

Belangrijke, bijzondere of gewoon mooie ontwerpen uit de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw. Klassiekers in 'plastic'. De nieuwkomers van toen zetten we hier nog eens in het zonnetje.

OP DE BREUKLIJN TUSSEN HOUT EN STAAL AAN DE ÉNE EN POLYESTER AAN DE ANDERE KANT WERD DE TRINTELLA GEBOUWD. ALLES DEED ANNE WEVER IN DEN BOSCH ERAAN OM ZIJN SUCCESBOOT MAAR NIET PLASTIC TE LATEN LIJKEN.



Trintella 1A

PLASTIEKER TEGEN WIL EN DANK



Vrede en voorspoed. Het ging Nederland aan het begin van de jaren zestig letterlijk voor de wind. Hét luxeartikel in die tijd was een (zeil)jacht. Maar wel een luxeartikel dat voor steeds meer mensen bereikbaar werd. Niemand speelde daar zo goed op in als E.G. (Ricus) van de Stadt, bootbouwer én natuurlijk jachtontwerper. Die niet alleen voor de eigen productie jachten ontwikkelde, maar ook voor talloze andere werven. Want een halve eeuw geleden had de jachtbouw te maken met een eigenaardig fenomeen. De productiecapaciteit groeide snel. Net als de vraag. Er was alleen één probleem: er waren eigenlijk te weinig boten om te bouwen. Van de Stadt had dat haarfijn in de gaten. Zijn bedrijf - werf én tekenkamer ineen - kon namelijk aan de lopende band nieuwe modellen ontwikkelen en tekenen. Voor eigen gebruik, maar zeker ook voor anderen. Waarvan de meeste over de grens trouwens, want vanwege z'n eigen werf werd Ricus in Nederland niet alleen als ontwerper, maar ook gewoon als concurrent gezien. Maar weinig Nederlanders in de watersportbranche konden daar destijds overheen stappen. Wie dat wél kon was Anne Wever. Geboren Fries, maar destijds havenmeester en werfeigenaar in Den Bosch. Die onderkende de kwaliteiten van Van de Stadt als tekenaar en maakte graag van z'n diensten gebruik. Dat deze ook z'n eigen jachten aan de man probeerde te brengen, kon Wever niet zoveel schelen.

Wever bracht namelijk een scheepje op de markt dat in bijna alles heel atypisch was voor het werk van Van de Stadt in die tijd: de Trintella. Een naam die, zeker binnen Europa, uit zou groeien tot een gróte naam. De Trintella I A is een van de jachten die daarvan aan de basis staan.

Rare schepen

Wie zich verdiept in de geschiedenis van Trintella, kan zich niet aan de indruk onttrekken dat het eigenlijk maar rare schepen zijn. En voordat nu bij alle liefhebbers stoom uit de oren komt, direct een verklaring. De voorloper van de Trintella was namelijk de Trintel - een jacht van stáál nota bene. Waarschijnlijk destijds getekend door René Rikers, maar dat is niet meer met zekerheid te achterhalen. Dat stalen jacht stond dan weer model voor een polyester versie, de Trintella I, die door Dick Zaal op papier werd



Anne
Wever zag
Van de Stadt
als tekenaar,
niet als
concurrent





Maar ruim 2,50 meter breed: de lijnen van de Trintella I A zijn die van een echte klassieker. En zo vaart hij ook. Volgens Peter van der Waa mankeert er maar één ding aan z'n Trintella I A: "Achteruit manoeuvreren op de motor is een ramp".



Trintella I A: een "polyester-boot-tegen-wil-en-dank". Dus wel een plastic romp maar verder zoveel mogelijk hout, zoals hier in de opbouw met brugdek en verstelbare overloop.

Zwartwit foto linksboven: Proefvaart met de boot in dit verhaal. Aan het roer Tjipke Wever, de vader van Anne. Trintella bouwde later ook de II, II A, III A, IV en V. In de jaren '80 werd de werf afgeslankt en ging men zich richten op grotere, semi-custom built jachten. In de jaren '90 werd de werf verkocht.

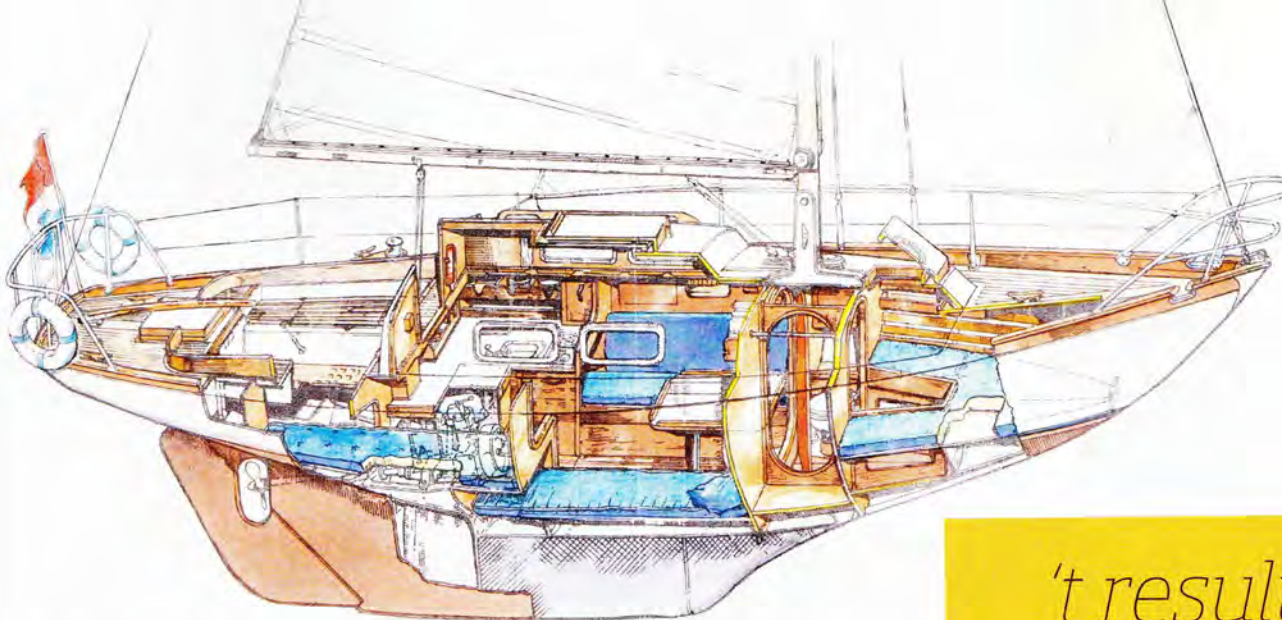
Een interieur zoals dat destijds gebruikelijk was. Met twee langsbanken en de kombuis aan bakboord naast de kajuitingang. Voorin een tweepersoonshut en in de doorgang daarheen de toiletruimte.

Niet alleen buitenom, ook het binnenwerk wordt minutieus bijgehouden. De Tellina, bouwjaar 1966, verkeert dan ook in nieuwstaat.



Bouwjaar 1966, maar alsnog verkeert de boot in nieuwstaat

Alleen van buiten polyester, binnen is het hout wat de klok slaat.



Robbert Das maakte in de jaren zestig een opengewerkte tekening van de Trintella I A. Speciaal voor dit artikel blies hij die oude illustratie nieuw leven in.

gezet. Maar dat polyester schip moest er eigenlijk uitzien alsof het van hout was gebouwd. Hinken op diverse gedachten? Dat zal dan wel, maar de Trintella I en I A (waarover zo meer) zouden uitgroeien tot succesvolle modellen.

In opdracht van Anne Wever converteerde Van de Stadt de stalen Trintel in het begin van de jaren zestig tot de polyester Trintella I. Net als de Trintel een S-spant met een platgat en aangehangen roer, maar wel met een andere karakteristiek dan de Trintel. Polyester is namelijk geen staal, dus ten opzichte van de Trintel werd het nieuwe ontwerp wat breder, kreeg meer zeil en een wat minder diepe, maar vollere spantvorm. De waterverplaatsing werd wat minder, het ballastaandeel wat groter en het eindresultaat was tenslotte een sneller schip. Nou ja, 'snel', naar de begrippen van toen dan toch. De Trintella I kreeg een vervolg in de Trintella I A. Dertig centimeter langer en dat lengteverschil zit hem in de overhangende spiegel. Geen ontwerp-technisch kunststukje: de lijnen werden eenvoudig doorgestrookt (door destijds Koos de Ridder). In plaats van een aangehangen roer kon er nu een doorgestoken roer worden toegepast. Een trucje dat overigens ook op andere Trintella-modellen werd doorgevoerd.

De Viking

Zijn naam viel al even: Anne Wever. Want wie Trintella zegt, zegt Wever. Zoon van een Friese binnenvaartschipper, die dat binnenvaartschip verruilde om schipper te worden op destijds het grootste Nederlandse jacht, de *Iduna* in Warmond. Anne trad in de voetsporen van zijn vader en schopte het via havenknecht en jachtschipper tot havenmeester in Den Bosch, waar hij van de gemeente de mogelijkheid kreeg een ieuwe jachthaven te ontwikkelen in zandput De Viking. En het werd méér dan een haven. Anne Wever startte er in 1952 z'n eigen jachtwerf waar hij (kleine) zeiljachten verkocht en kano's bouwde.

Het eerste contact tussen Anne Wever en Ricus van de Stadt kwam tot stand via een van Van de Stadts dochters, die ook in Den Bosch woonde. In opdracht van Van de Stadt bouwde Wever twee series Lightnings - een ontwerp van Ricus bedoeld voor export naar de Verenigde Staten. Dat smaakte naar meer en al gauw volgden Juno's, Pluizen, de Delta en de Junior Holiday. Stuk voor stuk

ontwerpen die uit de Van de Stadt-studio kwamen.

Toen de verkopen naar Amerika terugliepen, deed Wever het verzoek aan Van de Stadt om een eigen model voor de binnen-

landse markt. In eerste instantie werd dat de stalen 'Trintel-serie', een I, een I A en de II en II A. Wever besteedde de bouw van de stalen rompen uit aan Dekker in Amsterdam en verzorgde de afwerking op zijn eigen werf in Den Bosch. Die Trintels stonden, zoals we al eerder zagen, model voor de polyester 'afgeleide' Trintella I en later I A. De bouw van de rompen van die schepen werd uitbesteed aan het Britse Tyler Mouldings, maar ze werden ook gebouwd door Polyboot in Amsterdam. Ondanks - of misschien toch wel dankzij? - hun houten opbouw werden die laatste twee modellen een groot succes. De prijs bedroeg destijds ongeveer 35.000 gulden. In totaal werden er ongeveer 260 Trintella's I en I A gebouwd.

Door een ringetje

Peter van der Waa uit Goirle is een ware Trintella-adept. Z'n Trintella I A *Tellina*, die in Noordschans een ligplaats heeft, ziet eruit om door een ringetje te halen. Bouwjaar 1966 maar in nieuwstaat. 't Is Peters eerste eigen boot en hij kocht hem - met complete inventaris - van de tweede eigenaar bij wie de boot meer dan dertig jaar in de familie was geweest. Natuurlijk is dat goed voor de algemene staat van een boot, maar Peter steekt er ook heel wat vrije uren in. "Er is altijd heel goed voor de boot gezorgd", zegt hij. "Ik hou nauwgezet het klein onderhoud bij - toch wel een paar honderd uur per jaar - maar ben niet iemand die er een nieuwe kajuit op timmert." Nou hoeft dat gelukkig ook niet. Het oude teakdek is al eens vernieuwd, evenals een deel van de kuiprand (een bekende zwakke plek bij dit model, net als de aansluiting van de kuiprand op de opbouw). Nog zo'n bekend 'gebrek', de mastondersteuning, is ook al eens onder handen genomen. Peter heeft alleen een nieuwe motor laten inbouwen, een Volvo driecilinder in plaats van de kolossale MD 2 die erin stond. Peters

't resultaat
was een
'snel' schip.
Nou ja,
voor die tijd
dan toch



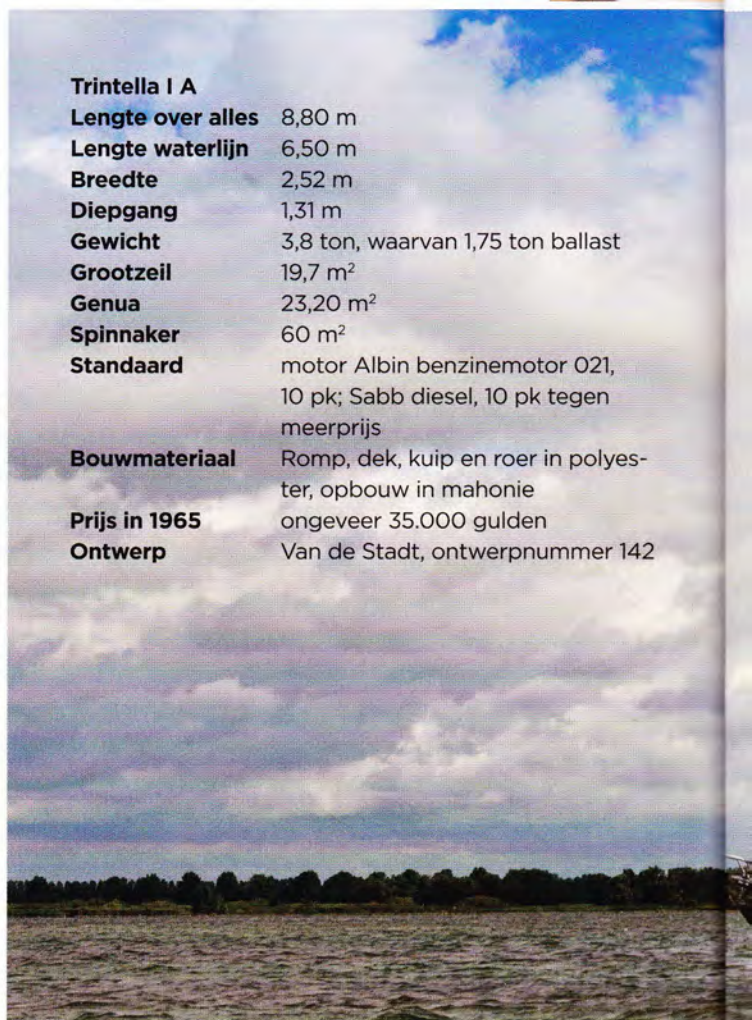
De Trintella vaart als een klassieke S-spant: niet per se heel snel maar wel comfortabel en stabiel, ook onder helling. Daardoor een ideaal schip voor groot water en lange afstanden.

Het originele bouwplaatje in Peter van der Waa's Tellina. De Trintella I A werd overigens ook geleverd om zelf af te bouwen. Peter kocht de Tellina in 'nieuwstaat' van de tweede eigenaar.



Trintella I A

Lengte over alles	8,80 m
Lengte waterlijn	6,50 m
Breedte	2,52 m
Diepgang	1,31 m
Gewicht	3,8 ton, waarvan 1,75 ton ballast
Grootzeil	19,7 m ²
Genua	23,20 m ²
Spinnaker	60 m ²
Standaard	motor Albin benzinemotor 021, 10 pk; Sabb diesel, 10 pk tegen meerprijs
Bouwmateriaal	Romp, dek, kuip en roer in polyester, opbouw in mahonie
Prijs in 1965	ongeveer 35.000 gulden
Ontwerp	Van de Stadt, ontwerpnummer 142





vaargebied is de Zeeuwse Delta, maar er zijn "voorzichtige ambities" om wat verder weg te gaan. Maar voorlopig is hij nauw betrokken bij de totstandkoming van het Trintella Jubileumboek. Volgend jaar bestaat de naam Trintella namelijk een halve eeuw en dat moet gevierd worden.

Tegen wil en dank

Het is grappig dat juist de klassieke uitstraling van deze 'Polyester-boot-tegen-wil-en-dank' lijkt te hebben bijgedragen aan zijn succes. In een test in het Duitse *Yacht* wordt bijna blijmoedig gereferereerd aan het gevoel "dat men zich op een conventioneel houten jacht bevindt. De bemanning heeft nimmer het idee met een polyester schip te varen, zonder nochtans de voordelen daarvan te hoeven missen. Het fraaie houtwerk en de mooie klassieke lijnen met uitgebalanceerde geproportioneerde zeeg, overhangen en spiegel, maken het tot een der mooiste dat men als standaard schip kopen kan." De Duitse collega's zijn bovendien zeer te spreken over de vaareigenschappen van de Trintella I A, die - zoals dat toen min of meer hoorde - ook nog eens werd verkocht inclusief "zes kop en schotels, bekers, diepe en platte borden en eierdopjes".

In reclame-uitingen van die tijd wordt zelfs nóg meer geprobeerd het 'polyester karakter' van de Trintella I A naar de achtergrond te dringen. Als het woord polyester al wordt genoemd, wordt daar heel snel aan toegevoegd dat "het hout velen die nog niet aan dit moderne materiaal polyester gewend zijn, zal verzoenen. Het jacht geeft op het eerste gezicht zelfs niet de indruk van plastic te zijn en zal zeker ook daardoor voor menige zeiler een grote aantrekkelijkheid hebben". Maar de grootste grap achter de Trintella I A is misschien nog wel de anekdote hoe Ricus van de Stadt daar zélf tegenover stond. Die vond Anne Wevers wens voor een houten opbouw om er zo een écht schip van te maken in één woord "belachelijk". Of het waar is? 't Zou in elk geval voor de hand hebben gelegen om juist de - arbeidsintensieve en dus dure - opbouw in polyester uit te voeren. Maar zoveel doet het er ook niet meer toe. De grote populariteit van de Trintella's, waarvan nog altijd honderden exemplaren rondvaren, bewijst het gelijk van zowel Anne Wever als Ricus van de Stadt. ☺

Het is "een der mooiste dat men als standaard schip kopen kan"

