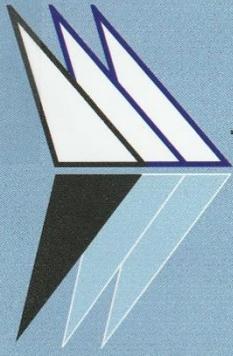


magazine
2019



TRINTELLA
VRIENDENKRING

Focus op

De Trintella
Centre Cockpit serie

Reisverslag

In de Griekse
wateren

Onthuld

Trintella 2.0
concept



4 Artikel übersetzt

Enthüllt: Das Trintella 2.0 Konzept

Eine *Hommage* an Anne Wever und ein wunderbares Geschenk im fünfzigsten Jubiläumsjahr des TVK war die Enthüllung der Pläne zur Einführung einer neuen Serie von Trintella-Yachten durch Riekie Wever und Joop Doomernik. Sie verlieh der Jubiläumsfeier am 17. November 2018 in 's-Hertogenbosch in unmittelbarer Nähe zur ursprünglichen Trintella-Werft zusätzlichen Glanz. Eine Enthüllung mit einem deutlichen Wink in eine strahlende Zukunft, nicht nur für die Marke Trintella, sondern auch für den Trintella-Freundeskreis.

Wenn wir die erste aufeinander folgende Bauzeit von 1955 bis 2002 der Anne Wever Werft (später Trintella Shipyards) als Trintella-1.0-Periode bezeichnen, könnten die Pläne von Doomernik Yachts zum Bau einer neuen Serie von Trintellas eine neue Ära einläuten: Trintella 2.0.

Was ist geschehen? Eines unserer Mitglieder, Joop Doomernik, hat sich mit seiner Werft Doomernik Yachts in Zaltbommel einen Namen als Drachenbauer und -restaurator gemacht. Neben dieser Spezialisierung auf die Drachen entstand in den letzten Jahren die Anforderung, luxuriösere Segelyachten für bestimmte Nischenmärkte zu entwickeln. Von der berühmten italienischen Werft Wally erhielt die Werft nur das Recht, die Wally Nano Mk II zu bauen und zu verkaufen. Von diesem ursprünglich niederländischen Entwurf (André Hoek) wurden seit 2017 drei Stück gefertigt. Als Bootsbauer mit einer Leidenschaft für klassische schlanke Yachten verfolgte Joop seinen Jugendtraum weiter, selbst eine Trintella zu bauen. Eine nicht unwichtige Sache war es, herauszufinden, was mit der Marke passiert war.



Die Marke ist zurück in Den Bosch!

Es ist keine leichte Aufgabe, der Inhaber der Marke Trintella zu werden. Als die Werft 2002 geschlossen wurde, befanden sich noch einige Trintella C-Yachten im Portfolio. Die Fertigstellung dieser Yachten einschließlich des Markenrechts wurde dann von HYS (Hamble Yacht Service) in England übernommen. Pläne für die Fortführung der Trintella-Familie durch HYS waren vorhanden, wurden aber nie realisiert, da HYS 2005 von der Ancasta Group in England übernommen wurde. Diese Gruppe wollte jedoch keine Aktivitäten mehr mit der Marke entwickeln. Eine italienische Werft sah in der Folge eine Zukunft für Trintella, blieb jedoch erfolglos. Dann verschwand die Marke im Tiefschlaf in einer Schublade einer alten Werft in Venedig.

2016 beschloss Joop, die Marke Trintella wieder nach 's-Hertogenbosch zurück zu „beanspruchen“ und sie wiederzubeleben, indem er Segelyachten mit der gleichen DNA bauen wollte, wie damals Anne Wever, um so den Ruf der einst so erfolgreichen Marke fortzusetzen.

Das Trintella 2.0 Konzept

Der Plan ist, letztlich eine Reihe von Trintella-Segelyachten zu entwickeln, die zu der frühen Serie von Segelbooten der Anne Wever Werft, der Trintel und Trintella I und II Serie passen. Eine Serie, die heute unter dem Namen Trintella Classics bekannt ist. Mit dieser erfolgreichen Serie der Werft wird für das Trintella 2.0-Konzept die Grundlage für die Linienführung des Rumpfes gelegt. Über der Wasserlinie kehren die charakteristischen „Klassiker“-Linien zurück, wie das „herausgekehrte Hinterteil“, ein relativ schmales Heck und die bekannte Schlichtheit, die der klassisch schlanken Segelyacht ihre Authentizität verleiht.

Die klassischen Linien wurden in ein modernes Konzept gegossen und sind heute als „moderner“ Daysailer und Weekender bekannt: Segelyachten mit großem Cockpit und viel Komfort für einen kurzen Aufenthalt. Mit modernem Unterwasserschiff und Segelplan sind sie sehr gute Segler. Geplant ist, die Serie letztendlich in drei Varianten zu bauen: eine 33er, eine 38er und eine 43er, wobei die kleinste den Charakter eines Daysailers und die größeren Versionen den eines Weekenders bekommen sollen. Letztere werden mehr Platz und Komfort unter Deck für mehrtägige Ausflüge mit vier Personen bieten. Die Entwicklung, und damit das erste Boot, wird mit einer 38-Fuß-Yacht beginnen. Bei der Entwicklung einer „Serie“ von Booten ist es üblich, mit dem mittleren Modell anzufangen und dann hoch- und runterzustufen. Angesichts der geringen Produktionszahlen dieser hochwertig produzierten Yachten werden sie für das gehobene Marktsegment entwickelt.



rintella weekender concept

Konstrukteur

Um in dieser Zeit ein Segelboot im Nischenmarkt von Daysailern und Weekendern zu entwickeln, suchen Sie als Bootsbauer einen Yachtarchitekten, der Erfahrung im Entwerfen von Booten nach den klassischen Linien der Designs der fünfziger und sechziger Jahre hat. Inzwischen hat der niederländische Yachtbau mit einigen berühmten Ingenieurbüros einen Ruf zu verteidigen. Einer der bekanntesten Schiffbauingenieure ist das Büro von Gerard Dykstra (www.Dykstra-na.nl). Er war der Begründer der Wiedereinführung der großen J-Klasse-Yachten und damit auch der Hauptantriebsmotor für die Neuauflage der Segelwettbewerbe in dieser Königsklasse.

Kein Wunder, dass Joop Doomernik eine Zusammenarbeit mit Dykstra eingegangen ist, um seine Pläne für eine Trintella 2.0 zu realisieren. Das Ergebnis dieser ersten außergewöhnlichen Zusammenarbeit ist ein 38-Fuß-Design, bei dem die Trintella-DNA und die Linien der Trintella 1a und 1la unübersehbar zu erkennen sind.

Umsetzung

In der Anlaufphase dieses Projekts werden die ersten Boote (38er) aus Aluminium gebaut, da dies in dieser Phase eine maximale Produktionsflexibilität bietet. Bei größeren Stückzahlen wird es wirtschaftlich attraktiver in Kunststoff zu bauen. Die Endfertigung wird auf einem hohen Niveau erfolgen, u. a. mit Carbon-Rigg und A-Ausrüstung.

Planung

2018 ist nicht nur das Jubiläumsjahr des Trintella-Freundeskreises, sondern auch das Jahr, in dem der Samen für die Wiedereinführung der Trintella gelegt wurde. Die Marke wurde zurück in die Niederlande nach 's-Hertogenbosch gebracht, nur wenige Schritte von der Werft entfernt, wo alles begann. 2019 werden die ersten Entwürfe im Detail ausgearbeitet und die Vorbereitungen für den eigentlichen Bau eines Rumpfes getroffen, in der hoffnungsvollen Erwartung, dass die erste Trintella 2.0 im Jahr 2020 zu Wasser gelassen werden kann.

Der TVK und Doomernik Yachts werden über die bekannten Kanäle, wie Newsletter und Websites über den Fortschritt dieses einzigartigen Projekts berichten.

Peter van der Waa

Rubrik : Auf ein Wort

Joop Doomernik erzählt

Joop Doomernik (52) ist ein passionierter Bootsbauer und eigner einer Trintella Ia mit dem Namen „Anne“. Und ... er hat Pläne der Marke Trintella wieder neues Leben einzuhauchen. Kurzum, genug Gründe diesem *Vollblutsegler* einige Fragen zu stellen.

Wie sieht der Lebenslauf von Bootsbauer Joop Doomernik aus?

Geboren und aufgewachsen bin ich in 's-Hertogenbosch und komme aus einer Familie von Möbelherstellern. Mein Vater und mein Großvater waren beide Fachleute in der Herstellung schöner Dinge aus Holz. Nach der weiterführenden Schule ging ich erwartungsgemäß an die MTS in Rotterdam, später bekannt als HMC, Holz- und Möbelkolleg. Während dieser Ausbildung absolvierte ich 1983 ein Praktikum auf der Anne Wever Werft und kam zum ersten Mal in Kontakt mit Anne und der hochqualifizierten Handwerkskunst im Endausbau der Trintella's.

Nach meiner Berufsausbildung arbeitete ich kurz auf einer anderen Brabanter Werft, aber das fachliche Können, das ich dort antraf, war so enttäuschend, dass ich mich nach sechs Monaten entschied, mich bei der Handelskammer anzumelden und als Selbständiger zu registrieren. Anschließend sammelte ich weitere Erfahrungen im Yachtbau bei verschiedenen Auftraggebern. Darüber hinaus wurde ich in der Welt der Drachen immer bekannter. Das Vollzeitunternehmergebiet lockte und so mietete ich 1990 eine Halle in unmittelbarer Nähe zu den Brabanthallen in Den Bosch beim Yachthafen Neptunus. 1993 ging die Yachtwerft Anne Wever in Konkurs und es gab die Möglichkeit, die Hallen der alten Mastbauwerkstatt und Lackiererei der Werft zu mieten. Nach monatelanger gründlicher Renovierung und dem Ausheben von Bodengruben, in denen die Drachen versinken konnten, wurde eine gute Basis für ein weiteres Wachstum geschaffen. Auch die „neuen“ Drachen wurden hier entwickelt. Die Klassenvorschriften im Drachenbau geben den notwendigen

Raum, um die Rumpfform anzupassen. In Zusammenarbeit mit dem Yachtkonstrukteur André Hoek wurde ein schneller Rumpf entwickelt.

Nach etwa fünf Jahren sind wir in Den Bosch aus allen Nähten geplatzt und dann 1998 in eine größere Halle in Heusden gezogen. Das Geschäft wuchs stetig und mit einem einzigen Zwischenstopp und über einen Ausflug nach Tilburg, wo ich mir eine Halle mit einem Casco-Bauer teilte, ließen wir uns 2000 in Zaltbommel nieder. Die Basis unseres Werftbetriebs sind nach wie vor die Drachen, sowohl im Neubau als auch in der Restaurierung. Unsere Kunden sind auf der ganzen Welt verteilt und die Drachen werden in Seecontainern transportiert, um in Zaltbommel restauriert zu werden. Als Alternative wollten wir gerne einen echten Klassiker herstellen.

Um 2014 herum wollten wir unseren Horizont erweitern und unser Know-how in einem anderen Nischenmarkt einbringen. Unter anderem durch die Verbindungen zu André Hoek kam ich mit der italienischen Werft Wally in Kontakt, die sehr große und luxuriöse Yachten baut. Am unteren Rand ihres Portfolios stand ein Retro-Klassiker, ein Pilot-Cutter, ein Entwurf von André Hoek. Ich fand, dass das kleinste Modell nicht die Aufmerksamkeit der Werft erhielt, die es haben sollte. Nach Verhandlungen erhielt ich die Lizenz, dieses Boot eigenständig zu bauen und zu vermarkten. Mit der Einführung der Wally Nano Mark II gingen wir einen neuen Weg, ohne den Fokus auf die Drachen zu verlieren. Im Jahr 2016 wurde die erste Wally zu Wasser gelassen. Die vierte ist nun in Produktion.

Wie sieht die Strategie von Doomernik Yachts für die Zukunft aus?

Der Markt für Anbieter von Serienbooten ist gesättigt, aber ich bin fest davon überzeugt, dass es einen Markt für den exklusiven Yachtbau gibt. Ein Nischenmarkt, in dem die Liebe zum Handwerk mit erprobten und schönen klassischen Linienkonzepten verbunden ist. Die Wally ist ein Beispiel dafür. Der Pilot-Cutter ist ein klassischer Entwurf und passt zu meiner Vision, welche Boote ich in Zukunft noch bauen möchte. Das Wally-Projekt schmeckte nach mehr. Auch war ich der Meinung, dass der internationale Ruf, den ich mir bei den Drachen, aber auch bei den wenigen Wally's aufgebaut hatte, einen guten Ausgangspunkt für ein Projekt mit einer eigenen Handschrift bilden könnte. So kam der seit langem gehegte Wunsch, wieder eine Reihe von kundenspezifisch gefertigten Segelyachten mit Trintella-DNA zu bauen, in greifbare Nähe. Die ersten Schritte sind getan (siehe Artikel Trintella 2.0 Konzept an anderer Stelle in diesem Magazin), aber es wird noch viel Energie erfordern, eine ganz neue Trintella-Serie auf das erforderliche hohe Niveau im Markt zu etablieren.

Wie „groß“ wird die Werft in fünf Jahren sein?

In etwa fünf Jahren werde ich immer noch Drachen bauen und reparieren, aber gemessen am Umsatz werden die kundenspezifisch gefertigten Boote Wally und Trintella den größten Anteil haben. Wir erwarten, dass wir zwei oder drei Trintellas pro Jahr bauen werden. Wir sollten aber nicht vergessen, dass das Trintella-Projekt noch größtenteils entwickelt werden muss. Die Entwicklungskosten werden hoch sein und die erwartete Entwicklungszeit liegt bei zwei bis drei Jahren.

Wann und wie sind Sie mit der Marke Trintella in Kontakt gekommen und wie ist Ihre Leidenschaft dafür bis heute erhalten geblieben?

Das muss um 1980 gewesen sein, als ich 14 Jahre alt war. Zu der Zeit hatte ich einen Aspirant, einen Knickspanter aus Holz, im Hafen de Viking und fuhr mit dem Fahrrad von zu Hause über Anne Wever's Werftgelände zum Hafen. Eines Tages sah ich Anne Wever die große Treppe hinunterkommen, um einen deutschen Kunden zu begrüßen. Er tat dies auf eindrucksvolle Weise, so als ob er den Mann seit Jahren gekannt hätte. Wiebe Wever hatte die deutsche Flagge zur Begrüßung gehisst und Annes großer Mercedes stand vor der Tür. An der Kaimauer der Werft lagen die neu gebauten Trintella 38, 44, 52 und 42. Ich erlebte die Bauaktivitäten, als ich ein paar Mal pro Woche nach de Viking fuhr, um ein Boot zu renovieren, es zu verkaufen und den Kunstgriff mit einem anderen größeren Boot zu wiederholen, bis ich mit 16 Jahren einen echten Drachen hatte.

Ich denke, es war dieses Bild von Anne, die Aktivitäten rund um die Werft, die Luxusyachten und die Marke, dass ich begann, Anne Wever als Vorbild und Paradebeispiel zu sehen. Das alles hat mich fasziniert. Anscheinend hat sich das zu einem großen Teil in meinen späteren Tun und Denken verankert. Zu Beginn wusste ich noch nicht, dass ich dort Jahre später ein Praktikum absolvieren würde und die besonderen Merkmale und Vorzüge der Marke, wie Qualität und Liebe zum Handwerk, wertschätzen würde. Ich sah auch, wer die wirklich guten Tischler auf dem Hof waren und lernte, ihre Herangehensweise zu schätzen. In dieser Zeit wurde meiner Meinung nach der eigentliche Samen für mein Leitbild der Qualität gelegt. Qualität ist kein wesentlicher Bestandteil einer guten Herstellung oder Lackierung, sondern eine Grundeinstellung.

Eine Haltung, die in der eigenen DNA zu sein scheint und sich in vielen Facetten widerspiegelt, wie z. B. in den Beziehungen zu Kunden, Familie, Freunden, Mitarbeitern, aber auch in der Liebe zur Ästhetik.

Zitat 1

„Ich wünschte mir einen Hobel zu meinem Geburtstag, während meine Freunde sich John Travolta Poster für ihr Zimmer wünschten.“

Zitatende

Zitat 2

„Qualität ist kein wesentlicher Bestandteil einer guten Herstellung oder Lackierung, sondern eine Grundeinstellung.“

Zitatende



Eine neue Wally Nano Mk II in der Nähe von Palma de Mallorca



Ein Drache in einer modernen Farbgebung



Joop voll Stolz in der Produktionshalle



Joop bei der Arbeit an einem Drachen



Mit „Anne“ eine Runde über den Ertveldplas



„Anne“ und „Najade Ngataki“ im Päckchen in der Zandkreekschleuse

Rubrik: IM FOKUS

Die Trintella-**Mittelcockpit**-Serie

Fokus auf eine Reihe von seetüchtigen Segelyachten mit einem Mittelcockpit und speziellem Design.

Nach dem Schwerpunkt auf die Trintella-Klassiker in der vorherigen Ausgabe, betrachten wir nun die zweite Serie von Trintellas. Die Trintella-Mittelcockpit-Serie, bestehend aus den Typen III, IIIa, IV, IV, 41 und V, ist ein besonderer, vielleicht sogar harter Schritt in der Weiterentwicklung der Flotte. Nicht nur wegen des besonderen Designs von drei der fünf Typen (mit Campagnedeck), sondern auch wegen der Art und Weise, wie die Entwicklung zustande gekommen ist.

Der große Erfolg der Werft mit der Trintella I und II erforderte Ende der sechziger Jahre eine Fortsetzung. Der Markt für luxuriöse seetüchtige Yachten begann sich in Richtung 35-Fuß-Klasse zu bewegen. Aufgrund der guten Verbindungen zu Van de Stadt als Architekten der Ier und Iler Serie diskutierte Anne Wever mit diesem Büro seine Wünsche, einen würdigen Nachfolger für die beliebten Segelboote mit Holzaufbau zu entwickeln. 1969, während des ersten Treffens der Trintell- und Trintella-Segler in Veere, konnte man die Trintella III bewundern. Ein langer Kiel mit Mittelcockpit, Vollpolyester-Aufbau, separater Achterkabine und backbordseitigem Steuerstand war das Konzept, das wir bei den folgenden und größeren Modellen wieder antreffen werden.

Die Yachtwerft Anne Wever hat die Produktion der Polyester-Rümpfe seit jeher ausgelagert und sich ganz auf eine hochwertige Endfertigung der Schiffe konzentriert. Da lokale Rumpflieferanten die hohe Nachfrage der niederländischen Yachtbauindustrie oft nicht befriedigen konnten, hatte die Werft in Tyler Mouldings in Großbritannien seit vielen Jahren einen guten Lieferanten gefunden. Tyler war jedoch nicht nur ein sehr großer Lieferant von Rümpfen, sondern begann sich auch auf die Produktion von fertig gebauten Segelyachten zu konzentrieren, teilweise inspiriert durch die Zusammenarbeit mit Van de Stadt. Dies führte zu einer recht komplexen Situation für Anne Wever, die Tyler nicht nur zu einem Lieferanten, sondern auch zu einem Konkurrenten auf dem Luxus-Segelyachtmarkt machte. Aus dieser etwas besonderen Dreiecksbeziehung wurden die anderen Typen der Mittelcockpit-Serie entwickelt (Tyler - Anne Wever - Van de Stadt): die IIIa, IV, 41 und V.

Während der intensiven Kontakte mit Tyler Anfang der 70er Jahre erfuhr Anne Wever, dass dieser mit Van de Stadt eine 40-Fuß-Yacht mit einem Campagnedeck entwickelte. Anne sah hier auf Anhieb die logische Weiterentwicklung der III. Tyler brachte 1971 seine Victory 40 und Anne seine Trintella IV auf den Markt. Das Konzept des komfortablen Campagnedecks sprach eine Gruppe von Seglern aus der 35-Fuß-Klasse an. Anne beauftragte Tylers technische Abteilung mit der Zeichnungserstellung für ein Campagnedeck auf der III. Die Trintella IIIa war eine Besonderheit und wurde ein Jahr später als die IV eingeführt. Auch Tyler verkaufte diesen Typ später als Victory 36 auf dem englischen Markt. Diese Serie von Trintellas mit Mittelcockpit und Campagnedeck wurde zu einem unverwechselbaren Erscheinungsbild auf dem Wasser. Mit der Nachfrage nach größeren und luxuriöseren Modellen wurde 1974 die Trintella V (48 Fuß) eingeführt. Das von Tyler angebotene Äquivalent war die Victory 48. Die V war die letzte Trintella dieser Serie. Bereits Mitte der siebziger Jahre wurde Anne Wever klar, dass diese Yachten mit Campagnedeck nur eine begrenzte Zielgruppe ansprechen. Damit war

der Startschuss für eine neue Serie (mit Flushdeck) gegeben, die mit Van de Stadt entwickelt werden sollte.

Trintella III

Die Trintella III hatte nicht nur viele verschiedene Layoutvarianten, sondern bot auch mehrere Wahlmöglichkeiten in Bezug auf Aufbau und Besegelung (Slup- oder Kutter-getakelt). Die ersten Modelle hatten auf jeder Seite drei kleine Fenster. Die späteren Modelle (auch die IIIa) bekamen vier oder fünf kleinere Fenster, was dem Aufbau eine schönere Linie verlieh. Dies war abhängig vom Layout und der Platzierung der Hauptschotten. Einige Beispiele aus der frühesten Produktionszeit sind mit einem festen Holzdeckhaus ausgestattet. Diese festen Deckshäuser (doghouse) sind später auch bei den größeren Trintella A- und C-Serien zu sehen.

Trintella IIIa

Die einfache Ergänzung des zusätzlichen Buchstabens „a“ deutet darauf hin, dass sich die Trintella III und die Trintella IIIa nur im Detail unterscheiden. Aus technischer Sicht sind sie weitgehend identisch: Das Unterwasserschiff und die Einteilung sind gleich. Das erhöhte Achterdeck und die beiden großen Fenster gaben jedoch der IIIa ein ganz anderes Aussehen. Die Idee des Campagnedecks basierte auf einem früheren Entwurf der Trintella IV. Im hinteren Teil bot die zusätzliche Stehhöhe mehr Komfort, aber ansonsten blieb das Schiff wie die bekannte Trintella III. Die IIIa-Schiffe wurden sowohl als mit Kutter- als auch als Sluprigg gebaut.



Trintella IV und 41

Die Trintella IV ist 4 Fuß länger als die Trintella III/Illa, was zu einer größeren Achterkabine führt, die als Salon (umzubauen in ein Kingsize-Bett) mit einer separaten Nasszelle ausgestattet ist. Die vielen Fenster im Heck sind charakteristisch für die Trintella IV.

Sowohl bei der Trintella III/Illa als auch bei der Trintella IV ist die Achterkabine über das offene Mittelcockpit erreichbar. Das wurde nicht immer als angenehm empfunden. Als ein Kunde eine Trintella IV mit einem innenliegenden Durchgang zur Achterkabine wünschte, wurde der Cockpitboden angepasst, erhöht und auf der Steuerbordseite ein Durchgang zur Achterkabine geschaffen. Diese modifizierte Version der Trintella IV wurde als Trintella 41 verkauft. Von der Trintella 41 wurden vier Stück gebaut. Diese Lösung eines Durchgangs unter Deck zur Achterkabine wurde auch in allen späteren und moderneren Trintellas umgesetzt. Alle Schiffe dieses Typs sind Kuttergetakelt.



Trintella V

Die Trintella V ist das Flaggschiff der Campagnedeckderie. Mit seinen fast fünfzehn Metern Länge war dieses Schiff in allem die Krönung dessen, was die Werft bis dahin gebaut hatte. Das Schiff bot sehr viel Platz und Komfort und war daher für einen langen Aufenthalt an Bord geeignet. Die Trintella V war standardmäßig Ketsch-getakelt.



Zitat aus dem Verkaufsprospekt von 1974:

„Die Trintella V/Victory 48, ein Schiff, das Respekt einflößt. Mit ihrer Länge von 48 Fuß ist sie eine majestätische Erscheinung auf allen Weltmeeren.“

Die Daten der Trintella-Mittelcockpit-Serie

| | III | IIIa | IV/41 | V |
|-----------------------------|-------------|--------------|---------------|---------------------|
| Modellversion | | Campagnedeck | Campagnedeck | Campagnedeck |
| L.ü.a. m | 10,74 | 10,74 | 12,2 | 14,63 |
| Wasserlinie, m | 8,6 | 8,6 | 9,8 | 11 |
| Breite, m | 3,2 | 3,2 | 3,5 | 4,06 |
| Tiefgang, m | 1,4 | 1,4 | 1,5 | 1,8 |
| Wasserverdr., kg | 7500 | 7500 | 10500 | 19000 |
| Ballast, kg | 2800 | 2800 | 3700/4300 | 6000 |
| Segelfläche, m ² | 53,6/61,5 | 53,6/61,5 | 80,2 | 83,9 |
| Bauperiode | 1969 - 1979 | 1972 - 1979 | 1971 - 1978 | 1974 - 1979 |
| Stückzahl | ca. 135 | ca. 60 | ca. 50 (41:4) | 18 inkl. Victory 48 |
| Takelage | Ketch/Slup | Ketch/Slup | Ketch | Ketch |
| Kiel | Langkieler | Langkieler | Langkieler | Langkieler |

Rubrik: Instandhaltung und Technik

Serienkoordinator des Trintella-Freundeskreises ist eine spannende Aufgabe!

In der Zeit der Yachtwerft Anne Wever wurden etwa 1.200 Trintel und Trintellas gebaut. Wir gehen davon aus, dass es noch etwa 1.000 Schiffe gibt, von denen die meisten in einem recht guten bis guten Zustand auf der ganzen Welt herumfahren, von Chile bis Australien, von den Vereinigten Staaten bis Griechenland, von Workum bis Ostende.

Ein faszinierender Gedanke!

Serienkoordinator zu sein ist eine Herausforderung!

Die Flotte unterscheiden wir in fünf Serien nach ihren Designmerkmalen: die Klassiker, die Mittelcockpits, die Flushdecks, die Trintella 42 sowie die A- und C-Serie.

Jede Serie hat einen Serienkoordinator. Als Serienkoordinator tragen Sie aktiv zum Erhalt der Flotte bei. Und wieviel Spaß das macht!

Mit dem Erhalt der Flotte wollen wir sicherstellen, dass die Schiffe so lange im Einsatz bleiben, wie es ihre technische Lebensdauer zulässt. Nicht nur, weil die Trintel und Trintellas heute als Teil unseres Segelerbes angesehen werden können, sondern auch, damit auch in Zukunft weltweit so viele Eigentümer, ihre Familien und ihre Gäste wie möglich Freude an diesen schönen Schiffen haben werden.

Der Eigner ist vergänglich, das Schiff bleibt, ... hoffentlich.

Aus Sicht der Schiffe sind alle Eigentümer nur vorübergehend. Die meisten unserer Schiffe sind so solide, dass sie ihr heutiges Alter noch einmal erreichen können. Zumindest, wenn die Eigentümer bereit und in der Lage sind, ihr Schiff in einem gutem Zustand zu erhalten, so dass ein neuer Besitzer sie ohne zu viel Geld und Aufwand für seine Nutzungsdauer in dem gewünschten Zustand halten kann.

Nur so können die Schiffe weitersegeln.

Viele Möglichkeiten, die Eigner zu unterstützen!

Wir konzentrieren uns daher vor allem auf die Unterstützung der Eigner beim Kennenlernen, der Pflege und dem Erhalt ihres Schiffes, ob sie TVK-Mitglieder sind oder nicht.

Wir tun dies, indem wir Informationen in den Bereichen Entwurf und Konstruktion, Unterhalt und Technik sammeln und zugänglich machen. Die TVK-Wissensdatenbank auf unserer Website ist derzeit das wichtigste Medium dafür.

Der Serienkoordinator spielt dabei für seine Serie eine aktive Rolle, zusammen mit einem oder mehreren technischen Beratern aus dem Verein. Das ist sehr schön: Man führt interessante Gespräche, leistet oft nützliche Beiträge und erhält viel Anerkennung von den Besitzern für eine rasche und anregende Rückmeldung. Wenn Sie noch kein Mitglied waren, werden sie spätestens dann Mitglieder.

Man wird gebeten, beim Kauf einer Trintel oder Trintella mitzumachen, so kann man quasi dem Schiff zu einem neuen fürsorglichen Besitzer verhelfen. Wir sind auch an einem geplanten Verkauf einer Trintel oder Trintella beteiligt. Oft in mäßigem bis schlechtem Zustand, mit traurigen und manchmal bewegenden Hintergrundgeschichten, die dies plötzlich sehr verständlich machen. Mit Information und Beratung helfen wir dann, den Verkaufsprozess so unkompliziert wie möglich zu gestalten.

Ebenso organisieren wir vermehrt gruppenorientierte Erhaltungsaktivitäten, wie z. B. den Concours de Créativité während der Frühjahrstreffen und kürzlich den Workshop „Erhalt und Technik“ für die Klassiker. Auch hier spielen der Serienkoordinator und seine technischen Berater eine zentrale Rolle.



Loet, wenn er gerade einmal kein Serienkoordinator ist, an der Pinne der 'Scheldemeeuw' mit Vorschter John.

Natürlich geschieht auch hinter den Kulissen eine Menge ...

Neben der konkreten Unterstützung der Eigner wollen wir uns ein Bild von allen Schiffen in der Flotte machen: Wo liegen sie, kennen wir die Baunummer eines Schiffes, haben wir eine Werftakte oder ein Baunummerndokument und wer ist der aktuelle Eigentümer?

Bei der Kontaktaufnahme mit dem Eigner geht es darum, herauszufinden, in welchem Zustand sich sein Schiff befindet, was er über die Geschichte des Schiffes weiß und was seine Pläne mit dem Schiff sind. Das sind unterhaltsame und interessante Gespräche, die z. B. originelle Lösungen für typspezifische Themen aus den Bereichen Technik, Instandhaltung oder Komfort bieten.

Eine weitere Aktivität des Serienkoordinators mit seinen Beratern: die Aufnahme solcher Lösungen in ein technisches Informationsbulletin, das wir dann auf der Website veröffentlichen, um es anderen Eigentümern zur Verfügung zu stellen. Dazu gehört auch die Erstellung von Konstruktions- und Detailzeichnungen, technischen Handbüchern und Berichten über Refit-Projekte und dergleichen.

Kurz gesagt, ein Serienkoordinator langweilt sich nie.



Im Rahmen des Kreativitätswettbewerbes werden praktische Erfahrungen ausgetauscht. Hafen Zelande 2016



Der erste TVK-Workshop für Klassiker-Besitzer im Februar 2019 in Zaltbommel war ein großer Erfolg.

Zum Glück gibt es noch viel zu tun!

Wir haben in den letzten Jahren viel auf den Weg gebracht als Team Erhalt zusammen mit den Serienkoordinatoren. Aber es gibt noch viel zu tun. Das ist nicht schlimm, denn es muss ja morgen noch nicht fertig sein und die Arbeit macht so viel Spaß, dass ich nicht daran denke, dass sie irgendwann einmal beendet sein würde, wenn das überhaupt möglich ist.

Etwas mehr Tempo wäre jedoch gut und das ist nur möglich, wenn wir die Arbeit besser verteilen und das Team Erhalt mit ein paar begeisterten Mitgliedern verstärken könnten. Vielleicht ist das ja etwas für Sie? Wenn Ihr Interesse geweckt wurde, können Sie es dem Vorstandsmitglied Erhalt Willem de Graaf, w.degraaf@trintella.org, mitteilen.

In den kommenden Newslettern werden wir auf dieses Thema noch einmal zurückkommen.

In der Zwischenzeit werde ich diese nützliche Arbeit für den Erhalt unserer Trintel- und Trintella-Flotte fortsetzen!

Serienkoordinator Klassiker, Loet Geldhoff