spreiden en het Team Behoud met enkele enthousiaste leden zouden versterken. Misschien is het wel wat voor jou? Als je interesse is gewekt, dan kun je die kenbaar maken bij het bestuurslid Behoud Willem de Graaf, w.degraaf@trintella.org. In de komende Nieuwsbrieven zullen we daar nog concreet op terug blijven komen. Ondertussen ga ik verder met dit nuttige werk voor het Behoud van onze Trintel- en Trintella vloot! 



De eerste TVK workshop voor Classics eigenaren in februari 2019 in Zaltbommel was een enorm succes!

"Ook achter de schermen gebeurt er natuurlijk een hoop ..."



# DE KRACHT VAN HERMOTORISEREN



Is uw boot wat van haar eerdere kracht en pracht kwijtgeraakt? Een aantrekkelijke manier om de prestaties van uw boot en het vaarplezier te verbeteren is het vervangen van de motor. De hermoterisingskits van Volvo Penta helpen u om een betaalbare overstap naar de nieuwste generatie motoren mogelijk te maken.

Informeer bij uw dichtstbijzijnde Volvo Penta dealer naar de mogelijkheden of kijk op [www.volvopenta.com](http://www.volvopenta.com)

# Beschermende vernis

- UV beschermende blanke lakken • Hoogglans, halfglans of zijdeglans
- Voorkomt verkleuring van het hout • Eenvoudig aan te brengen, vloeit mooi uit
- Geschikt voor vrijwel alle houtsoorten

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



**EPIFANES**  
Yacht Coatings

# Enkhuizen



Enkhuizen is een stad waar de tijd hier en daar stilgestaan lijkt te hebben, maar tegelijkertijd een stad die een enorme ontwikkeling heeft doorgemaakt. Het centrum van de stad ademt nog altijd de sfeer van de Gouden Eeuw.



# Het centrum van de stad ademt nog altijd de sfeer van de Gouden Eeuw

Vele prachtige monumentale gebouwen en verdedigingswerken zijn bewaard gebleven. De Drommedaris, het Waaggebouw, de Zuiderkerk en het indrukwekkende stadhuis. De 'Boerenhoek', een uitbreiding van de stad met de nog goed herkenbare vestingwallen, toont een bijna landelijk karakter met boerderijen en grachten met kleine bruggetjes.

## Geschiedenis

Omstreeks het jaar 1000 lagen op de plek waar Enkhuizen nu ligt twee nederzettingen: Gommerkerspel, dat landinwaarts lag, en Enkhuizen, waar de vissers woonden. Deze dorpen smolten samen en kregen in 1356 onder naam Enkhuizen het stadsrecht. Het werd één van de belangrijkste Zuiderzeesteden. Vele bedrijven vestigden zich in Enkhuizen waaronder zeilmakerijen, touwslagerijen en timmerwerkplaatsen voor het bouwen van schepen.

Enkhuizen wordt ook wel de haringstad genoemd. Zij dankt de bijnaam aan de enorme vlucht van de haringvisserij in de 15e en 16e eeuw. Het stadswapen bevat dan ook drie haringen.

Enkhuizen was in 1622 de op vier na grootste stad van Holland. Deze bloei was mede te danken aan de Verenigde Oost-Indische Compagnie en de West-Indische Compagnie, die hier belangrijke 'kamers' hadden. In de tweede helft van de Gouden Eeuw, toen de kooplieden in grote getale naar Amsterdam verhuisden, nam de bevolking af. Rond 1850 telde de stad nog maar 5000 inwoners en werd het één van de 'dode' steden rond de Zuiderzee. De optimistische stadsuitbreiding aan het einde van de 16e eeuw, waaronder de Boerenhoek, is nooit helemaal volgebouwd. Binnen de wallen bleven nog akkers en weilanden liggen. Later werd zelfs bebouwing gesloopt zodat de boeren opnieuw het land konden bewerken.

Eind 19e eeuw is Enkhuizen weer gaan groeien. De situatie verbeterde door de aanleg van een spoorweg tussen Enkhuizen en Amsterdam. Ook de opkomst van de zaadteelt en zaadhandel brachten gelei-



# De geschiedenis van de Verenigde Oostindische Compagnie, kortweg VOC, is in Enkhuizen nog duidelijk zichtbaar.

delijk enige welvaart in de stad. Nu heeft Enkhuizen meer dan 18.000 inwoners, dat zijn er nog steeds minder dan in de bloeiperiode rond 1625.

De geschiedenis van de Verenigde Oostindische Compagnie, kortweg VOC, is in Enkhuizen nog duidelijk zichtbaar. De VOC was in de 17e en 18e eeuw de grootste handelsonderneming ter wereld die met zijn prachtige schepen naar Aziatische landen reisde om handel te drijven. Door de gunstige ligging aan het IJsselmeer was het aantrekkelijk om hier een 'Kamer' van de VOC

te vestigen. De Drommedaris, de verdedigingstoren aan de haven, en het centrum met de historische panden herinneren nog aan deze welvarende tijd.

## **Stadsgevangenis**

In Enkhuizen staat de oude stadsgevangenis: een hoog smal gebouw dat door verzakkingen merkwaardig scheef staat. De cellen zijn nog intact en martelwerktuigen herinneren aan het wrede lot van de gevangenen.





### Zuiderzeemuseum

In 1932 sloot de Afsluitdijk de Zuiderzee af van de Waddenzee en kreeg het nieuwe binnenmeer de naam 'IJsselmeer'. Het gedeelte buiten de dijk hoort sindsdien bij de Waddenzee. Het Zuiderzeemuseum richt zich op de geschiedenis, actualiteit en toekomst van het IJsselmeer-gebied. De thema's water, ambachten en gemeenschappen staan hierbij centraal. Het buitenmuseum toont historische gebouwen en het binnenmuseum heeft thematische tentoonstellingen met erfgoed, beeldende kunst, fotografie. In het Zuiderzeemuseum tonen ambachtslieden hun werk en krijg je een indruk van het leven aan zee.

### Museum Enkhuizer Almanak

Wereldberoemd is de eeuwenoude Enkhuizer Almanak! In de stad ligt een klein museum ingericht met bijzondere archiefstukken. De eeuwenoude vaste rubrieken van de almanak, zoals bijvoorbeeld de tijdrekening, de



stand van de hemellichamen, de watergetijden, het luiden van de poortklokken van Amsterdam zijn nog altijd actueel.

### Snouck van Loosen park


Met de dood van Maria Margaretha Snouck van Loosen stierf de familie Snouck van Loosen in directe lijn uit. Zij had in haar testament bepaald dat het hele familiekapitaal 'teruggegeven' moest worden aan de stad. Nauwkeurig had zij beschreven dat er niet alleen een ziekenhuis, een bejaardenhuis en een evangelisatiegebouw moesten komen, maar ook huisvesting voor arbeidersgezinnen. En uiteraard een fonds om al deze voorzieningen in stand te houden. Het resultaat is een prachtig park midden in de stad.

### Watersport

Vanzelfsprekend kan de watersporter in deze stad zijn hart ophalen. De moderne jachthavens zijn van alle gemakken voorzien en een uitstapje naar het centrum is zo gemaakt. Het is dan ook niet zo gek dat veel schepen van de bruine vloot hier hun thuishaven hebben.

### Evenementen

De Westfriese Waterweken, de Klipperrace en het Jazz-festival zijn een greep uit de vele evenementen die ieder jaar in en om de haven van Enkhuizen worden georganiseerd. Aan cultuur geen gebrek; ook het Flessenscheepjesmuseum en het Visserijmuseum zijn een bezoekje waard.

Kortom, Enkhuizen is een bezoek waard. 



# VOORJAAR



### 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 Polyclassics.

### Terugblik – 2018

Het jaar 2018 stond volop in het teken van het 50-jarig jubileum van de TVK-ontmoetingen. De speciaal ontwikkelde jubileumwimpel prijkte in het want van vele Trintel- en Trintella jachten om collega watersporters extra attent te maken op ons bijzondere jubileum.

Het is niet zo verwonderlijk dat de **Voorjaarsbijeenkomst** van 10 tot 13 mei 2018 is gehouden in Veere, de historische haven waar het in 1969 allemaal begon. Voor dit weekend hadden zich een recordaantal van 125 deelnemers aangemeld met meer dan 35 schepen, waarvan 15 klassiekers. Alle ingrediënten, zoals weer, wind, eten, drinken en ambiance waren aanwezig om er weer een succesvol TVK-weekend van te maken. Op donderdag was de aankomst en steigerborrel in Kortgene. Op vrijdag hebben we gezamenlijk de tocht van Kortgene naar Veere gemaakt met ver-

# Dordrecht

De Najaarsreünie en ALV op 16 november 2019

# NAJAAR

anderlijke winden. Onder kanongebulder en veel publieke belangstelling op de kade voeren we aan het eind van de middag gepavoiseerd de haven van Veere binnen.

Zaterdagochtend hielden we het Concours de Créativité, en dit keer voor alle scheepstypen. In de middag werd druk gebruik gemaakt van de mogelijkheid om een rondvaart met een authentieke Zeeuwse Hoogaars en/of een stadswandeling met gidsen te maken. Het jubileumweekend werd afgesloten met een diner in het clubhuis van WSV Veere.

Het jubileumjaar werd op 17 november afgesloten met een feestelijke avond tijdens de **Najaarsreünie** in 's-Hertogenbosch. Na ontvangst van de vele deelnemers in het clubhuis van WSV Viking met koffie en Bossche bol werd ingescheept op twee rondvaartboten. Na een zonnige en frisse tocht, inclusief lunch aan boord gevolgd door een stadswandeling werd gezellig bijgepraat in het clubhuis op de haast heilige grond waar vroeger Anne Wever ooit begonnen is. Tijdens de korte ALV is de bestuurshamer gewisseld van Loet Geldhoff naar Helms van der Vegte. De aanwezigen hebben vervolgens genoten van een goed verzorgde walking dinner, onderbroken door de onthulling van de plannen voor de herintroductie van een nieuwe Trintella door ons TVK lid Joop Doomernik.

## Vooruitblik – 2019

Om de extra focus op de Behoudsfunctie van de TVK kracht bij te zetten is besloten workshops voor eigenaren van de specifieke Trintella series te organiseren in de winter. Begonnen is met een TVK Classics workshop op 9 februari 2019 in Zaltbommel. Deze workshop van het Team Behoud was de eerste van een serie en direct al een groot succes. Binnen één dag na de uitnodiging was de workshop vol. De deelnemers waren zeer enthousiast en hadden uitgebreid de gelegenheid om met collega eigenaren de belangrijkste onderhoudsthema's te bespreken. En dat in de bijzondere omgeving van de werf van Doomernik Yachts waar nog op ambachtelijke wijze Draken worden gebouwd en gerestaureerd.

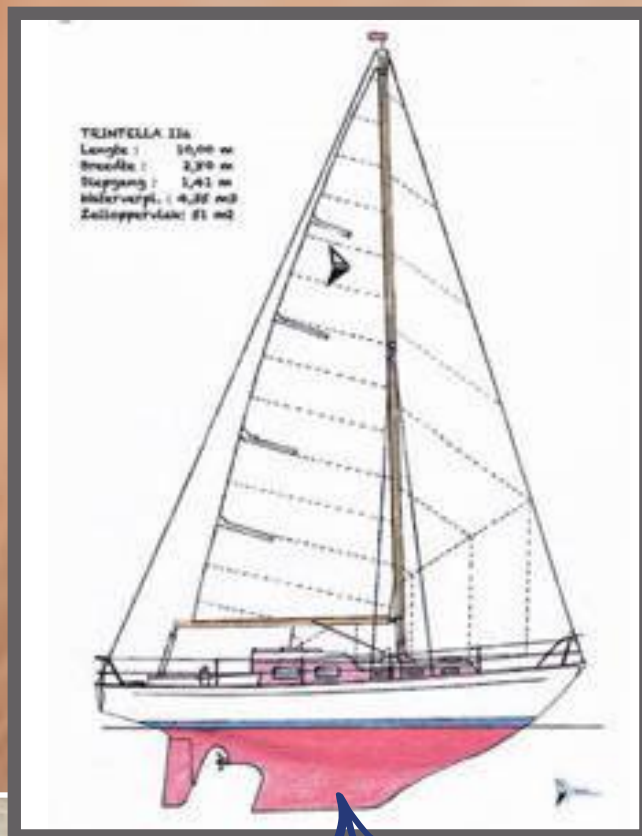
De **Voorjaarsbijeenkomst** van 30 mei tot 2 juni start dit jaar vanuit Andijk. De gezamenlijke zeiltocht zal ons via een verrassende locatie naar Enkhuizen brengen waar ons op zaterdag nog een leuk informatief programma te wachten staat. Volg de informatie over dit weekend via de Nieuwsbrief en website.

De **Najaarsreünie** gecombineerd met de ALV zal dit jaar op zaterdag 16 november 2019 worden gehouden in Dordrecht.



→ VAN BOEK TOT  
WIMPEL JE  
VINDT HET  
ALLEMAAL IN  
DE TVK SHOP

# TVK Shop



↑  
WIMPEL  
€10,-



↑  
EEN  
PROFIELTEKENING  
IN LIJST  
€15,-

↑  
PLACEMATS  
LEDEN GRATIS.  
VERZENDKOSTEN  
€5,-

→  
BOEK  
TRINTELLA  
YACHTS  
€25,50



Bekijk onze uitgebreide catalogus op [www.trintella.org/shop](http://www.trintella.org/shop)



# 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

DOWNLOAD  
NU DE GRATIS  
APP

  
**KNRM**  
**HELPT**

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

VEILIG UIT, VEILIG THUIS

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

Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij





## Jaarlijkse uitgave van Trintella Vriendenkring

### Redactieteam

Willem de Graaf  
Peter Rotte  
Helms van der Vegte  
Peter van der Waa

### Eindredactie en coördinatie

Peter van der Waa

### Redactieadres

Trintella Vriendenkring  
De Reusel 2, 5051DA Goirle  
redactie@trintella.org  
Tel: +31 (0) 13 5301673  
KvK-nummer: 40534761

### Bankrekening:

NL10RABO0148150594  
T.n.v. Trintella Vriendenkring  
Website: [www.trintella.org](http://www.trintella.org)

### Vormgeving

Michelangela i.s.m. Concreat,  
Utrecht

### Drukker

Drukwerkconsultancy - Bunnik

### Coverfoto

McNef, Trintella III op Haringvliet  
2014. TVK archief.

### Photo credits

Jeroen Noot (pg. 3, 25, 36, 39, 47).  
Theo Kampa (pg. 22 en 23). TVK  
archief.

### Voorbehoud

Hoewel aan de totstandkoming  
van dit magazine de uiterste zorg  
is besteed aanvaarden de Trintella  
Vriendenkring, de redactie en au-  
teurs geen aansprakelijkheid voor  
eventuele fouten en onvolkomen-  
heden, noch voor de gevolgen  
hiervan.

---

## De TVK crew

### Bestuur

Helms van der Vegte  
Peter van der Waa  
Peter Rotte  
Willem de Graaf

### Voorzitter

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

### Commissieleden

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

### Webmaster - e mail: [webmaster@trintella.org](mailto:webmaster@trintella.org)

Evenementen  
Wedstrijden Zuid  
Wedstrijden Noord

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

### Seriecoördinatoren

Vragen over de schepen, behoud en techniek: e mail: [w.degraaf@trintella.org](mailto:w.degraaf@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

DOWNLOAD  
NU DE GRATIS  
APP

  
**KNRM**  
**HELPT**

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

VEILIG UIT, VEILIG THUIS

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

Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij





Doomernik Dragons



NEW YACHTS  
MAINTENANCE & REPAIRS  
RESTORATIONS

DRAGON YACHTS | WALLY NANO  
TRINTELLA YACHTS | CUSTOM BUILDS

Wally Nano MKII



est. DOOMERNIK YACHTS 1990

Doomernik Yachts BV | Schimminck 15-1 | 5301 KR Zaltbommel | The Netherlands  
T: +31 (0) 418 511 909 | M: +31 (0) 6 55 80 66 66 | E: info@doomernik.nl