

WERFTEN: TRINTELLA

# Der späte Reichtum

Wenn die Yacht sitzen soll wie ein Maßanzug,  
empfiehlt sich die holländische Werft Anne Wever  
als passender Schneider

**E**in wahres Märchen:

Irgendwo im Norden von Holland versah vor mehr als 30 Jahren ein gewisser Anne Wever seinen Dienst als Hafenmeister. Anne, das sei gleich gesagt, ist im Norden ein gebräuchlicher Männername, Anne Wever ist also ein Herr.

Irgendwann zu dieser Zeit könnte auch das IJsselmeer um diese eine, unauffällige Sandbank trockener geworden sein, die man später Trintel nannte und deren Name nicht aus eigenem Verdienst in Seglerkreisen bekannt werden sollte.

Irgendwann vor mehr als 30 Jahren faßte Anne Wever den Entschluß, seinen Lohn durch den Bau von Booten aufzubessern. Er baute in Holz, wie es damals in Holland, dem Land mit den relativ meisten Bootswerften, allgemein üblich war. Anne Wever baute nicht irgendwelche kleine Jollen, sondern gleich richtige Segelboote.

Die ersten Boote wurden auf amerikanischen Auftrag gebaut, die Amis waren schon damals von der holländischen Bootsbaukunst sehr angetan. Die Produktion lief einigermaßen an, und Anne Wever erzeugte ein Boot namens „Junior Holiday“ (28-32 Fuß) für die Amerikaner, knapp später dann die „Delta“ (28 Fuß) für die Europäer.

Er hatte guten Erfolg, bereits nach kurzer Zeit arbeiteten zehn Mann mit ihm an der Fertigung der Boote.

Gegen Ende der 50er Jahre nahm das amerikanische Interesse an kleinen Holzjachten jedoch rapid ab. Über dem großen Teich war man schon ganz auf die neuen Kunststoffe eingeschwenkt. Für Anne Wever war Kunststoff als Bootsmaterial jedoch lange noch nicht spruchreif, er kannte aber auch die Nachteile des Holzbaus.

1960 bat Anne Wever den Designer van de Stadt, ein 28-Fuß-Stahlschiff zu zeichnen, welches aber einen S-Spant haben mußte. Robbert Das plante die Inneneinrichtung.

Anne Wever konnte zufrieden sein, die Kunden schätzten schon damals die außergewöhnlich sorgfältige Verarbeitung

der Schiffe, das erste Modell, die Trintel I, wurde auf Anhieb 120mal verkauft.

Mit dem Erfolg wuchsen auch die Ansprüche der Kunden. Van de Stadt mußte ein größeres Modell entwerfen, die 33-Fuß-Yacht Trintel II, ebenfalls aus Stahl gebaut. Anne Wevers Fleiß machte sich bezahlt, und obwohl größer und teurer, wurden 80 Trintel II gebaut. Endlich begann man sich auch in Europa für moderne Kunststoffe als Bootsbaumaterial zu interessieren, und Anne Wever bat einmal mehr van de Stadt um ein Yachtdesign, diesmal für ein Kunststoffschiff.

Das Ergebnis war die Trintella I (Kunststoffboote sollten sich durch den geänderten Namen unterscheiden), eine 28-Fuß-Segelyacht.

1962 begannen die fetten Jahre für den netten und stets bescheiden gebliebenen Herrn aus Holland. Die Trintella I war eine so überragende Konstruktion, daß sie zehn Jahre lang gebaut und 240mal verkauft wurde.

Schon damals ließ man die GFK-Schalen „auswärts“ erzeugen, was in Holland eine durchaus übliche Methode ist. In den

Spezialisten Tylerboat & Polymarin fand man einen kongenialen Partner für die Kunststoffarbeiten. Die Stahlrümpfe wurden jedoch nach wie vor selbst gebaut. Schon damals hatte Anne Wever seine bis heute gültige Firmenphilosophie festgelegt, die da heißt: Man muß immer das bauen, was die Leute haben wollen; man sollte nicht zu sehr auf eigenen Ideen bestehen.

Der Erfolg gab Anne Wever recht und die Werft entwickelte sich immer mehr zum Synonym für gediegenen und soliden Yachtbau. Viele Kunden wurden zu Stammkunden, und mit deren finanziellem Aufstieg und dem wachsenden Reichtum wuchsen auch die Ansprüche an die Werft.

Es war nur logisch, daß Anne Wever schließlich rund alle zwei Jahre ein neues, größeres Schiff herausbrachte. Alle Trintellas, auch die Designs von heute, stammen aus der Feder van de Stadt, Anne Wever sagt heute darüber: „Man lernt einander kennen, warum sollte man ein Risiko eingehen, wenn alles gut läuft?“ Im Laufe der Zeit wurden wir auch gute Freunde, das hat aber nichts mit unseren geschäftlichen Verbindungen zu tun. Wichtig für den Erfolg ist allemal eine gut funktionierende Kette vom Konstrukteur bis zu Verkauf und Service.“

Stahl als Bootsbaumaterial wurde langsam aber sicher vom Kunststoff verdrängt, Mitte der 60er Jahre wurden nur mehr 30-40 Trintel gebaut, die letzte 1966.

Die Geschäfte liefen gut, die Werft hatte einen leichten aber stabilen Aufwärtstrend. Die Schiffe wurden immer größer, es folgten Trintella II, III und IIIa (35 Fuß). Die Zahl der Beschäftigten stieg stetig, waren es in den 60ern 35 Mann, so erreichte die Werft in den 70er Jahren mit 45 Beschäftigten einen wirtschaftlichen Höhepunkt.

Anne Wever konnte auf ein großes Vertrauen seiner Kunden bauen. Für die Trintella 38, die van de Stadt 1976 zeichnete, gingen viele Bestellungen schon aufgrund der Pläne ein.

Die 38er wird heute noch gebaut (bis



Werftbesitzer Anne Wever



Trintella 42: sportliches Segeln ohne Verzicht auf Wohnkomfort

jetzt 50 Stück), ist aber, wie Anne Wever sagt, für den Bootsbauer unrentabel geworden, da das Schiff unglaublich groß ist (gerader Spiegel, Breite im Heck), folglich einen teuren Innenausbau hat und den preislichen Vergleich mit anderen 38ern nicht standhält.

Anne Wever hat Kunden, die bei ihm schon das fünfte oder sechste Schiff gekauft haben, was angesichts des hohen Wiederverkaufswerts von Trintellas nicht verwundert. Kostete seinerzeit eine neue Trintella I rund 220.000 öS, so werden heute um die 400.000 für ein 15 Jahre altes Schiff bezahlt. 1970 wurde die Trintella IV gebaut, von der 40 Fuß langen Ketsch konnten in den folgenden Jahren 103

Stück verkauft werden, viele von ihnen machten Ozeanüberquerungen, manche sogar Weltumsegelungen. 1974 folgte dann die Trintella V, die mit 48 Fuß Länge schon eine beachtliche Größe aufwies.

Bis zu diesem Zeitpunkt konnte man die Trintellas als klassische Fahrtenschiffe bezeichnen, optimaler Komfort und die damals als das einzig Wahre angesehenen Langkiele, prädestinierten die Schiffe für Langfahrten. Das erste Schiff mit geteiltem Lateralplan war die Trintella 38 (1976), weil die Kunden nun doch etwas schnellere Schiffe haben wollten. Die 38 würde man heute als gemäßigten Langkieler bezeichnen, van de Stadt wollte schon damals noch kürzere Kiele, Anne Wever

bremste den Eifer seines Konstrukteurs jedoch. 1978 erschien die Trintella 44, die von der Reputation ähnlich der 38 war. Die Kunden wollten aber noch schnellere Schiffe. Endlich, 1980, konnte van de Stadt seinen Willen durchsetzen und ein wirklich schnelles Schiff, die Trintella 42, zeichnen. Die Yacht hat einen sehr kurzen Kiel und ein Ruder ohne Skeg. Anne Wever war auf die Reaktionen gespannt und meint heute: „Wir waren etwas ängstlich, weil unsere Kunden früher immer ruhige und bequeme Schiffe haben wollten.“

1982 folgte das Flaggschiff der Werft, die Trintella 53, 1983 die Trintella 45, eine Weiterentwicklung aus der 44. Nun hatte Anne Wever endlich drei moderne Schiffe



### Schön und teuer

Die Trintella 53 ist ausschließlich im Sieger-Design erhältlich, was den Preis in die Höhe treibt. Die Rundungen sind Stilelement, der handwerkliche Standard absolute Spitzenklasse

im Programm, die aber dennoch verwöhnteste Fahrtensegleransprüche befriedigen sollten.

1982 war noch ein gutes Jahr, 1983 dagegen eine kleine Katastrophe. Anne Wever mußte 20 Mitarbeiter entlassen. „Ich hatte für den Auftragsrückgang einfach keine Erklärung. Vor fünf Jahren hatten wir in Holland 450 Yachtwerften, mittlerweile sind es nur mehr 250. Trotz guten Messebesuchs, trotz guter Boots-Typen ging der Verkauf plötzlich zurück. In Holland stehen die Werften nach dem Konkurs wieder auf, bei vielen ist es ein ewiges Sterben und Wiederauferstehen.“

Der Winter 83/84 brachte der Werft wieder Hoffnung. Die Messen in Düsseldorf und Amsterdam brachten Aufträge aus Europa und den USA, Anne Wever konnte ein paar zusätzliche Leute einstellen.

Das letzte Jahr brachte auch eine entscheidende Änderung im Programm, da die Werft nun auch Aluminiumschiffe anbietet. Van de Stadt zeichnete vier Aluminium-Trintellas von 40 bis 57 Fuß mit außergewöhnlich modernen Linien. Die Alubauweise ermöglicht der Werft, besser

## KUNSTSTOFF

### TRINTELLA 42

Länge ü. a.: 12,90 m, LWl: 10,60 m, Breite: 4,00 m, Tiefgang: 2,15 m od. 1,90 m, Kielschwert: 1,55-2,70 m, Verdrängung: 9,8 t, Segelfläche (mit Genua): 106,5 m<sup>2</sup>, Preis: ab 2,4 Mio.

### TRINTELLA 45

Länge ü. a.: 13,70 m, LWl: 10,80 m, Breite: 4,10 m, Tiefgang: 2,20 m, Verdrängung: 17 t, Segelfläche Slup (mit Genua): 118,0 m<sup>2</sup>, Ketschrigg wahlweise, Preis: ab 3,6 Mio.

### TRINTELLA 53

Länge ü. a.: 16,15 m, LWl: 13,20 m, Breite: 4,70 m, Tiefgang: 2,20 m, Kielschwert: 1,70-3,00 m, Verdrängung: 23 t, Segelfläche Slup (mit Genua): 146,0 m<sup>2</sup>, Preis: ab 5,5 Mio.

Die Trintella 38 (11,55 x 3,70 x 1,90 m) ist nicht mehr im offiziellen Programm, wird aber auf Bestellung noch gebaut. Preis: ab 2,0 Mio.

## ANNE WEVERS YACHTEN



Trintella 44A

## ALUMINIUM

### TRINTELLA 40A

Länge ü. a.: 12,20 m, LWl: 9,80 m, Breite: 3,90 m, Tiefgang (Kielschwert): 1,55-2,60 m, Verdrängung: 9 t, Segelfläche (mit Genua): 95,0 m<sup>2</sup>, Preis: ab 2,6 Mio.

### TRINTELLA 44A

Länge ü. a.: 13,40 m, LWl: 10,80 m, Breite: 4,15 m, Tiefgang (Kielschwert): 1,60-2,70 m, Verdrängung: 11 t, Segelfläche (mit Genua): 115,0 m<sup>2</sup>, Preis: ab 3,8 Mio.

### TRINTELLA 49A

Länge ü. a.: 15,00 m, LWl: 11,90 m, Breite: 4,50 m, Tiefgang (Kielschwert): 1,70-2,90 m, Verdrängung: 14,5 t, Segelfläche (mit Genua): 141,0 m<sup>2</sup>, Preis: ab 4,7 Mio.

### TRINTELLA 57A

Länge ü. a.: 17,30 m, LWl: 13,40 m, Breite: 4,57 m, Tiefgang (Kiel): 2,20 m, Verdrängung: 19 t, Segelfläche (mit Genua): 178,5 m<sup>2</sup>, Preis: ab 7,1 Mio.

# Auf der Trintella 42

Sportliches Segeln ohne Verzicht  
auf Wohnkomfort

auf Sonderwünsche einzugehen, da man nicht an die fixen Formen des Kunststoffbaues angewiesen ist.

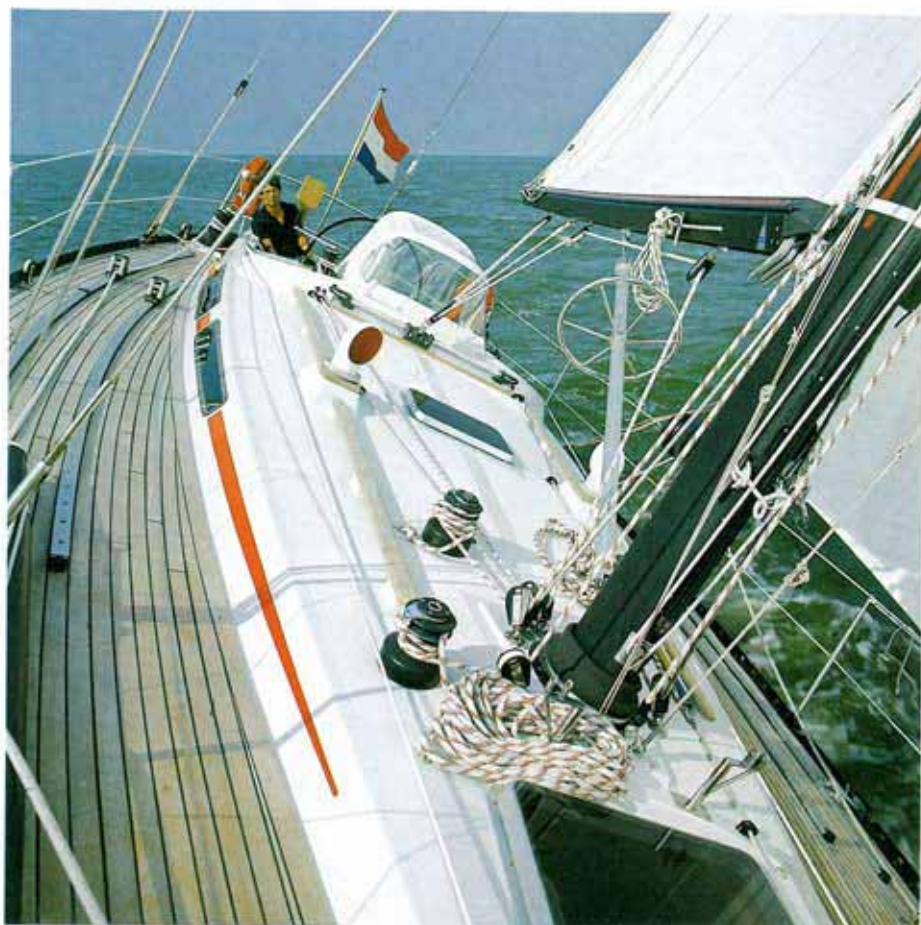
1984 war für die Werft schon wieder besser. Bei unserem Besuch in s'Hertogenbosch baute man gerade eine 42er, zwei 45er und eine 53er, für das Jahr 1985 sind bereits vier Aluminium-Trintellas bestellt.

Eine absolut einmalige Stellung im Spitzenyachtbau erreichte Trintella 1982 durch das Mitwirken des deutschen Designers Dieter Sieger. Sieger ist selbst begeisterter Segler und wollte eine Trintella 42, doch war er mit dem Interieur nicht ganz einverstanden. Er entwarf eine Inneneinrichtung für die 42er, die schlicht gesagt sensationell ist. Das Design traf zwar jedermanns Geschmack, kollidierte aber arg mit den Preisen, und die Trintellas im Siegerdesign avancierten zu absoluten Luxusyachten. Sieger verwendet viele Rundungen als Stilelement, was wegen der komplizierten Herstellung eine Kostenexplosion ergab. Die von ihm verwendeten Armaturen sind so erlesen, daß zum Beispiel die Wasser-Mischbatterie im Duschaum einer 53er im Einkauf 6.000 öS kostet. Mittlerweile werden Trintella 45 und 53 nur im Sieger-Design angeboten, die 42er gibt es auch in Normalausführung.

Die Raumaufteilung unter Deck ist auf Exklusivität ausgelegt, selbst das größte Schiff hat abgesehen vom Eigenerbereich nur zwei Gästekabinen. Der handwerkliche Standard ist absolute Spitzenklasse, Holzarten und Tapezierungen können vom Eigner ausgewählt werden, auch bezüglich der Aufteilung kann jeder Sonderwunsch berücksichtigt werden. Die Bootsschalen kommen noch immer von einer spezialisierten Zulieferfirma und werden ausnahmslos in Balsasandwich gebaut. Jeweils drei oder vier Leute arbeiten an einem Schiff, das von ihnen auch bis zur letzten Schraube fertiggestellt wird.

Bei den Ausrüstungsgegenständen wird nirgends gespart, es werden nur erlesene Stück von renommierten Firmen wie Lewmar, Rondal, Proctor, Gaastra oder Hood verwendet, viele Beschläge werden von der Werft in Handarbeit erzeugt. Auf allen Trintellas wird sorgfältig ein Teakdeck verlegt, dessen Qualität locker den Vergleich mit den skandinavischen Spitzenprodukten aushält.

Die Yachtwerft Anne Wever hat in den letzten Jahren ihr Erscheinungsbild geändert, die gemütlichen Fahrtenschiffe von damals haben sich kontinuierlich zu modernen Cruisern gewandelt, ohne aber auf die wesentlichen Vorteile der alten Trintellas zu verzichten. Man spricht nun auch Kunden der finnischen Paradewerften Nautor und Baltic an, denen man neben ausgezeichneten Segeleigenschaften auch ein großzügiges Platzangebot bietet.



**A**m IJsselmeer, dem großen holländischen Binnenmeer, hatten wir Gelegenheit, eine Trintella 42 probezusegeln. Die 42er wird in drei verschiedenen Innenausbau-Versionen geliefert, in zwei Werft-Versionen mit Eigenerkabine achtern und entweder zwei oder vier Kojen im Vorschiff (bei zwei Kojen ist vorne ein zusätzlicher WC-Raum untergebracht), oder in der Dieter Siegerversion, die auch die teuerste ist.

Unser Schiff hatte die Siegerversion, die uns auch bezüglich der Raumaufteilung am besten gefiel. Sieger verlegte die Eigenerkabine ins Vorschiff, was dort Vorteile bezüglich Stehhöhe und Platz bringt, im Heck befinden sich zwei Gästekabinen. Die Siegerversion stellt eine formidable Lösung dar. Abgesehen von der optimalen Raumaussnutzung, ist das Interieur umwerfend geschmackvoll, wie man es kaum

auf einem anderen Schiff dieser Größe finden wird. Der Innenraum ist frei von allem Wuchtig-Schweren, mit Holz Überladenem. Sieger arbeitete viel mit Rundungen, Holz und Textilien sind perfekt aufeinander abgestimmt. Die beiden Naßräume sind aus weißen kunststoffbeschichteten Platten gebaut, wodurch die Räume, abgesehen von dem hervorragenden optischen Eindruck, auch hell und pflegeleicht werden.

Die Eigenerkabine schließt direkt an den Salon an und liegt noch ziemlich mittschiffs, wodurch man die Wellen nicht so stark spürt. Durch die große Breite in diesem Bereich ist das Doppelbett an Backbord auch großzügig dimensioniert, vis-à-vis befinden sich Kleiderschrank und Sofa.

Der Heckbereich des Schiffes ist durch die zwei Achterkajüten voll ausgenutzt, das Platzangebot ausreichend. Beide Ach-

### Extravagant und geschmackvoll

In der Trintella 42 wurde der Navigationsplatz in den Salon integriert, der frei von allem Wichtig-Schwerem ist. Designer Sieger arbeitete viel mit Rundungen, Holz und Textilien sind perfekt aufeinander abgestimmt



terkajüten haben Kleiderschränke und einen kleinen Sitzplatz, besonders überrascht hat uns die enorme Stehhöhe von 2,05 m bei den Kleiderkästen.

Beim Salon hat Sieger eine neue Lösung gefunden, indem er den großzügigen Navigationsplatz in die Salonlandschaft einbezogen hat. Der Kartentisch an Steuerbord kann ungefaltete Seekarten aufnehmen, rundherum gibt es reichlich Platz für die Unterbringung von Elektronik und Büchern. Der Navigator sitzt auf einem äußerst luxuriösen, mit Leder bespannten Drehsessel (der Eigner unseres Vorführschiffes bezeichnete diesen Platz zu Recht als „Herreneck“). An Steuerbord befindet sich der Salontisch mit dem U-Sofa. Er ist nicht besonders groß, reicht aber allemal für sechs Personen. Die Pantry ist für alle Erfordernisse gerüstet, der Eisschrank hat enorme Ausmaße.

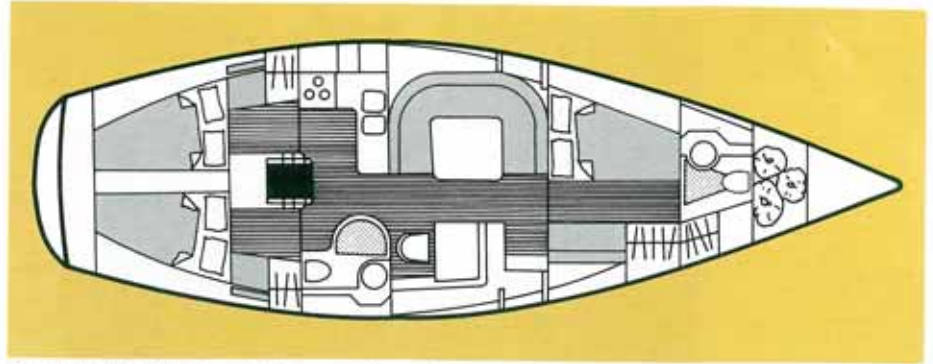
Gegenüber der Pantry befindet sich der wundervolle Dusch- und WC-Raum, den Sieger mit außerordentlichem Geschick entworfen hat. Die runde Wand, die den Raum vom Salon trennt, fügt sich harmonisch in ihre Umgebung ein. Bewundernswert ist der handwerkliche Standard. Man besichtige bei nächster Gelegenheit die Präzision und Paßgenauigkeit jener runden Tür.

Daß die Trintellas aber auch auf Deck allerhand zu bieten haben, bewies uns der Probeschlag am Ijsselmeer. Unsere 42er

war eine Spezialversion mit einem rund einen Meter höheren Mast, der am Kiel steht. Das Rigg hat alles, was einem Racer zur Ehre gereicht. Seitlich stehende Wanten in Verbindung mit Backstagen und einem trimmbaren Babystag sowie doppelten Genuaschienen. Die Segelfläche am Wind beträgt stolze 114 m<sup>2</sup>, vor dem Wind kann man sich von dem 163 m<sup>2</sup> großen Spinnaker beflügeln lassen.

Schon unter Motor (63 PS 4-Zylinder-Volvo) zeigte das Schiff ein reges und wendiges Verhalten, bei 3000 Umdrehungen erreichten wir mit 7,9 Knoten die Rumpfgeschwindigkeit, bei 2500 Touren zeigte das Log noch immer 6,8 Knoten.

Angesichts der aufwendigen Ausrüstung setzten wir große Erwartungen in die Segeleigenschaften. Trotz ausgezeichneter Geschwindigkeit und prächtigen Manövriereigenschaften waren wir aber ein bißchen über den Segelstand enttäuscht. Die Horizon-Spezialregattasegel von Gaastra ließen sich (trotz aller Möglichkeiten) nicht optimal trimmen – man leiste sich vielleicht die wahlweise angebotenen, teureren Hood-Segel. Trotzdem erreichten wir (bei äußerst wechselhaften



Die Trintella 42 ist in drei Innenausbauvarianten erhältlich. Der Plan oben zeigt die Sieger-Variante, die teuerste Ausführung mit dem im Salon stehenden runden Waschraum. Die Innenräume der Trintellas unterscheiden sich deutlich von denen der Konkurrenz, wo mit überdimensionalen Achterkajüten Platz verschwendet wird. Hier sehen sie einen gelungenen Kompromiß: sehr komfortable Kojen, zwei großzügige Naßräume und trotzdem Stauraum

Windverhältnissen von 0-20 Knoten) an der Kreuz Geschwindigkeiten um 6,5 Knoten und raumschots 8 Knoten.

Segel und Trimmleinen werden ausschließlich über Lewmar Winschen bedient, die Schoten über mächtige 55er 2-Gang, die Fallen über 42er und 40er 2-Gang.

Der Probeschlag mit der Trintella 42 eröffnete uns völlig neue Perspektiven. Noch nie waren wir mit einem Schiff gesegelt, das sowohl hochgestellte, sportlich-seglerische Ansprüche erfüllt als auch einen Wohnkomfort bietet, den man sonst nur auf größeren Schiffen finden wird.

*Gottfried Paurnfeind*