

In elke haven een Trintella

Tekst: Hanneke Spijker
Foto's: Richard de Jonge

Ook al is de werf niet langer van hem, Anne Wever is nog altijd trots op de Trintella-schepen. 'In elke haven waar ik kom, zie ik minstens één Trintella.' Directe aanleiding om de vele soorten Trintella's aandacht te geven was het tienjarig jubileum van de Trintella Vriendenkring. Richard de Jonge zocht de feestgangers op in Middelharnis en vroeg hen: *Waarom zijn Trintella-eigenaars zo verknocht aan hun schip? Hanneke Spijker sprak met Anne Wever en bezocht de werf in Den Bosch.*

Henny Op de Weeg wilde zo graag een Trintella dat hij de boot ongezien kocht en voor twee verrassingen kwam te staan. 'Er lag een Trintella 1, een platgatter, in de winterberging bij de Rotterdamse Zeilvereniging. Het was liefde op het eerste gezicht. Ik was meteen gek van de lijn van het schip', zegt Henny. 'Maar toen hij de eerste keer te koop was, was ik te laat. Ik was in die jaren scheepswerktuigkundige op de grote vaart en was veel onderweg. En dus heb ik tegen de havenmeester gezegd dat hij de boot voor me moest kopen wanneer die weer te koop lag. Hij hield zich keurig aan de afspraak en voordat ik het wist was ik een boot rijker. Wat ik helemaal niet had gezien was dat de boot van polyester was en een benzinemotor had. En dat terwijl ik altijd had gezegd dat ik nooit een boot van polyester en ook nooit een boot met benzinemotor wilde hebben', zegt Henny. De Barracuda van Henny en Lieke heeft Schiedam als thuishaven en de



FOTO: THEO KAMPA

De Trintel II

Rechts: Anne Wever, de 'vader' van alle Trintella's aan het roer.

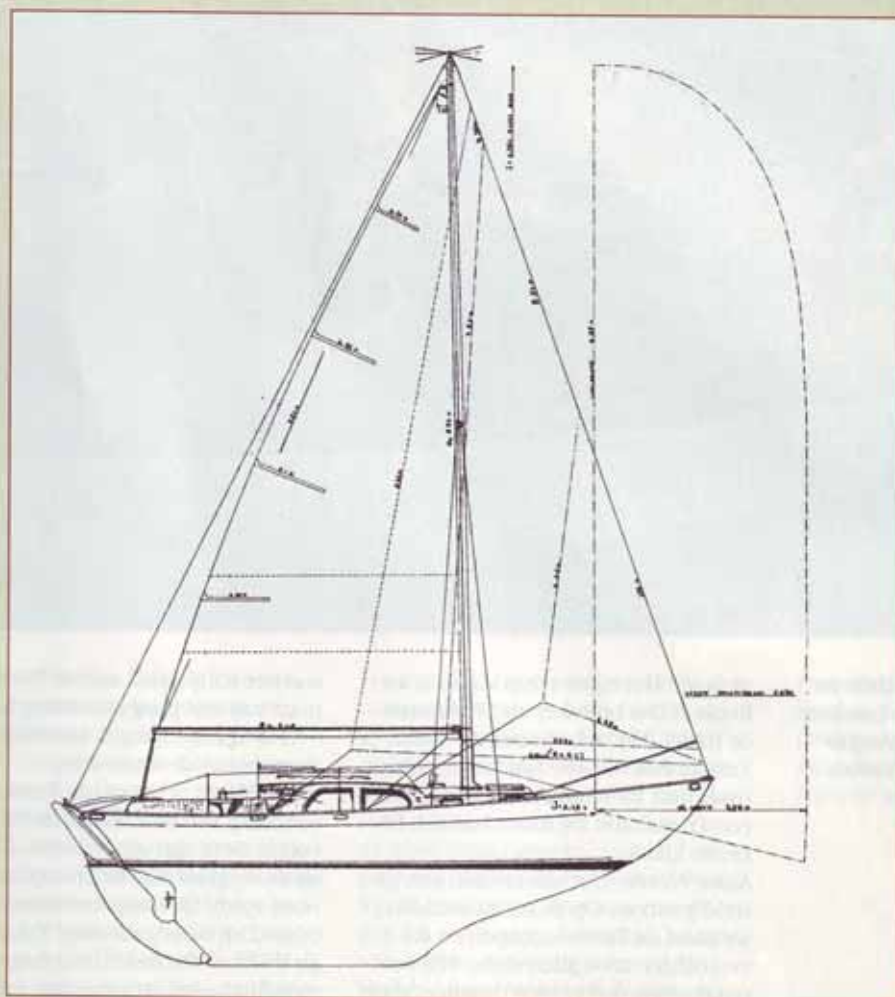


Noordzee als vaargebied. Dat Henny prima heeft leren leven met een polyester schip met benzinemotor blijkt wel uit het feit dat hij hem inmiddels al zestien jaar heeft. De boot met een lengte van 8,50 meter is het eerste type Trintella. De 'r' platgat met aanhangen roer. Van dit type zijn er in de loop der jaren 290 gebouwd. 'Het vele houtwerk brengt nogal wat werk met zich mee. Ik ben de afgelopen winter weken bezig geweest om alles te schuren en te lakken. Maar dat hoort bij de liefde voor het schip.' Ondanks deze liefde ligt het schip momenteel te koop. Henny en zijn vrouw Lieke hebben plannen. 'We willen de komende vijf jaar geen schip en intussen gaan we zoeken naar de juiste boot om de wijde wereld in te trekken. De volgende eigenaar moet echter wel een Trintellaliefhebber zijn. Anders verkoop ik hem niet.' Of het volgende schip weer een Trintella wordt, is nog niet zeker. Lieke: 'Ik ben gek van de Trintella IV. Maar Henny vindt hem te langzaam. We hebben nog niet besloten welk merk of type we willen hebben. En ook niet of het polyester wordt of staal. Hij moet geschikt zijn om de wereldzeeën te bevaren. Daarnaast moet de prijs aantrekkelijk zijn.'

Historie

De geschiedenis van de Trintella begon in 1949 in 's-Hertogenbosch. Daar kreeg de jonge havenmeester Anne Wever de kans om bij de door zandwinning ontstane Ertveldplas grond te kopen en een werf en jachthaven te beginnen. Zijn vader was kapitein op het grootste privéjacht van Nederland en de jonge Anne had gewerkt bij Van Lent op de Kaag. 'In het begin was het armoe. Ik verdiende 25 gulden per week en ik moest een vrouw en kinderen onderhouden. De toekomst zag er niet rooskleurig uit. Met geleend geld heb ik de grond gekocht, een loods gebouwd en ik ben een winterberging en reparatiewerf begonnen. Na anderhalf jaar kwam Ricus van de Stadt langs. 'Zou jij een Juno voor me willen bouwen?' Dat was het begin.' Naast de Juno's bouwde Wever ook voor een Amerikaans bedrijf: de Junior Holidays, in totaal zo'n zestig schepen. 'Toen heb ik tegen Ricus gezegd: Ik wil eigenlijk wel een eigen type bouwen, een stalen S-spant van

Trintel I



In de Waterkampioen van 9 januari 1962 besprak Anne de Boer het nieuwe ontwerp van E.G. van de Stadt, de Trintel. Hij zei ondermeer: 'Over de masttoptuigage zegt de ontwerper dat deze ideaal is voor de toerzeiler, wegens de eenvoud daarvan - geen bakstagen - terwijl deze zeilvorm ook in wedstrijden goed blijkt te voldoen. Naar onze smaak is een dergelijk zeilplan ook esthetisch zeer aanvaardbaar. Het uiterlijk van het geheel is trouwens ook bekoorlijk. Het jacht ziet er stoer en tevens sierlijk uit,

al zou de Trintel wellicht nog iets aan schoonheid hebben gewonnen wanneer de zeeg wat strakker was gehouden en de spiegel een beetje minder hoog en rond was gemaakt. Maar die laatste paar centimeters hoogte tellen natuurlijk geducht mee als het er om gaat in hoge zeegang het water van achteren buiten boord te houden. Wij vragen ons wel af waarom de ontwerper het achterschip sterk heeft "bijgetrokken". Bij een platgatjacht was dit niet in deze mate nodig geweest, dunkt ons, al heeft

de ontwerper daar natuurlijk zijn bedoelingen mee gehad. Indien de spiegel maar iets breder was gemaakt zou men op het achterdekje meer ruimte hebben gehad en zouden de gangboorden naast de kuip iets breder gehouden kunnen zijn. Ook zouden wij op dit zeewaardige zeiljacht een eenvoudige zee-reling en in elk geval een preekstoel hebben geplaatst. Dit geeft het geheel een wat zeewaardiger aanzien en zou de veiligheid van de opvarenden ten goede komen.'



Henny, Lieke en dochter Caroline Op de Weeg in hun Trintella I.

28 voet.' Het eigen schip kwam er en Robbert Das ontwierp de bijbehorende folder. Hij bedacht ook de naam: Trintel. Het was een zandbank in het IJsselmeer bij Enkhuizen en er was al een Trintelrace. De naam had een bekende klank.

Anne Wever: 'Het was meteen een geweldig succes. Op de HISWA stonden we naast de Trewes-schepen en die verkochten zo vijftien stuks. Wij waren drieduizend gulden duurder. Maar toen ir J. Loeff naar me toe kwam zei hij: Wat een bijzonder mooi scheepje heeft u daar. Dat gaf de burger moed. We verkochten er drie. In het najaar van 1962 verkochten we op de Boatshow in Londen dertien schepen.'

Gouden tijden

Het waren gouden tijden voor de Nederlandse bootbouwers en ook elk nieuw ontwerp waarvoor Anne Wever opdracht gaf aan Van de Stadt was meteen een hit. Er kwam een Trintel II en er kwamen polyester schepen. 'Ik wilde echter wel veel hout op mijn schepen. Je hoorde toen al de benamingen 'kale badkuipen' en ik had liever warmte en een teak dek. De opbouw werd dus van hout. Ricus vond het maar niks.' Anne Wever had echter gelijk gehad en de polyester Trintella werd een 'grandioos succes'. In lijnen

was het schip gelijk aan de Trintel, maar van een platgatter kreeg het een overhangende spiegel, wat toen (begin jaren zestig) de mode was.

Van de Stadt ontwierp de Trintella II, een schip van tien meter, en daarop volgde de III met achterkajuit, de IIIA en de vergrote IIIA, de Trintella IV (1965-1967). De rompen werden gebouwd bij de Engelse werf Tyler, net als de Pion. Dit bedrijf zag nog meer mogelijkheden en vroeg om de Trintella V, een 48 voeter (1970). Omdat de werf in de mallen investeerde, zag Anne Wever geen bezwaar. Maar waarom in Groot-Brittannië? 'De meeste Nederlandse bedrijven bouwden voor zichzelf, die zaten vol. Wij hadden geen polyesterproductie, ja er werd wel eens wat geëxperimenteerd, maar daar had ik goede vaklui en ik wilde die stank en rommel niet op mijn werf.' De kale rompen werden wel in Den Bosch afgetimmerd. Toch begon er iets te knagen bij Wever. 'We waren volkomen afhankelijk van Tyler. Wat als er langdurig gestaakt zou worden, of het bedrijf ging failliet, of er zou brand uitbreken?' Bovendien was het duur om de schepen te vervoeren. Anne Wever ging in zee met Valk Lewin in Vianen toen de Trintella 38 was ontworpen. Een sneller schip, waarvan er al vijf waren verkocht voor

de mallen gereed waren. En na anderhalf jaar brandde Tyler-scheepsbouw tot de grond toe af, inclusief de 35 mallen die aanwezig waren op het terrein.

In de jaren 1974-1976 werd de Trintella 44 ontwikkeld, een vergrote 38. De 42 die daarop volgde was weer sneller. Anne Wever: 'De 42 was zeer succesvol, erg mooi, sportief, met een goede indeling en snel.'

Ontslag

Maar uiteindelijk bleek de recessie in het begin van de jaren tachtig niet aan Trintella voorbij te gaan. In 1981 moest Anne Wever bijna veertig man (van de 57) ontslaan. 'Ik hoopte dat het tijdelijk was en dat ik ze na verloop van tijd weer zou kunnen aannemen, het waren stuk voor stuk vaklui.' In opdracht van de werf werd een enquête onder watersportend Nederland gehouden waaruit bleek dat men een snel gelijnd schip wilde met een vast doghouse. De gegevens gingen naar Bureau Van de Stadt waar de Trintella 40A in aluminium werd ontworpen. Aluminium omdat Anne Wever was geschrokken van alle osmoseverhalen rondom polyester. In 1984 leefde de markt weer op en bijna alle ontslagen medewerkers konden weer worden aangenomen. Ook aluminium bleek goed aan te slaan bij de klanten. Er kwamen twee nieuwe ontwerpen, de 49A en de 57A en van de polyester schepen werd alleen de 42 nog gebouwd.

In 1987 verkocht Anne Wever de werf aan de heer Van Eijnsbergen, maar dat was geen geslaagde overname. Binnen twee jaar moest deze de werf op doktersadvies van de hand doen. Anne Wevers neef, Anne Feenstra was de volgende eigenaar en na twee jaar was het bedrijf failliet. Anne Wever: 'Erg jammer. Toen ik de werf overdroeg was het een gezond bedrijf met een mooie opdrachtenportefeuille.' Wat Wever ook een doorn in het oog is, is dat de nieuwste eigenaars, twee Britten, met een andere ontwerper werken: Ron Holland. 'Ik heb bij Van de Stadt, eerst met Ricus en later met Van de Stadt & Partners 26 schepen laten ontwerpen. Ik heb 1135 schepen verkocht. Waarom zou je dan een nieuwe ontwerper nemen?' Over zijn geslaagde carrière zegt Anne Wever nu: Toen ik de werf begon, wilde ik zelf niet

timmeren. En dat was achteraf gelukkig. Ik heb me toegelegd op het zakelijke. De meeste werfeigenaars bewerkten liever hout dan dat ze een brief schreven. Ik had bovendien goede vakmensen om me heen. Het contact met de klanten was heel belangrijk voor het slagen; 25 jaar geleden kwam ik al met een paar klanten elk jaar samen, totdat we met zestig schepen waren. Meer dan vijftig procent van die klanten waren overigens Duitsers, 35 procent Nederlanders en de rest Amerikanen en Engelsen. In het najaar gingen we met 350 klanten naar de boatshow in Londen. En als ik straks met mijn vrouw ga zeilen, kom ik in elke haven wel een Trintella tegen. Is dat niet mooi?'

Droomwens

Een van de Trintella's die Anne Wever zou kunnen tegenkomen is de Trintella 49A van Corry en Frans Robbe uit Oosterhout. Voordat ze dit schip in 1988 kochten, hebben ze tien jaar Contest gevaren. 'Een Trintella is altijd onze droomwens geweest. We vonden het de mooiste boot wat betreft lijn, afwerking en kwaliteit van de betimmering. Maar elke keer als we dachten dat we genoeg geld hadden gespaard, waren de prijzen tien procent gestegen. Vandaar dat we steeds een Contest kochten', zegt Frans. 'Op de HISWA te Water van 1987 hadden we eigenlijk besloten om weer een Contest te kopen, toen we Anne Wever tegen het lijf liepen. Hij wist dat we al een tijd op zoek waren en vertelde ons dat hij het jammer vond dat we nu weer een Contest zouden kopen. Toen we bij hem aan boord zaten demonstreerde hij de stow-away mast, de rolgenuea en de hydraulisch bedienbare lieren. Dat bedieningsgemak, het feit dat je een boot van deze lengte in principe met twee personen kunt mannen, onze twee kinderen waren toen nog klein, was voor ons doorslaggevend. We hebben de Contest laten staan en de 49A gekocht.'

Hun Talisman heeft Sint Annaland op het eiland Tholen als thuishaven. In de weekends zijn de Belgische kust en de Zeeuwse wateren het vaargebied. In de vakanties maken de Robbes oversteken naar Groot-Brittannië, Dene-marken en de Kanaal Eilanden. De 49A is een van de topschepen van Trintella. Het is een duur schip, maar heeft



ook werkelijk alles. 'Met de kiel-midzwaard constructie, waardoor je de diepgang kunt variëren van 1,70 tot 3 meter, kunnen we alle havens binnenlopen', zegt Corry. 'En wat dacht je van deze ruime kuip? Daar leven we. We hebben vanmorgen met tien man ontbeten. Kan makkelijk. Voorin hebben we twee hutten met twee bedden en in de punt een badkamer met douche en toilet. Mochten de kinderen straks verkering krijgen, dan hebben ze elk hun eigen bedoening.' De salon, met ruime zithoek en kaartentafel geeft je het idee dat je in een motorboot zit. De keuken is royaal, het timmerwerk is fraai, het schip wordt centraal verwarmd, de machiniekamer is zo groot dat je overal gemakkelijk bijkunt en zo kun je nog wel een tijdje doorgaan. Corry neemt me mee naar de eigenaarshut. Ook in dit deel van het schip een natte cel met douche en toilet. En: 'Zo'n groot bed hebben we thuis niet eens.'

Heden en toekomst

Volgens de huidige *managing director* Geert Sillekens zijn de eerste Trintella's door de jaren heen tijdloos en waardevast gebleken. 'Toen kostte dat schip 20.000 gulden, nu 50.000. Een echte klassieker, die stalen romp met mahonie opbouw.'

Sinds in 1983 begonnen werd met aluminium schepen te bouwen zijn er 45 schepen verkocht. De werf heeft nu vijf projecten lopen. De komende 47-voeter is ontworpen door Ron Holland. 'Waarom zijn we niet met Van de Stadt verder gegaan? Omdat, volgens ons, de sterkte van Van de Stadt ligt in het ontwerpen van serieschepen tot een meter of twintig. Daarboven hebben ze weinig ervaring. Ron Holland daarentegen heeft juist zijn sporen verdiend in grote jachten. Hij was op zoek naar wat kleinere en dat sloot perfect bij de bestaande Trintella-lijn aan. Ron Holland luistert naar de klant en probeert uit te zoeken wat hij wil, terwijl een Frers meer performance-schepen bouwt. De meeste ontwerpers zeggen: 'Ik ga iets ontwerpen en de klant heeft het maar te slikken.' Sillekens: 'Uit de Trintella Vrienden Kring bereiken ons veel vragen of we niet wat kleinere kunnen bouwen. Maar we zijn ontwikkeld naar een semi-custom-bult werf. Het is economisch onmogelijk om twee lijnen te volgen, het is het een of het ander. Ook al zijn we in Nederland zo goed in het onszelf op de borst kloppen, op een gegeven moment komt er aan Nederlandse schepen een prijskaartje te hangen dat zelfs de verwendste klant niet wenst te betalen. Daarom

Frans (aan het roer) en Corry (rechts in de kuip) Robbe met hun Trintella 49A.

proberen we hier de efficiency te verbeteren. Elke stap moet een doelbewuste zijn. We zijn nu een werf voor luxe, grote schepen, waarbij de klant veel inspraak heeft. Daarom ook blijven we in aluminium bouwen, dan kun je de wensen van de klant veel makkelijker vertalen. Dat gaat niet in polyester. De aluminium casco's worden voornamelijk gebouwd bij Bloemsma in Makkum.'

Wat is er zo bijzonder aan de Trintella's van nu? Geert Sillekens: 'Het is een doordacht concept met een dub-

door dingen die niet werken. Als mensen verwarming in de kuip willen, waarom niet? Je kunt er voor kiezen.' Om de vraag aan grote zeilschepen te kunnen voldoen, wil Trintella Shipyard een nieuwe loods bouwen waarin schepen tot honderd voet kunnen worden gebouwd. Voor Sillekens persoonlijk ligt de ideale scheepsmaat rond de vijftig voet. 'Gevoelsmatig vind ik een 57-voeter erg groot. Je hebt bij een 50-voeter nog geen hydrauliek en zo nodig, zo'n maat is nog te beheersen. Toch willen veel mensen nog

een Trintella 44, de Groene Zwaan. Herman van Hemeldonck: 'We hadden een Vaurien, een open zeilboot. Omdat deze te klein was en ik mijn familie bij het zeilen wilde betrekken hebben we 25 jaar geleden een Trintella gekocht. Een hele overgang. We hebben de boot aangeschaft wegens het comfort. Daar komt bij dat de boot degelijk is gebleken. We zijn met de werf meegegroeid. De werf bouwde in de loop der jaren steeds grotere schepen en wij hebben gaandeweg steeds een grotere Trintella gekocht. Hiermee graaft de werf volgens mij overigens ook zijn eigen graf. Er is geen aanwas. De 44 is de kleinste. Ze bouwen momenteel slechts een stuk of vijf schepen per jaar. Toen wij onze eerste Trintella kochten lag dit aantal nog op veertig. Alle schepen verdwijnen naar het buitenland.'

Zeileigenschappen verbeterd

De familie Van Hemeldonck heeft nu al haar vierde Trintella. Herman: 'Het zijn goede schepen. Ik ben eraan gewend. En als je iets goeds hebt, moet je niet van merk veranderen. Sommige van de ontwerpen uit de begintijd stonden bepaald niet bekend om hun geweldige zeileigenschappen. In de loop der jaren zijn de zeileigenschappen echter beduidend verbeterd. Dat is begonnen met de 38 aan het eind van de jaren zeventig, begin jaren tachtig. We hebben de 44 juist gekocht om zijn goede zeileigenschappen. Maar het is geen echt wedstrijd-schip. We zeilen dan ook geen wedstrijden. Nou ja, eentje per jaar. Tijdens de reünie. Veel mensen vinden zo'n grote Trintella een motorzeiljacht. Dit schip heeft echter een veel groter zeiloppervlak. Wel heeft het hetzelfde comfort als een motorzeiljacht', aldus Van Hemeldonck. Hoewel de beide zoons zijn getrouwd en uit huis zijn, denkt Herman er niet aan een kleinere boot te kopen. 'Als het even kan, gaan we met ons allen op pad. Inclusief schoondochters en beide kleinkinderen. Omdat we in Kortgene liggen, varen we in de week-ends in Zeeland. In de grote vakanties gaan we naar Zuid-Engeland, Bretagne of Normandië. We zeilen van Pasen tot 11 november. Dat is in België een nationale feestdag en voor ons traditioneel het einde van het zeilseizoen.' ♦



De familie van Hemeldonck met aan het roer vader Herman in de Trintella 44.

bele cockpit (kuip) waardoor het entertaingebouwen en het zeilgebeuren gescheiden zijn. De familie en kinderen kunnen zich onder de vaste buiskap vermaken terwijl het sportieve gevoel in de achterste kuip plaats heeft. Bovendien is de kwaliteit van de technische installatie gigantisch hoog.' Maar dat zegt natuurlijk elke werf. Sillekens: 'Nee, het is echt zo, de stuurinstallatie, de elektriciteit, daar wordt enorm veel aandacht aan gegeven, het heeft niets meer te maken met jachtbouw, zo professioneel.' Sillekens geeft ook een voorbeeld van een klant: 'Een echtpaar dat de zaak heeft verkocht, langere tijd aan boord wil doorbrengen en de luxe en betrouwbaarheid van thuis wenst. Die mensen willen niet geërgerd worden

altijd groter; ze slepen ook steeds meer aan boord, van vouwfietsen tot duikspullen, alles moet mee. Dus zorgen wij voor meer bergruimte.' Over de Trintella Vrienden Kring zegt Sillekens: 'Het is een nostalgische club, de liefde voor het schip is de bindende factor. Maar Trintella's liggen nu over de hele wereld, het is moeilijk om als eigenaar contacten te onderhouden. Wij, de werf, zijn nu het bindmiddel tussen de klanten.' Herman en Mia van Hemeldonck uit het Belgische Olen zijn zo verknocht aan Trintella dat ze er al 25 jaar in varen en al vier Trintella's hebben 'versleten'. Begonnen met een I zijn ze steeds groter gaan varen en hebben ze achtereenvolgens een II en een IV gehad. Tegenwoordig zeilt de familie in