

magazine 2020



Focus op

Trintella *Flush Deck* serie

Nieuws

Innovatieve anti-fouling

Wedstrijdzeilen

De 24 Uurs winnen
met de Nimmerzat





magazine

Uitgave voorjaar 2020

INHOUD

VOORWOORD	Van de kampanje	1	
HET MERK	Geschiedenis van het merk Trintella	2	🇬🇧
NIEUWS	FINSULATE, een milieuvriendelijk alternatief voor traditionele antifouling	10	
SPECIAAL BOUWNUMMER	De Santa Maria, een Trintella III met een bijzonder Bouwnummer	14	🇬🇧
FOCUS OP	Trintella Flush Deck serie	20	🇬🇧
REISVERHAAL	Zeilen, honderd jaar geleden	32	
WEDSTRIJDZEILEN	24 Uurs zeilrace met de 'Nimmerzat'	40	
HAVEN VAN HET JAAR	Willemstad en het Haringvliet	48	
BEHOUD	Bouwnummer-registratie project loopt gesmeerd	52	
EVENEMENTEN	Terug- en vooruitblik	54	
	Colofon	60	



English translation available via www.trintella.org/en/association/magazine



Jos Boone Watersport

Navigatie-apparatuur

Technische uitrusting

Casual- en zeilkleding

Diesel- en GTL tankstation



vetus CENTER

Jachthaven Middelburg

Maisbaai 1

0118 629 913

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

Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij





Van de kampanje

De 2020 editie van ons TVK Magazine staat weer vol met mooie artikelen over schepen en hun bemanningen. Al lezend zou u tot de conclusie kunnen komen dat het verleden binnen de vereniging overheersend is. Want veel gaat over de geschiedenis van de werf en onze mooie schepen, merktrouw van leden en de moeite die het kost schepen in de vaart te houden.

En inderdaad, geschiedenis is voor ons erg belangrijk en het kennismaken daarvan essentieel voor de toekomst. De kennis van onze leden, die soms al ruim 50 jaar lid zijn, is een grote bron van informatie en inspiratie voor nieuwe leden. Onze nieuwe leden kochten afgelopen jaren Trintella's die vaak al op gevorderde leeftijd zijn en in verschillende condities verkeren. Allemaal vaak met dezelfde redenen; de mooie lijnen, de uitstekende vaareigenschappen en de degelijkheid waarmee ze gebouwd zijn. Dit ondanks alle uitdagingen die daarbij komen kijken om de schepen betrouwbaar en veilig in de vaart te houden.

En dan is het goed te weten dat je er als nieuw lid niet alleen voor staat. We delen met elkaar de wens tot het behoud van de Trintels en Trintella's. Het doorgeven van kennis via onze website met Technische Informatie bulletins, de ervaring van onze serie coördinatoren en het organiseren van workshops helpt daarbij.

Maar zeker zo belangrijk is de traditie van het ontmoeten, bijpraten en samen activiteiten ondernemen. Daarvoor zijn er de Voorjaarsbijeenkomst en de Najaarsreünie die elk jaar weer veel deelnemers op de been brengen. En daar gaan we onverminderd mee door!

Hierover en veel meer leest u in dit magazine. Veel leesplezier.

Helms van der Vegte
Voorzitter





GESCHIEDENIS VAN

HET MERK TRINTELLA

EEN STERK MERK, OOK IN ZIJN COMMUNICATIE-UITINGEN

VOOR DE VERWENDE ZEILER.....

TRINTELLA

ONTWERP: E. G. VAN DE STADT SCHEEPSWERF N.V. ZAANDAM

L.O.A. 8,50 m
Br. 2,52 m
D. 1,31 m
Z. opp. 42,5 m²
W. verpl. 3,8 ton

- ROMP, DEK EN KUIP EÉN GEHEEL
- POLYESTER, GEEN ONDERHOUD
- OPBOUW PRAAI MAHONIE
- STAHOOGTE 1,90 M.
- 5 SLAAPPLAATSEN
- KOMBUIS, HANGKAST, TOILET
- 2-CYL 10 PK ALBIN
- GUNSTIGE METING, SNEL SCHIP

JACHTWERF ANNE WEVER

ORTHEN — 'S-HERTOGENBOSCH — TELEFOON (04100) 34484

Een advertentie uit de 'vroegere' periode van de werf met het nieuwe zeilteken prominent aanwezig.

Het merk kenmerkt zich door een aantal stevige kernwaarden zoals luxe, vrijheid, zeewaardigheid, comfort, degelijkheid en kwaliteit. Rationele en emotionele waarden verenigd in één merk. Een merk zeiljachten met een duidelijke signatuur, gebouwd in de provinciestad 's-Hertogenbosch op de jachtwerf Anne Wever en verkocht aan klanten over de hele wereld. Verschillende jachten van dit merk zijn tientallen malen rond de wereld gezeild en hebben van oost naar west en van noord naar zuid veel klein en groot water doorkruist.

De oorsprong van het merk gaat terug naar 1959 toen Anne Wever de opdracht aan de bekende Nederlandse jachtarchitect Ricus van de Stadt had gegeven een kajuitkruiser te ontwerpen voor de Nederlandse binnen- en kustwateren. In 1958 arriveerde het eerste stalen casco op de werf en werd het door de beste timmerlieden vakkundig en zeer degelijk ingetimmerd en afgebouwd. In 1959 werd het eerste jacht te water gelaten en op de HISWA Amsterdam aan het grote publiek getoond. Anne Wever moest voor deze boot een naam bedenken. Het werd de Trintella type I met de achtergrond dat er later meerdere en grotere typen zouden volgen. Trintella was de naam van een zandbank voor Enkhuizen in het IJsselmeer. De naam 'Breezand' was ook overwogen maar bleek in andere talen moeilijker uit te spreken. Wat een vooruitziende blik. Begin jaren zestig groeide de markt voor kajuitzeiljach-

Het merk Trintella heeft in 2014 zijn 50-jarig jubileum gevierd. Ter gelegenheid hiervan heeft de vereniging Trintella Vriendenkring dit botenmerk een historisch gezicht meegegeven door de publicatie van het boek 'Trintella Yachts - Hollands Glorie in Brabant'. Hierin wordt aandacht besteed aan de waarde van het merk, de uitingen hiervan en dit alles vanuit een historisch perspectief.



'n TRINTELLA HERKEN JE DIREKT...

weet u waaraan?

Schoonheid en stijl • uitstekende zeil-eigenschappen • luxe en complete accommodatie • zwaar uitgevoerd beslag • rijke aftimmering • zuiver teak anti-slip dek • ruimte en leefbaarheid zowel in de haven als op zee • gemakkelijk te bevaren ook met lichte bemanning • perfectie tot in de kleinste details, resultaat van een kwart eeuw samenwerking met trotse Trintella bezitters • goede en waardevaste investering • ontwerp E. G. van de Stadt •



TRINTELLA 3-3A

Fraai van lijn en geschikt voor lange zee-tochten. Akkommodatie voor 5-7 personen. Comfortabele salon, toilet met vaste wastafel, professionele navigatieruimte, veilige beschermende kulp. De Trintella 3a heeft een grotere achterkajuit met verhoogd achterdek voor plezierig zonnen. U kunt kiezen uit sleep- of kitgevelrig. De afmetingen zijn 10,74 m. lang, 3,30 m. breed, waterverplaatsing 7,5 ton.

TRINTELLA 4

Een trotse verschijsing op alle wereldzeeden. Met alle comfort en ruimte voor lange tochten. Overal akoestische, twee toilettruimtes, douche, pantry met warm en koud stromend water, gezellige salons, slaapkamert voor 6 personen. Lengte 12,20 m. breedte 3,50 m. Diepgang 1,50 m. waterverplaatsing 10,5 ton.

TRINTELLA 5

Een schip dat met zijn 14,70 meter lengte meer afdoende, een maximale verschijsing. Een schip dat - zelfs bij zeer slecht weer - het uiterst beheerst en stabiel gedraagt. Het interieur biedt zoveel dat het moeilijk is om daarvan enige porties te noemen. Er is letterlijk aan alles gedacht, u kunt zelfs smokkel. Wanneer u denkt aan de mogelijkheden van deze klasse en grootte, kunt u dan wel denken op onze werf of vraag vrijblijvend documentatie.



jachtwerf anne wever bv.

Ertveldweg 3 - 's-Hertogenbosch - Tel. 073-812455

Advertentie uit 1976 met accent op de vele bijzondere eigenschappen.

ten sterk. Er was behoefte aan een goedkoper casco-materiaal voor seriebouw dan staal. Polyester deed zijn intrede. Van de Stadt ontwierp een polyester versie van de Trintel. Anne Wever had behoefte om deze geheel nieuwe en moderne generatie polyester zeiljachten - weliswaar nog met de klassieke houten opbouw - een andere naam mee te geven. De naam Trintella deed zijn intrede voor deze boten en moet door een toeval-

streffer zijn ontstaan. In de administratie, teksten en brochures van de Trintel kwam met regelmaat voor: Trintel la. Dit ging dan over een Trintel, type la, het model met een doorgestoken roer. Iemand op de werf zag daar plots het woord Trintella in. De naam Trintella werd aan meerdere mensen voorgelegd en bleek beter uit te spreken dan Trintel. Dat was door de groeiende exportmarkt naar o.a. Engeland doorslaggevend.

Met de introductie van het polyester casco model in 1964 werd voor het eerst de merknaam Trintella gebruikt. Deze naam zou altijd verbonden blijven aan het merk zeiljachten van Jachtwerf Anne Wever, later Trintella Shipyard uit 's-Hertogenbosch.

De werf was ook één van de eersten met een zeilteken en een bedrijfslogo. Anne Wever had al heel vroeg een neus ontwikkeld voor moderne PR en communicatie uitingen. Immers hij had in zijn jeugd al eens een vlag ontwikkeld met zijn initialen om aan zijn 'personal branding' inhoud en vorm te geven.

Om de reputatie van het merk Trintella kracht bij te zetten, werd in de jaren zestig gebruik gemaakt van een bedrijfslogo en werd het grootzeil voorzien van een zeilteken. Het voeren van een zeilteken was niet geheel nieuw maar kwam nog uitsluitend voor in de eenheidsklassen, de open zeilboten. Het grote voordeel van het voeren van een zeilteken op het water was dat je op grote afstand het merk en type boot kon herkennen.

“De werf was ook één van de eersten met een zeilteken en een bedrijfslogo.”



'Vroege' communicatieuitingen van Anne Wever met zijn initialen - ca. 1940.





"De vele vrije creaties rond het zeilteken was destijds aanleiding voor het opstellen van een richtlijn voor de toepassing van het originele Trintella zeilteken"

De kernwaarden van het merk en haar boten zijn decennialang met iedere nieuwe serie boten herbevestigd. Een merk met een duidelijke signatuur dat zich wist te onderscheiden in de markt. Van de Stadt heeft hier als vaste architect een belangrijke rol in gehad en daarmee een grote bijdrage geleverd aan de kernwaarden van het merk Trintella.

Die duidelijke en herkenbare signatuur werd losgelaten toen de werf in 1992 verkocht werd aan een nieuwe eigenaar die met het merk de markt van snellere zeiljachten wilde in gaan. Voor het eerst sinds 35 jaar werd een andere jachtarchitect ingehuurd. Dit resulteerde in een sneller ontwerp. Ook het bedrijfslogo en zeilteken werden mee vernieuwd. Niet alleen de bestaande markt van Trintella-zeilers, maar ook de nieuwe te ontginnen doelgroep spraken de veranderingen van de werf minder aan. De bekende kernwaarden van het merk waren in het nieuwe ontwerp onvoldoende herkenbaar.

In de laatste fase van de werf, tot zij in 2002 definitief haar deuren sloot, is met de Trintella C serie nog een modellenlijn gelanceerd op basis van de succesvolle Trintella A serie, nu naar ontwerp van Ron Holland. Na de sluiting in 2002 werden het merkrecht en een aantal lopende projecten verkocht aan een Engelse werf. Na enkele pogingen van deze Engelse werf een doorstart te maken viel het doek, althans voorlopig. Een Italiaanse werf diende zich aan en nam het merkrecht over. Kennelijk zag deze werf meerwaarde en perspectief in het bouwen van zeiljachten met de naam Trintella. Vanuit een historisch perspectief is het interessant te zien dat er verschillende botenbouwers zijn geweest na het Anne Wever tijdperk die op basis van de Trintella-reputatie en merkbekendheid weer zeiljachten van dit merk wilden gaan bouwen. Ze faalden om het merk een duurzame toekomst te geven. Of... ?. Sinds 2017 is het merk weer in Nederland geregistreerd en is tijdens een bijeenkomst van de Trintella Vriendenkring in 2018 door Doornik Yachts het Trintella 2.0 Concept gepresenteerd. Zou het dit keer wel lukken om het DNA van de grondlegger van het merk een verdere toekomst te geven?

Hoe staat het met het Trintella zeilteken in uw grootzeil?

In het TVK-clubblad is eerder een artikel gewijd aan het gebruik en 'misbruik' van het zeilteken. De vele vrije creaties rond het zeilteken waren destijds aanleiding voor het opstellen van een richtlijn voor de toepassing van het originele Trintella zeilteken. In de voorbereiding zijn veel foto's bestudeerd die zijn gemaakt tijdens de jaarlijkse zeilwedstrijden van de vereniging in het Hemelvaartweekend. De richtlijn is vastgelegd in een Technisch Informatie bulletin (No.1)



Zeilteken in grootzeil – Eerste generatie Trintella's



Bedrijfslogo van Jachtwerf Anne Wever



Zeilteken in grootzeil – Tweede generatie Trintella's



Bedrijfslogo van de werf na de doorstart – 1992 tot 2002

OVERZICHT VAN VRIJE CREATIES ROND HET TRINTELLA ZEILTEKEN HOE HET NIET HOORT!



Positie te hoog in het zeil. Te groot. Goede positie aan SB-zijde (gekan-
teld naar voren gericht maar foute
positie (logo wijst naar achter) aan
BB-zijde. Voordeel van dit zeilteken
is dat het aan BB en SB op exact de-
zelfde positie geplaatst kan worden
(pijl naar voren)



Teken heeft een verkeerde vorm
door bijna gelijkzijdige driehoeken.
Positie hier net andersom als voor-
gaande voorbeeld. Aan BB de goe-
de richting van de pijl. Aan SB verke-
erd. Bovendien is de hartlijn van
het logo hier parallel aan de giek
en niet haaks op het achterlijk.



Hier is het TVK-logo gebruikt i.p.v.
het originele Trintella werf zeilte-
ken, maar dan ook nog verkeerd
(onderste driehoeken zijn niet
dicht)



Vorm en positie benaderen het ori-
gineel. Positie haaks op achterlijk.
Kleur is echter origineel zwart. De
lijnen van de bovenste driehoek
iets te dik. Ook hier wijst aan BB
zijde de pijl naar achter.



Zeilteken op z'n kop. En horizontaal
ipv haaks op het achterlijk.

De laatste jaren kwamen er ook vragen over het zeilte-
ken voor de grotere generatie Trintella A en C jachten,
welke in de eerste richtlijn niet was meegenomen.
Naast het zeilteken zagen we ook de behoefte van ei-
genaren om de originele merk- en type stickers weer
op de romp toe te passen.

Recent is dan ook een tweede versie van het Tech-
nisch Informatie bulletin No.1 verschenen, met als titel:
Toepassing en levering van Trintella zeilteken en merk-
en type stickers. In deze geheel herziene publicatie
staat voor alle Trintella-schepen de richtlijn voor een
juist gebruik van het zeilteken. Maar ook de toepassing
van de authentieke merk- en type stickers. Ook is nu
een suggestie gedaan hoe deze stickers en zeiltekens
te maken respectievelijk te leveren.

En om het helemaal gemakkelijk te maken: in de
TVK-shop zijn de zeiltekens gratis beschikbaar als vec-
tor tekeningen, ideaal om de juiste vorm en verhou-
dingen door te geven aan zeilmakers of om zelf een
correct zeilteken te maken.

Wat zou het mooi zijn als de Trintella-vloot zowel op
het water als in de havens weer duidelijk herkenbaar
wordt door een authentieke toepassing van de Trintel-
la merkuitingen. 📍



VAN DIJKE

MOTOREN-WATERSPORT



MOTOREN-INBOUW-PARTS-SERVICE

Jachthaven Den Osse 3 Brouwershaven

0111-692034

www.vandijke.nl

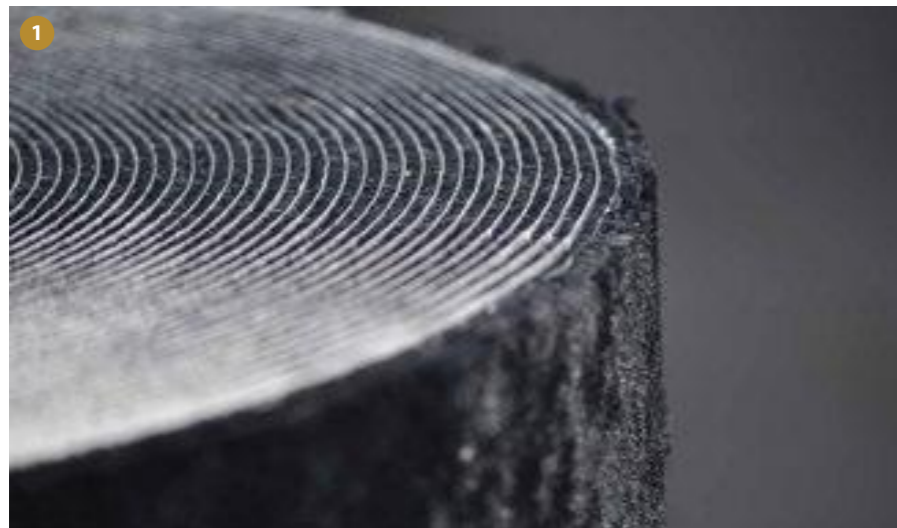


TVK Bestuurslid Willem de Graaf, eigenaar van de 'Ros Beyaert' een Trintella IIIa was gefascineerd door het verhaal over de ontwikkeling van dit revolutionaire product en waagde de sprong om dit nieuwe materiaal toe te gaan passen op zijn Trintella.

FINSULATE

INNOVATIEVE ANTI-FOULING

Het nieuwe antifouling concept FINSULATE werd voor de eerste keer gepresenteerd aan de Trintella Vriendenkring tijdens een lezing op de Voorjaarsbijeenkomst in Lelystad in 2017. Rik Breur, de uitvinder en ontwikkelaar van deze innovatieve antifouling gaf een zeer informatieve presentatie van zijn vinding en de voordelen die dit product ook voor Trintella eigenaren kan betekenen.



1 Finsulate op de rol

2 Verschil tussen Finsulate en conventionele AF

3 Doorsnede Finsulate folie

Tijdens een eerste kennismaking met Rik Breur was ik onder de indruk van het ontwikkelingsproces om in 12 jaar van een idee, naar een totaal nieuw product te komen. Rik heeft in Delft materiaalkunde gestudeerd, met een voorkeur voor biologie. Zijn afstudeeropdracht deed hij bij TNO, waar hij als promovendus en later als projectleider aan de slag ging. Een ideale omgeving voor een onderzoeker natuurlijk. Rik vertelde mij dat 12 jaar voor een doorbraak in materiaal-

ontwikkeling niet abnormaal is. Tijdens zijn onderzoek werd hem duidelijk dat er geen perfecte oplossing is voor het aangroei probleem van onderwater objecten. Uitgangspunt was om met een milieuvriendelijker alternatief voor de traditionele antifouling te komen. En zo resulteerde dit in 2006 gestarte initiatief in het product dat in 2019 bekroond werd met de *European Inventor Award*. De mens vecht al eeuwen tegen aangroei en als een schip maar lang genoeg

4 Eerst smalle band op de waterlijn

5 Verder systematisch met verticale stroken volgeplakt



stilligt en het water warm genoeg is, zal er altijd wat aangroeien. Dat betekent niet dat het een probleem is dat niet hanteerbaar is, ook zonder gif. Waarop is de werking van Finsulate gebaseerd?

Het Product

Finsulate is een fysieke barrière tegen aangroei van mosselen en zeepokken. Finsulate is geen verf maar een zelfklevende folie dat als een 'wrap' op de romp van een schip wordt aangebracht. Door de fijne vezelstructuur op het oppervlak wordt aangroei verhinderd. Je kunt het nog het beste vergelijken met een kortpolig tapijt.

In eerste instantie is Finsulate ontwikkeld voor stilliggende objecten zoals de kooien van viskwekerijen. Viskooien zijn extreem lastig te beschermen omdat de kooien stilliggen en daarnaast de uitwerpselen van de vis een goede voedingsbodem voor aangroei vormen. Dit product heeft laten zien de kooien tot 5 jaar aangroevrij te houden. Daarnaast is het milieuvriendelijke aspect natuurlijk zeer belangrijk: is het enige product dat zonder gif werkt. Finsulate heeft aangetoond dat aangroei in de meeste gevallen perfect geweerd wordt. Finsulate probeert niet de aangroei te doden, maar houdt het simpelweg op

afstand. Hierdoor wordt voorkomen dat sterke hechting aan de romp optreedt en als er dus toch wat op het oppervlak mocht komen, wordt dit eenvoudig weggeveegd. Aanvankelijk zijn eerst toepassingen voor de commerciële sector ontwikkeld, maar de behoefte om de toepassing uit te breiden naar de pleziervaart groeide snel. Na de nodige praktijktesten in onder andere Nederland en de Verenigde Staten, is in 2017 de introductie in de pleziervaart gedaan. Inmiddels is Finsulate wereldwijd gepatenteerd en wordt het over de hele wereld geïntroduceerd via een netwerk van agenten. De nadruk ligt op Noord-

Europa, maar inmiddels varen er jachten rond in het Middellandse Zeegebied en ook rond Noord-Amerika.

Finsulate is uitgebreid getest in samenwerking met instituten als MARIN, TNO en TU Delft en heeft de nodige praktijktesten op schepen doorstaan.

Finsulate is zowel in laboratoria als in de praktijk uitgebreid getest op het effect van de vezels op de weerstand bij beweging door het water. Duidelijk is dat de waterstroming rond objecten verandert. Netto heeft dit geen effect op de weerstand ten opzichte van een gladde romp. Doordat de antifouling-eigenschappen superieur zijn ten opzichte van de conventionele antifouling-erven, wordt de winst in brandstofverbruik duidelijk wanneer een schip zou gaan aangroeien.

Een belangrijke vraag die gesteld wordt: blijft het folie wel zitten en hoe zit het met beschadigingen? Ook hierop zijn de producten uitgebreid getest. Inmiddels zijn botsproeven uitgevoerd waarbij blijkt dat Finsulate bij veel hogere botsnelheden beter blijft zitten dan een conventionele verf. Ook blijkt uit het gebruik op schepen dat er geen beschadigingen optreden tot rompsnelheden van 30 knopen.

Finsulate op een Trintella

Onze Trintella IIIa, 'Ros Beyaert', ligt sinds 3 jaar in Alicante, Spanje. Het schip ligt daar altijd in het water met uitzondering van het jaarlijks op de kant zetten voor het 'knippen en scheren'. In de praktijk betekent dit drie dagen op de wal waarin het schip wordt afgespoten, de oude antifouling opgeschuurd en 2 nieuwe lagen antifouling aangebracht.

Deze antifouling is minder giftig dan vroeger. Goed voor het milieu, maar heeft wel tot gevolg dat ik na een half jaar in het zoute water met plamuurmes en duikuitrusting het water in moet om de aangroei op het onderwaterschip te verwijderen. Bovendien deed ik in Nederland deze klussen zelf, maar dat is in de meeste Spaanse havens niet toegestaan.

Ook Finsulate zal je moeten schoonhouden. Daarbij zijn er twee mogelijkheden: In de kraan hangen en afsprengen en weer te water of met een duikuitrusting en plamuurmes te water. Een plamuurmes lijkt dan weer terug bij af, maar in het geval van Finsulate zit de aangroei niet vast en is het extra brede plamuurmes meer bedoeld om over een groter oppervlak tegelijk te 'vegen'. Mijn ervaring met een ander schip is dat Finsulate



met beide alternatieven goed aangroei-vrij is te houden.

In december 2019 was het zover. Het schip stond op de kant, de oude antifouling was geschuurd en twee goede primerlagen waren aangebracht. Rik Breur kwam zelf naar Alicante en samen konden wij in een dag onder ideale omstandigheden de Finsulate folie aanbrengen. Dit onder ruime belangstelling van andere booteigenaren en enkele lokale werven.

Zoals de foto's laten zien is de werkwijze als volgt:

Eerst wordt een smalle band op de waterlijn aangebracht. Daarna een band vanaf de boeg via onderkant kiel tot aan de roerhak. Een derde smallere strook loopt bij een s-spant dan in de knik van romp naar kiel. Ook het roer krijgt eerst een band aan de achter- en voorkant. Daarna wordt de zelfklevende folie in verticale banen geplakt en met een flexibel mes exact aansluitend afgesneden.

Eindresultaat

Met het resultaat ben ik zeer tevreden. Hoewel mijn drijfveer zeker ook het milieu is, is Finsulate voor een schip in Spanje ook financieel een goed alternatief. Bij een levensduur van minimaal 5 jaar is het in de kraan afsprengen van de romp voordeliger dan het in 3 dagen op de wal laten opbrengen van antifouling. Met een hetelucht pistool kan de folie eenvoudig worden verwijderd. ⚓

6 Strak en milieuvriendelijk eindresultaat



- Effectieve antifouling ZONDER biociden
- Spaar tijd, geld EN het milieu
- Levensduur MINIMAAL 5 jaar

HISWA PRODUCT VAN HET JAAR 2018

- info@finsulate.com
- www.finsulate.com
- 085 065 3470

EXPERT IN MASTEN OP MAAT

Complete tuigages

- Vervanging en reparatie
- Nieuwbouw, calculatie en advies
- Standaard en custom built masten
- Levering mast onderdelen
- Custom RVS en aluminium werken
- Verstaging en rolreefsystemen
- Lijnen en splitswerk
- Mobiele werkplaats
- 0187 486863

importeur van
SPARCRAFT en AXON

NEUTMAST.NL



De Santa Maria

een Trintella III met een bijzonder Bouwnummer

Omdat we graag willen weten waar al die mooie Trintel- en Trintella-zeiljachten van Jachtwerf Anne Wever zijn gebleven en welk verhaal deze boten te vertellen hebben, heeft het Team Behoud een paar jaar geleden de jacht geopend om zoveel mogelijk bouwnummers letterlijk en figuurlijk boven water te krijgen. Onze oproepen op de website hebben daarvoor tot vele reacties geleid van eigenaren over de hele wereld.



Eerste brochure 1969 met Anne Wever aan stuur

We houden ook de ogen goed open voor wat er in de tweedehandsbotenmarkt gebeurt. Er verschijnen daar met regelmaat Trintels en Trintella's die we nog niet kennen, of beter: waar we het BN nog niet van hebben geregistreerd. Zo ook in het voorjaar van 2019 toen er bij scheepsmakelaar De Schepenkring in Lelystad een wel heel fraaie Trintella III opdook. Toen we zagen dat deze de naam Santa Maria had werd de aandacht pas goed getrokken. De foto's bevestigden dat we hier met een zeer authentieke Trintella III te maken hadden. De foto met het werfplaatje met daarop Bouwnummer 535 matchte 100% met de oude BN-lijst van de werf. Conclusie: We vonden hier de wellicht meest bijzondere Trintella die de werf ooit gebouwd heeft. Deze Trintella III met bouwnummer 535 is het allereerste type III die de werf bouwde, in 1969. Ze kreeg zoals alle eerste nieuwe modellen van de werf de naam Santa Maria mee, naar de boot waarop Anne Wever zelf veel heeft gezeild in zijn jonge jaren. De kiem voor het succes van de werf werd in de zestiger jaren gelegd met de bouw en verkoop van de Trintel- en Trintella- I en II zeilboten, inmiddels beter bekend als de Classics-serie. Maar de eigenaren van de "Classics" lieten vaak hun interesse weten aan Anne in een wat ruimer en comfortabeler jacht. Het was voor de werf dus tijd om een groter type Trintella te ontwikkelen. De huisarchitect Ricus van de Stadt tekende het type III, een 35 voets-middenkuiper met een slaapcabine achter de kuip. Hiermee zou de werf de markt van de 35-voeters (en later steeds groter) binnentreden, en daarmee de bouw van de meer modern gelijkende jach-

De Santa Maria in haven Lelystad



BN 535, het prototype van de Trintella III - tijdens de eerste bijeenkomst van de TVK in Veere in 1969

ten die geheel uit polyester werden gebouwd. Ook werd een trendbreuk in de modellenpolitiek ingezet door het tijdperk van de klassiek gelijkende scherpe jachten met houten opbouw achter zich te laten. In 1968 werd de mal gemaakt voor de seriebouw van het type III. En op de eerste voorjaarsbijeenkomst van de Trintella Vriendenkring in Veere toonde Anne Wever zijn nieuwe model de Trintella III, met bouwnummer 535, genaamd de Santa Maria. Via de makelaar hebben



we de vorige en de huidige eigenaar opgespoord. Omdat de huidige eigenaar dhr. van Leijden, bij de voorbereiding van dit artikel, langere tijd in het buitenland vertoeft hebben we nog geen gelegenheid gehad de vele historische documenten, die gelukkig bewaard zijn gebleven, van deze boot in te zien. Hierover publiceren we mogelijk op een later tijdstip. De vorige eigenaar dhr. Hogestijn uit Almere hebben we bereid gevonden enkele vragen te beantwoorden. Eigenlijk wist hij niet dat hij een bijzonder exemplaar Trintella in bezit heeft gehad. En toeval of niet: hij heeft haar in een bijna originele staat teruggebracht. Maar daarvoor had hij dan ook wel een speciale reden. Lees hiernaast wat dhr. Hogestijn vertelde.

Welke zeilervaringen had u vóór de Santa Maria?

In mijn jonge jaren ben ik begonnen in een Piraatje en daarna heb ik veel gezeild (al of niet met een eigen boot) in de open klassen van Solo tot Polyvalken. De Friese meren was mijn favoriete zeilgebied. Behalve in polyester boten heb ik ook regelmatig meegezeild op houten zeiljachten. De eigenaren van deze schepen wezen me er altijd fijntjes op dat ze weinig gearmeerd waren van de vele 'tupperware' boten die op het water verschenen. Ze noemden uiteraard ook de nadelen van houten zeilboten: het vereiste een intensief onderhoud. Een vriend was in de tachtiger jaren eigenaar geworden van een Trintella II. Ik had in die tijd

Stuurstand



Na de schilderbeurt en teakdek renovatie



De Santa Maria na de schilderbeurt



Authentiek interieur, Pantry en de Navigatie hoek

geen eigen boot, maar zeilde regelmatig met hem mee. Mijn waardering voor het merk ontstond en het sentiment rondom polyesterboten nuanceerde zich iets. Toen ik circa 20 jaar geleden een eigen kajuitzeilboot zocht liep ik toch met een boog om de polyester jachten heen. Ik zocht dus naar een stalen Trintella. Ik realiseerde me tijdens deze zoektocht meer en meer dat ook een stalen romp zo haar eigen onderhoudsproblemen kent. Het beste aangeboden exemplaar op dat moment, een stalen Trintella IIa, bleek dermate veel achterstand in het onderhoud te hebben dat een restauratie veel te kostbaar zou worden. Na ruim een jaar staakte ik de zoektocht naar een Trintella en heb ik een aantal jaren niet actief gezocht. Er was wel liefde ontstaan voor de kwaliteiten van het merk Trintella en de boten die Anne Wever bouwde. Toen we dan toch weer interesse kregen een eigen jacht te bezitten zou het zeker een Trintella moeten worden, maar wel een model met meer ruimte en comfort. De Trintella III kwam als model binnen bereik en de zoektocht werd gestart. In 2007 werden we eigenaar van dit type. De boot had een andere naam (Christel), maar uit de vele documenten die in de boot lagen bleek dat de originele naam Santa Maria was. Zonder aarzeling hebben we onze boot weer die originele naam gegeven.

Wat weet je over de boot in de tijd voor je hem kocht?

Het jacht is de langste periode in bezit geweest van dhr. Lutz. Zeer waarschijnlijk was hij de eerste eigenaar na Anne Wever. (Red.: Anne verkocht zijn prototype-model, altijd Santa Maria genaamd, binnen een seizoen). Ik vermoed dat dhr. Lutz de boot tussen 1970 en 2007 in zijn bezit heeft gehad, met als vaste ligplaats

Kajuitdak versterking



In opdracht van het jachtservicebedrijf Kooistra in Akkrum die veel werkzaamheden heeft gedaan, heeft Poly Constructor uit Bolsward de restauratie van het kajuitdak uitge-

voerd. Het kajuitdak met in het midden de maststeun bleek ernstig verzwakt als gevolg van inwatering van de sandwichconstructie. Voor de reparatie is ervoor gekozen deze van binnenuit te restaureren en de buitenzijde volledig intact te laten. Het plafond is volledig verwijderd en alle slechte en rotte (hout) materiaal verwijderd. Daarna is een eerste laag glasvezel tegen het dak bevestigd met epoxy. Vervolgens is in stappen ca. 20 mm pvc-schuim aangebracht, waarna in 3 lagen een laminaat is opgebouwd met glasvezel en epoxy. (ca. 2000 gr/m²). Het plafond afgewerkt met plafondplaten.



Ingang achterkajuit

een haven aan de Bodensee. Hoe intensief ermee gezeild is weet ik niet, maar ik vermoed dat de boot in al die jaren niet van dit meer is weggeweest. Toen dhr. Lutz afstand wilde doen van deze boot heeft hij een bevriende relatie in Nederland gevraagd haar naar Nederland te halen en daar te koop te zetten. Voor een gebruikt jacht zijn er zeer veel originele documenten overgeleverd, die nu in het bezit zijn van de nieuwe eigenaar, – zeker interessant om de historie van dit bouwnummer verder te onderzoeken.

In welke staat was de boot toen je hem kocht?

Het was duidelijk dat de Santa Maria de laatste jaren weinig aandacht had gehad. Ik wilde haar in een zo authentiek mogelijke staat terugbrengen en riep daarom de hulp in van een expert/taxateur om te weten te komen wat ik kon verwachten bij het opknappen van deze boot. Naar aanleiding van zijn bevindingen ben ik stap voor stap alle onderdelen van de boot aan gaan



Middenkuip met stuurstand

pakken. Zo zijn in verloop van de tijd niet alleen de grotere zaken aangepakt zoals elektrische bedrading, teakdek en -naden, motorrevisie, in- en exterieur geschilderd, keerkoppeling, raamrubbers maar ook kleinere zaken als kussenbekleding, kajuitdeurtjes, zeilen en zeilzakken etc. etc.

Maar zoals in ieder restauratieproject komen er ook lastige en niet geplande zaken naar boven. Bij deze boot bleek dat de mastondersteuning te zijn. Dit kwam naar voren toen er een expert aan boord kwam om een controle in te stellen namens de verzekeraar. Het dak had zijn sterkte verloren als gevolg van inwatering van de constructie en was daardoor onvoldoende sterk voor een duurzame en veilige ondersteuning. Dit is aangepakt door aan de binnenzijde het gehele dak te restaureren en te verstevigen (Zie katern). Overigens had de constatering van de verzekeringsexpert nog wel een staartje, omdat daarmee bleek dat mijn aankoopkeurmeester dit euvel niet had geconstateerd. De laatste heeft na een rechtszaak zijn verantwoordelijkheid moeten nemen en een groot deel van deze reparatie betaald.

Hoe belangrijk was het om de Trintella III in haar oorspronkelijke staat terug te brengen?

Ik denk dat het mijn interesse naar de oorspronkelijke duiding van objecten is die mij er iedere keer weer toebrengt om tot het uiterste te gaan. Dat was al zo bij de diverse oude huizen die ik heb gehad en waar ik altijd aangetrokken werd door de authentieke details in de bouw en stijl van het ontwerp, en om deze dan vervolgens weer in haar oorspronkelijke vorm terug te brengen. Slopen en vervangen door iets nieuws komt niet vaak op in mijn gedachte. Door deze aanpak is deze Trintella weer in haar oorspronkelijke staat teruggebracht. 📍

De Santa Maria terug in de haven van Lelystad

ALLE TECHNIEK AAN BOORD

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

Baanhoek 152
3361 GN
Sliedrecht

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

DE BETROUW-
BARE
KRACHT

Baanhoek 152
3361 GN
Sliedrecht

☎ +31(0)184 - 499945
✉ info@cmbelex.com
🌐 www.cmbelex.com

SCHEEPSBEGLAZING

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

Versterkerstraat 1
1322 AN Almere
NEDERLAND

☎ +31(0)356 - 521012
✉ info@gebo.com
🌐 www.gebo.com

Een Trintella verzeker je bij Robbe.

Heuvelstraat 5
4901 KD Oosterhout

Telefoon (0162) 45 22 00
E-mail info@robbe.nl
www.robbe.nl

ROBBE

Financiële Raadgevers

Trintella Flush Deck serie



Santa Maria - Trintella 53

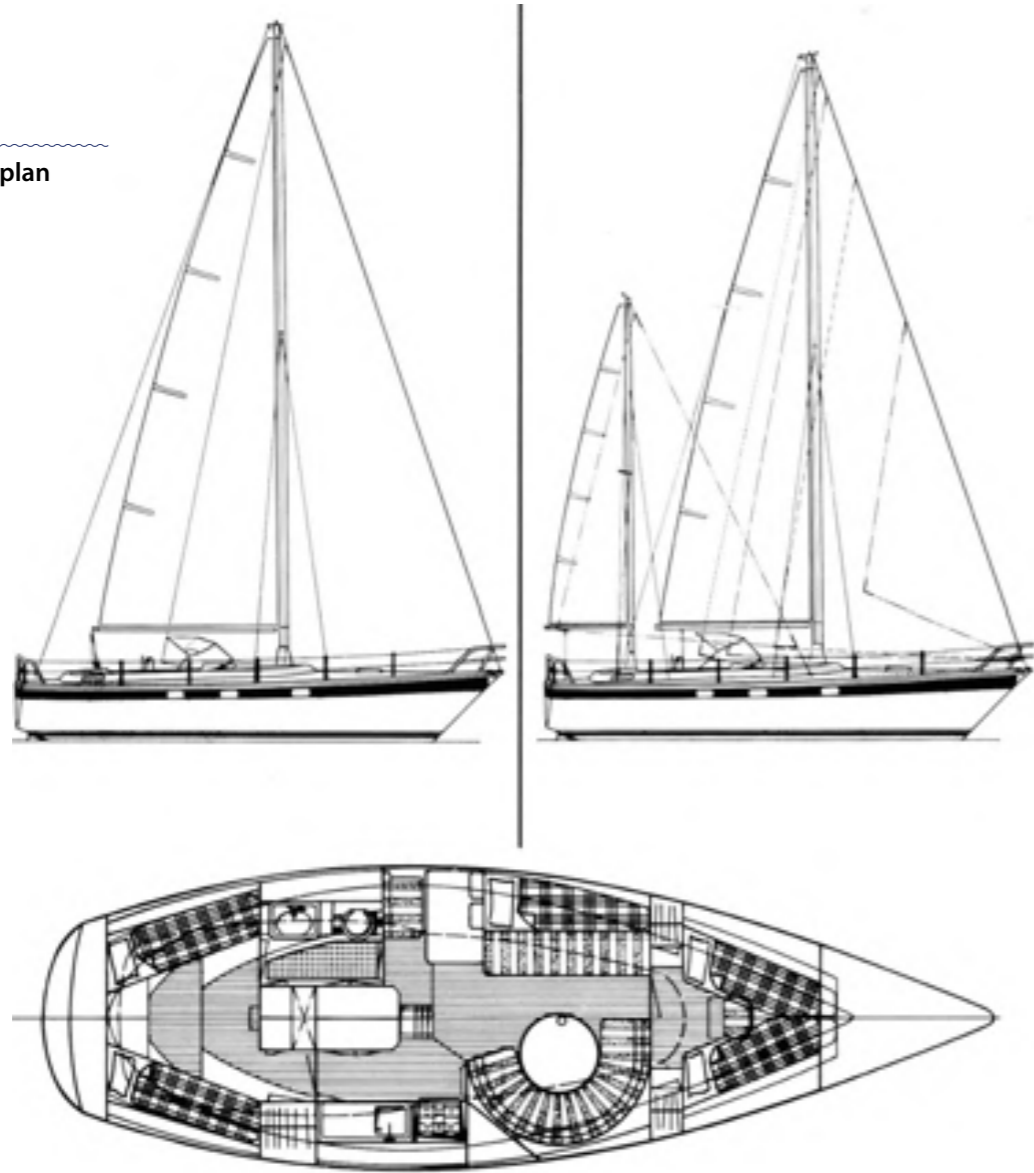
Focus op een Trintella serie
zeewaardige zeiljachten met
een Flush Deck en middenkuip.



In het midden van de jaren zeventig sloeg de werf een nieuwe weg in met de introductie van een serie modern gelijkende jachten die bepalend was voor de portfolio van de werf in de jaren tachtig. Het eerste model van deze serie was een 38-voet Trintella, die de Trintella 38 werd genoemd: vanaf dit model zouden alle volgende Trintella typen naar de lengte in voet worden genoemd. Later werd de serie uitgebreid met een 44/45 - ft type, en ten slotte werd de Trintella 53 gelanceerd. Deze Trintella 53 zou als de allergrootste ooit in polyester gebouwde Trintella de geschiedenis ingaan. Karakteristiek aan de modellen in deze serie was het hoge vrijboord, de center cockpit en het flush dek. Omdat de moderne dek lay-out met royale binnenruimte resulteerde in een hoog vrijboord, was een diepere kiel noodzakelijk om het hogere gewicht te compenseren. Met deze modellen ging ook voor het eerst een salon met riante ronde zitbank tot de standaarduitrusting behoren. Alle modellen uit de serie konden met kits of sloep tuigage geleverd worden. Deze Trintella is anno 2020 alweer ruim 45 jaar op het water te zien en maakt het door zijn kwaliteiten een zeer geliefde 'vertrekkersboot'.

VAN HOLLAND - Trintella 38 bij Medemblik

Zeil - en indelingsplan
Trintella 38



Interieur Trintella 38



Trintella 38

De Trintella 38 was het 'instapmodel' van de flush deck- serie. Het hoge vrijboord op 38-voet lengte zorgde voor een riante binnenruimte met ruime stahoogte en mogelijkheid voor alle voorzieningen die een lang en comfortabel verblijf aan boord mogelijk maken.

Quote uit Waterkampioen 02/2011
(rubriek tweedehands)

'De Trintella 38 is een klassieke verschijning en straalt degelijkheid en klasse uit. Deze Trintella was met de lage opbouw in de tweede helft van de jaren zeventig een moderne verschijning. Het is geen sportieve zeiler, het hele concept is gericht op luxe, comfort en zeewaardigheid. De Trintella 38 is dan ook een schip om lange zeereizen mee te maken en om langere perioden aan boord te verblijven'

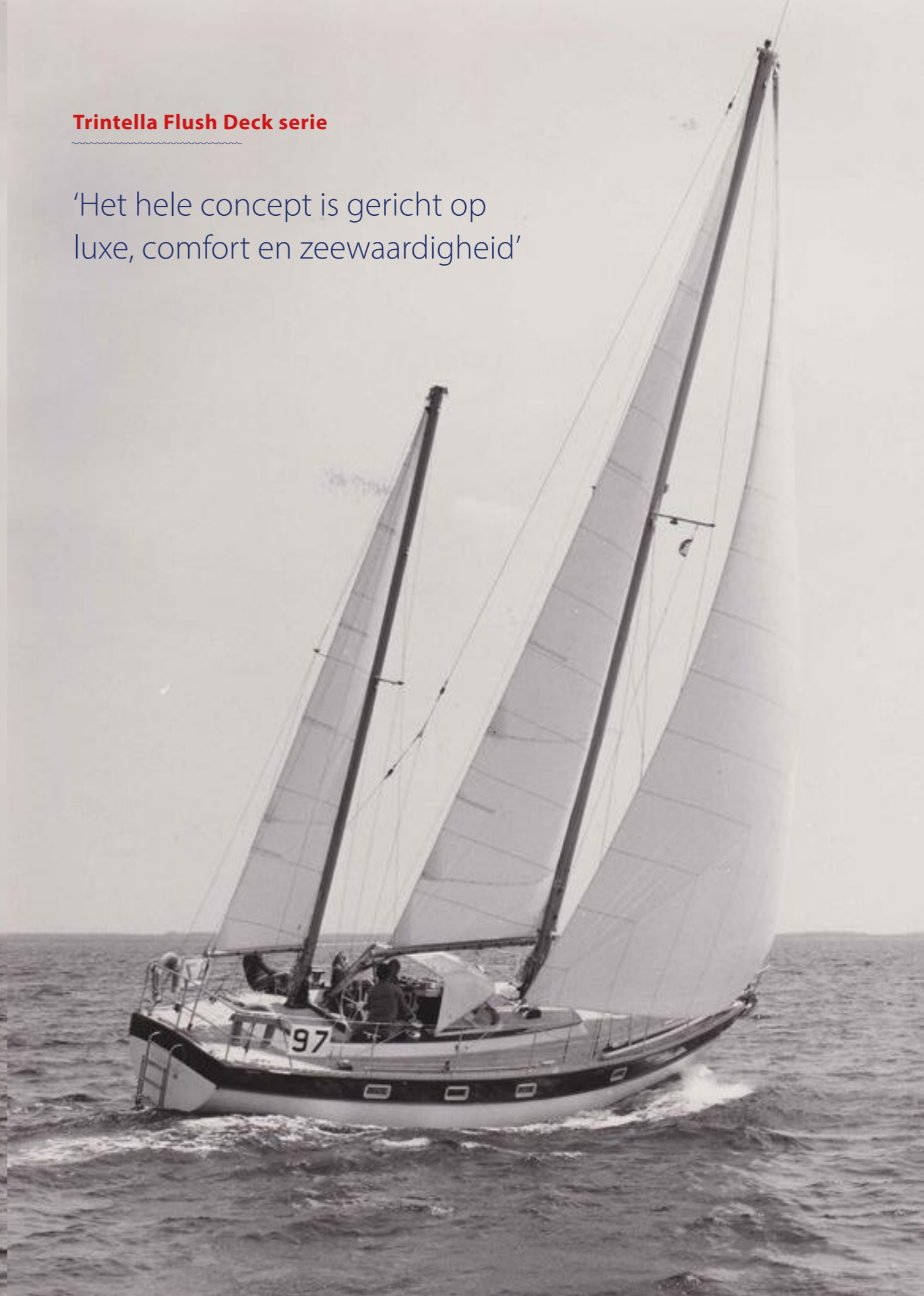
GEGEVENS TRINTELLA FLUSH DECK SERIE

Type	38	44/45	53
L.o.a, m	11,55	13,40/13,70	16,15
Waterlijn, m	9,00	10,80	13,2
Breedte, m	3,70	4,10	4,70
Diepgang, m	1,90	2,20	2,20
			Kielmidzwaard: 1,7 tot 3,0
Wvpl, kg	10500	14500	23000
Ballast, kg	4400	6000	7000
			Kielmidzwaard:7100
Zeiloppervlak, m ²	Groot: 31,8/28,1 Genua: 54,5/52,6 Bezaan: 11,5	Groot: 39,5/35,0 Genua: 72,7/72,7 Bezaan: 11,5	Groot: 51,2/57,0 Genua: 89,0/89,0 Bezaan: 18,8
Bouwperiode	1976 tot 1985	44: 1979 tot 1983 45: 1983 tot 1986	1982 tot 1989
Bouwaantal	Ca. 45	44:24 en 45: 11	53: 9
Tuigage	Sloep/Kits	Sloep/kits	Sloep/kits
Type kiel	Lang	Lang	Lang



Trintella Flush Deck serie

'Het hele concept is gericht op
luxe, comfort en zeewaardigheid'



Trintella 44 onder Canadese vlag



Trintella 44/45

De Trintella 44 paste in de natuurlijke groei van de portfolio van de werf. Toch zou het na introductie van de 38-voeter nog een jaar of drie duren voordat de Trintella 44 in 1979 het licht zag. De extra ruimte in de Trintella 44 kwam vooral ten gunste van een grotere achterkajuit en extra kooien met een tweede toilet-ruimte in het voorschip.

De 44-voeter werd later, in 1983, opgevolgd door een verbeterde versie: de Trintella 45. In dit model werden de verbeteringen meegenomen die geïntroduceerd waren bij de inmiddels gelanceerde Trintella 53. Door het achterschip van een negatieve spiegel te voorzien, kreeg deze niet alleen een modernere lijn, maar werd ook nog meer ruimte gecreëerd in de achterkajuit. Daarnaast werd het roer verder naar achter geplaatst en de scheg verkleind. Daarnaast werden de rondere en moderne vormen van de Duitse architect Dieter Sieger in het interieur geïntroduceerd. In combinatie met de aanpassingen aan de dek lay-out zou je de Trintella 45 beter een kleinere versie van de 53-voeter kunnen noemen dan een verlengde Trintella 44.



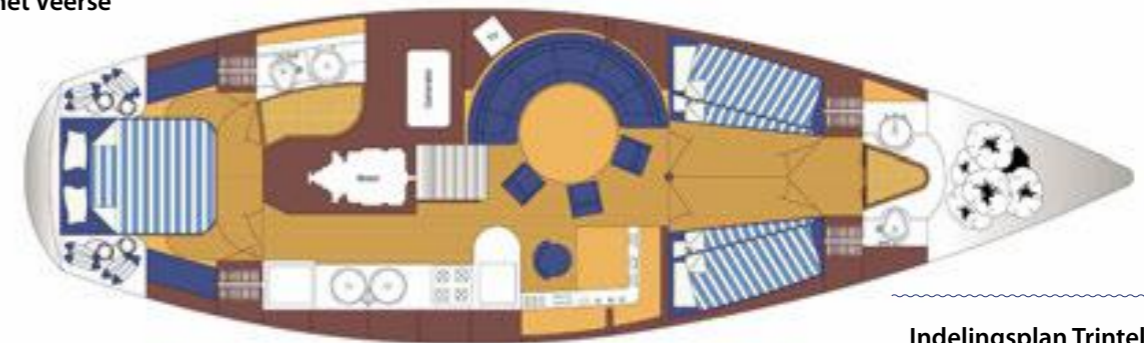
Groene Swaen - Trintella 44



Trintella 45 met schuinere spiegel



Zij aan zij op het Veerse Meer - 2018



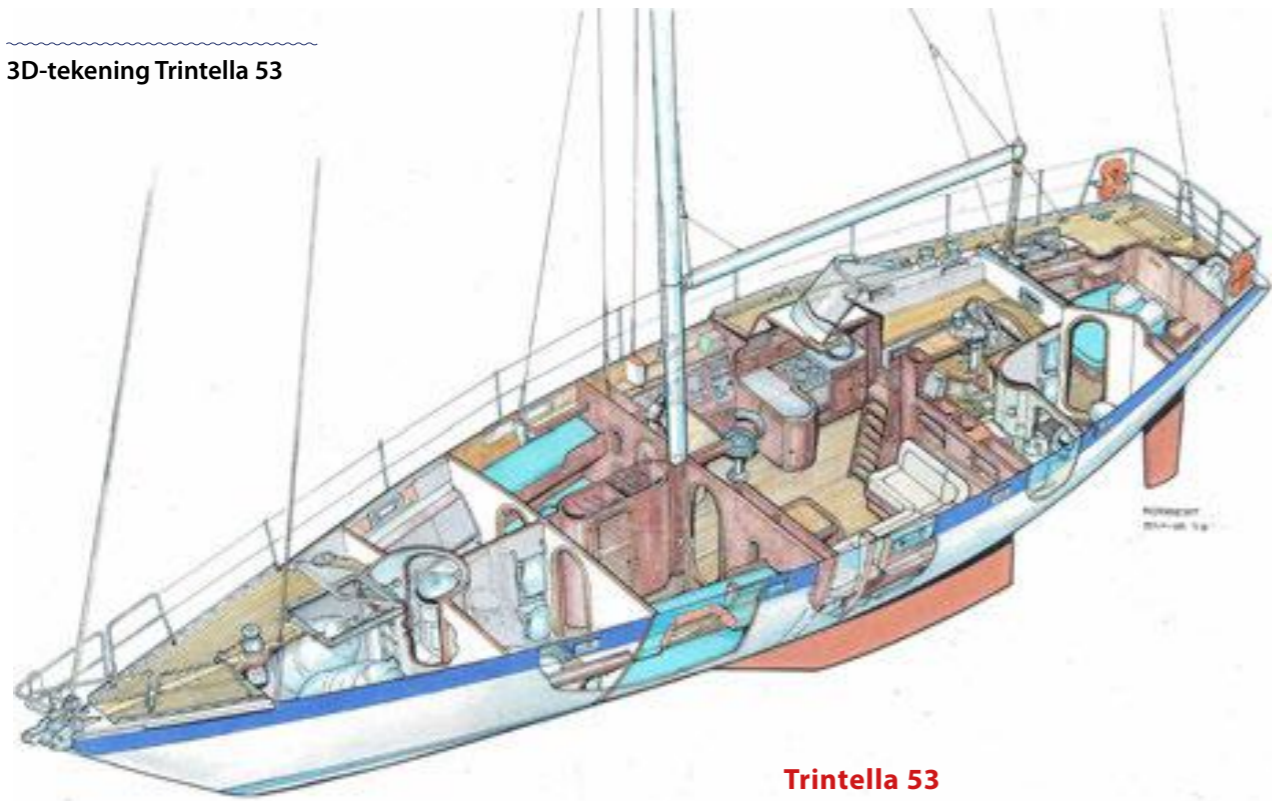
Indelingsplan Trintella 45

Quote uit *Yachting*, december 1984

'Like her predecessors, the Trintella 45 is a masterpiece of yachtbuilding, constructed to the highest standards and finished to perfection by fine Dutch craftsmen.'

In drawing the lines of the Trintella 45, Van de Stadt was not satisfied with merely scaling down the magnificent 53. In order to retain a substantial part of the larger yacht's below-decks space, the designer gave her much fuller sections aft, to allow in particular for a magnificent after cabin in the Trintella tradition, and to enhance her power in a breeze.'

3D-tekening Trintella 53



Trintella 53

De Trintella 53, die in 1982 werd geïntroduceerd, behoorde op dat moment tot één van de allergrootste in polyester gebouwde jachten in de markt. De watersport pers in binnen- en buitenland was lovend over

Acquarius - Trintella 53



Santa Maria - Trintella 53 met Anne Wever aan het stuur

zowel de luxe en ruimte onderdeks als de zeileigenschappen. De Trintella 53 werd zowel in sloep- als kits uitvoering geleverd. Hij was niet alleen het grootste, maar ook het laatste model dat de werf in polyester zou bouwen.

Anne Wever bleef met de Trintella 53 tot in detail tegemoetkomen aan de wensen en eisen van de klanten in de buitenlandse markt. Ook de details hadden zijn aandacht. Om te voorkomen dat hij voor iedere klant een aparte servieskast moest timmeren waarin servies zeevast opgeborgen kon worden, bedacht hij een luxe Trintella servies dat perfect paste in de pantry en zo tot de standaarduitrusting zou gaan behoren. ⚓

Quote uit Yachting World, december 1982.

The Trintella 53 is an impressive yacht combining an elegant exterior with an equally attractive interior and effortless, quick sailing performance. The whole production conveys an air of total commitment to quality and consideration for the owner's convenience and comfort. It is easy to see why Trintellas are so well regarded.



VAN VLIET ZEILEN

HOOD

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

WWW.VANVLIETZEILEN.NL

U kent de **Oosterschelde**
 maar kent u ons al?

Ligplaatsen **Stalling** **Reparatie** **Service** **Onderhoud**

Veerhaven 3 Sluisplateau 29
Kats **Wemeldinge**
 T: +31(0)113 60 02 70 T: +31(0)113 62 20 93

www.vdrest.nl

Kats en Wemeldinge zijn twee centraal gelegen jachthavens met riante ligplaatsen. Elk met een geheel eigen karakter, rustiek in Kats of het meer bruisende Wemeldinge. Beide met een uitgebreide service op maat. U komt voor de Oosterschelde, u komt terug voor onze havens.

KNRM HELPT

DOWNLOAD NU DE GRATIS APP

HULP NODIG? GEBRUIK DE APP KNRM HELPT!

VEILIG UIT, VEILIG THUIS

WWW.KNRM.NL/HELPT

Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij

ZEILEN

honderd jaar geleden

De Annette verdwenen, de Racundra verwaaid

Armchair-sailing

Als in de winter de boot op de kant staat resteert voor de zeilhobby alleen de leunstoel. De Engelsen spreken van *armchair-sailing*. Ik mag al lezend de zeilhobby graag beoefenen en het was door de boeken van Kai-nes Adlard Coles dat ik geïnteresseerd raakte in het zeilen van zo'n honderd jaar terug, begin 20ste eeuw.

Coles is bekend als schrijver van onder meer het standaardwerk *Zwaar Weer Zeilen*, een boek dat op de boekenplank van veel zeezeilers prijkt. Verder schreef hij tal van pilot-boeken over het Engelse Kanaal en omstreken. Coles was eigenaar van de gelijknamige Engelse uitgeverij van nautische boeken.

Mijn aandacht ging vooral uit naar de boeken die Coles schreef over zijn eigen toertochten in de jaren twintig van de vorige eeuw. Wat deze boeken boeiend maakt is dat het zeilen in die tijd nog hemelsbreed verschilde van het zeilen van tegenwoordig: men voer in houten scheepjes, die nog maar zelden gemotoriseerd waren en die zeker nog niet over behulpzame elektronica beschikten.

In dit artikel vertel ik enkele bijzonderheden over Coles' zeilreizen aan de hand van twee boeken, die elk een tocht beschrijven. De eerste is de tocht waarin hij met twee vrienden vanuit Engeland via de Wadden naar Denemarken vaart (en terug). Het tweede verhaal is een tocht van Coles en zijn vrouw Mamie vanuit Riga in Letland naar Engeland, met een in Riga aangeschaft jacht.



Tocht 1

SOUTHAMPTON – KOPENHAGEN – SOUTHAMPTON

Coles

Coles werd geboren in 1901 en groeide op in het landhuis van zijn grootmoeder aan de Engelse zuidkust. Al jong begon hij met zeilen in open bootjes in de krekens en rivieren aan de Solent, het fameuze zeilwater tussen het vasteland van Engeland en het eiland Wight. Later bezat hij jachtjes van 20 à 22 voet, waarmee hij tochten maakte over diezelfde Solent en omstreken.

De kans voor een eerste grote zeiltocht in zijn zeiljacht de Annette kwam in 1923, kort nadat hij als accountant was afgestudeerd. De Annette was een houten scheepje van 8 meter lengte, nog zonder motor. Met de Annette wilde Coles samen met twee vrienden via Nederland en Duitsland naar Denemarken zeilen. Hij beschrijft het avontuur in zijn boek *In Broken Water*. Coles wilde graag de Nederlandse en Duitse wadden bevaren, waarvoor hij was geïnspireerd door het toen in Engeland beroemde boek *The Riddle of the Sands* (1903), geschreven door Erskine Childers. In dat boek van Childers, dat eigenlijk een spionageroman is, wordt uitgebreid verhaald over het zeilen in de krekens en over de wantijen van het waddengebied.

Verstandig?

De uitvoering van zijn plan werd Coles echter door verschillende vrienden afgeraden. Helemaal duidelijk is hij hierover niet in zijn boek, maar wellicht zal bij de adviezen van de vrienden de toenmalige politieke situatie hebben meegespeeld: het was immers kort na de Eerste Wereldoorlog, waar Engeland en Duitsland de grote rivalen waren. Een ander motief lag in het feit dat de Annette relatief licht gebouwd was, weliswaar modern voor de periode, maar daarmee meer voor racing dan voor cruising geschikt.

Maar Coles en zijn maten zetten hun plan door en voeren vanuit Southampton af via het Kanaal richting de Hollandse kust, uitgerust met niet veel meer dan kaarten en een kompas. Wel bezat het jacht al rolzeilen. Pilot-boeken voor jachten waren er nog nauwelijks. De kaarten lijmde Coles op board, waarover hij een laklaag aanbracht zodat ze in alle omstandigheden in de kuip geraadpleegd konden worden.

Een vage kustlijn

Aangekomen voor Holland was de vraag van onze drie zeilers: hoe nu? Iedere zeiler die wel eens bij nevelig weer voor onze kust dobberde weet hoe lastig identificatie dan is: laag gelegen land en – vooral toen – nauwelijks markante herkenningspunten: nog geen hoogbouw in Den Haag, geen rookpluimen vanaf de Maasvlakte.

De Annette



“Een vriendelijke Hollander trakteerde hen daar op jenever en sigaren, wat de zeilmaten hun vermoeienissen ongetwijfeld snel deed vergeten”



De Annette in Hoek van Holland

Om duidelijkheid te krijgen praaiden onze vrienden ter plekke een Nederlandse visser met de wens hen te gidsen richting IJmuiden. De vissers roken een kans bij de in hun ogen welvarende Britten en vroegen voor hun diensten 5 pond. Het drietal vond dat veel te duur maar had uit de conversatie wel begrepen dat ze ter hoogte van Scheveningen lagen. Verder naar het noorden varen leek hen gezien de af-

stand en de kille en nevelige weersomstandigheden bij nader inzien niet goed te doen, en dus keerden de zeilers de boeg en volgden de kust tot Hoek van Holland, waar in de Berghaven aan de Nieuwe Waterweg werd aangelegd. Die Berghaven was het einde van een enerverende maar ook vermoeiende eerste etappe over zee. Een vriendelijke Hollander trakteerde hen daar op jenever en sigaren, wat de zeilmaten hun vermoeienissen ongetwijfeld snel deed vergeten.

Opdringerig volk

De vrienden hielden een dag rust en reisden op die dag per trein naar Rotterdam, een stad waarvoor ze maar weinig waardering konden opbrengen. De volgende dag zeilden ze naar IJmuiden, waar in de haven hun Engelse scheepsvlag de aandacht trok. Vooral het jongvolk werd als irritant en opdringerig ervaren, schrijft Coles. Ouderen joegen hen weg en één man presenteerde zich als loods, wat het drietal na enige twijfel wel goed uitkwam. De man was primair behulpzaam als vertaler en bracht kaarten van de binnenwateren mee.

‘Geloodst’

Via het Noordzeekanaal voer men naar Amsterdam, waarvoor de waardering bij onze heren hoger uitviel dan voor Rotterdam. De hulp van de loods werd niet steeds geapprecieerd, aangezien hij met veel bravoure onder te lage bruggen wilde doorvaren en wilde opkruisen op een manier die de gaffeltuigage niet verdroeg.

Tot Enkhuizen verliep de tocht voorspoedig. De heren genoten van het oude stadje. Halfweg de oversteek van de Zuiderzee, de volgende dag, keerde de stemming van de loods in mineur, want hij twijfelde over de te volgen tonnen. Hij leefde op toen ze een vrachtschip konden volgen, dat het jachtje uiteindelijk naar Harlingen leidde. Coles schrijft dat ze zich verbaasden over de vele zeilende vrachtschepen op de Zuiderzee, waarvan er één op wonderlijk wijze beladen was met hooi.

Wadden

Via de Friese binnenwateren werden de wadden bereikt. Dit was voor Coles het gedroomde zeilgebied, waarover hij las in *The Riddle of the Sands*. Hij zou snel



Vrachtschip met hooi op de Zuiderzee

leren hoe het zat met die wadden: het jacht liep vast door een navigatiefout en er moest worden gewacht tot de kentering van het tij. Een jonge eenzame zeehond op de zandbank gaf wat vermaak. Langs de waddenkust van Schiermonnikoog voeren ze in de volgende dagen verder en daarna over zee tot aan het Duitse eiland Juist waar weer de waddenroute werd gekozen. Uiteindelijk werd Norderney bereikt waar eerst een nacht buitengaats werd geankerd alvorens de haven werd aangedaan.

De Annette verdwenen

De mensen op het eiland Norderney waren in het algemeen vriendelijk voor onze Engelsen, maar wel bespeurde Coles ‘onrust in de lucht’, wat hij toeschreef aan de sterke inflatie in het Duitsland van toen. In een bepaald café waar veel oud-officieren verbleven leken de zeilers niet erg welkom. Wellicht was het maar gelukkig dat ze de Duitse taal niet goed konden verstaan. Meer onrust, maar nu bij het drietal, zou volgen. Na een avondlijk bezoek aan een cabaret bleek namelijk tot hun grote schrik opeens de boot verdwenen. In het duister dachten zij haar op zee te zien. Klaarblijkelijk was ze gestolen, en dat met inbegrip van hun geld, papieren en andere bezittingen. Een ramp! Laat op de avond bleek er geen hotel meer open en ook de politie was niet bereikbaar. Na een doorwaakte nacht kregen ze de volgende ochtend hulp van een Duitser die goed Engels sprak en die de politie zover kreeg dat telegrammen werden verstuurd naar omliggende eilanden en havenplaatsen. Voor de huur van een motorboot leende de lokale helper de zeilers een miljoen Mark. Het duurde echter uren voor de politie aanstalten maakte om daadwerkelijk met die motorboot uit te varen, en toen het eindelijk zover was kwam er bericht dat de Annette was gestrand voor Norddeich, een havenplaatsje op het



Coles op de Wadden

vasteland. Dus werd de motorboottocht uitgesteld om eerst een café te bezoeken. De motorboot bleek een oude zeilende vissersboot te zijn die na een kwart mijl buitengaats vastliep, waarna met een jol, maar zonder de drie vrienden, de tocht werd voortgezet. Uiteindelijk kwam de Annette terug, vies en geplunderd door de dieven, de proviand opgegeten door de bergers. Gelukkig waren het geld en de papieren niet gevonden. Het was de dieven, leden van de extreem-rechtse Ludendorffpartij, erom te doen geweest om politieke redenen weg te komen van het eiland.

Over het vervolg van de reis ben ik kort: het verliep met minder drama. Onze vrienden bereikten uiteindelijk hun reisdoel, Kopenhagen, en keerden in goede gezondheid weer terug in hun vaderland.

Tocht 2

VAN LETLAND NAAR ENGELAND



De koop van de Racundra

De avonturen van zijn eerste cruise smaakten bij Coles, ondanks de pech op Norderney, duidelijk naar méér. Zijn volgende reis beschreef Coles in het boek Close-hauled.

In 1925 kocht hij, inmiddels getrouwd met de eveneens zeilminnende Mamie, een jacht van een Engels-



Mamie

man, die woonde in Letland en correspondent in die omstreken was. Per stoomschip reisde het stel vanuit Londen via diverse havenplaatsen aan Noord- en Oostzee naar Riga. Het jacht, Racundra genaamd, was in tegenstelling tot de Annette geen racer, maar een breed en zwaar gebouwde spitsgat (kits) ontworpen voor toertochten. De lengte was 9 en de breedte 3.45 meter, bij een maximale diepgang van 2.36 meter (met midzwaard). De ballast was 3,5 ton.

Bij aankomst in Riga bleek het jacht volledig overeen te komen met de beschrijvingen waarop de aankoop was gebaseerd. Vol lof was het stel over de ruime kajuit, zo schrijft Coles. Dat lag anders voor de ingebouwde 5 pk gloeikopmotor. Die motor zou geen lof krijgen aangezien hij er om de haverklap mee ophield.

Oostzee

Na de tewaterlating van Racundra voer het stel eind juli via de Golf van Riga de Oostzee op. Een probleem zou het kompas blijken dat sterk afweek, doordat de corrigerende magneten waren verwijderd tijdens de opslag van het jacht. Dit was hun niet verteld door de verkoper. Coles vertelt over de navigatie-improvisatie die vereist was, voor in Karlskrona (Zweden) het kompas door vakmensen kon worden gesteld.

De eerste bestemming was het Zweedse Gotland, maar de aanlanding van dat eiland was tricky door de voor de kust liggende riffen, rotsen en ondiepten. Uiteindelijk meerden ze af in een klein haventje op het eiland waar ze de voorraden konden aanvullen. Gedieneerd werd in een plaatselijk hotel waar nog nooit Engelsen waren geweest en waar de eetkamer gewoonlijk was gereserveerd voor de gouverneur van Gotland.

Douaneperikelen

In het toenmalige nog verdeelde Europa heersten douaniers over de toegang tot havens. Deze controleurs waren bij de aankomst in de baai van Karlskrona, bijzonder achterdochtig. Dat kwam misschien mede doordat ze de 'red ensign' van de Racundra aanzagen voor de Russische vlag. De boot moest worden ver-



“Na de tewaterlating van Racundra voer het stel eind juli via de Golf van Riga de Oostzee op”

De Racundra in Riga

haald naar een speciale aanlegplaats en de douaniers gingen rapport uitbrengen aan de hogere autoriteiten. De zeilers waagden zich desondanks aan de wal waar ze het Britse consulaat bezochten. De goed Engels-sprekende vice-consul hielp met de douaneperikelen en regelde dat er een monteur voor de haperende motor en een kompassteller zouden komen. Coles schrijft met enige ironie dat de motor gedurende de hele reis de boot slechts 6 mijl voortdreef en dat er 6 monteurs aan te pas moesten komen die in totaal 6 pond in rekening brachten. Hij had geen geluk met het 'stinkende monster'.

Storm op de Noordzee

Na het Kieler kanaal werden de waddeneilanden via de zeekant gepasseerd, waarna de Racundra tussen Vlieland en Terschelling de Waddenzee opvoer, alwaar volgens Coles bij idyllische weersomstandigheden een nacht geankerd werd in een van de getijdegeulen. In IJmuiden werd vervolgens aangelegd, en zowaar, de Zuiderzeeloods uit de eerdere reis van Coles kreeg lucht van hun aanwezigheid en vereerde hen met een

bezoek. Verdere havens werden na IJmuiden niet aangedaan.

Het vervolg van de tocht zou minder idyllisch verlopen. Coles vertelt dat op de zuidelijke Noordzee, nadat ze het lichtschip Noordhinder waren gepasseerd, de wind sterk begon aan te trekken. De barometer daalde snel en halverwege Sandettië sloeg de storm toe. In Coles' woorden:

“Plotseling verdwenen de golven als achter een wit gordijn en er weerklonk een sissend geluid. Het al diep gereefde schip wankelde onder de druk van de huilende wind. Sturen had geen zin aangezien de lijreling onder water lag, tot ik de grootschoot loste. Dat gaf verlichting. Vervolgens schootte ik de fok bak en de bezaansschoot aan. De boot lag bijgedraaid over stuurboord, werd van het land weggezet en kroop langzaam vooruit naar het veilige water van de Noordzee. Er heerste een verschrikkelijk geraas van de wind in rondhouten en want, maar boven alles uit woedde er een voortdurend dreunen.”



Na een zware nacht bleek de volgende ochtend het lichtschip Galloper nabij en kon dus de Engelse kust gemakkelijk worden bevaren. Het rantsoen moest door de zware omstandigheden beperkt blijven tot bitterkoekjes uit IJmuiden en een sterke drank genaamd Riga Balsem. De gevaarlijke Thames-monding lieten ze links liggen, om vervolgens veilig Southwold te bereiken. De zeilers besloten hier hun drijfmat te verblijven achter te laten en voor het eerst op hun reis in een hotel aan de wal te gaan slapen. Besloten werd Southwold tot eindpunt van de reis te maken, en de Racundra op de kant te leggen voor de winter. De zeilers reisden over land naar huis. 📍

ZELF LEZEN?

De geraadpleegde boeken van Coles zijn niet meer nieuw te koop, mogelijk nog wel tweedehands. Aanbevelenswaardig is de Nederlandse vertaling van zijn *Sailing Years*, een autobiografie, die te koop is in tweedehandsboekwinkels, o.a. te vinden via www.boekwinkeltjes.nl

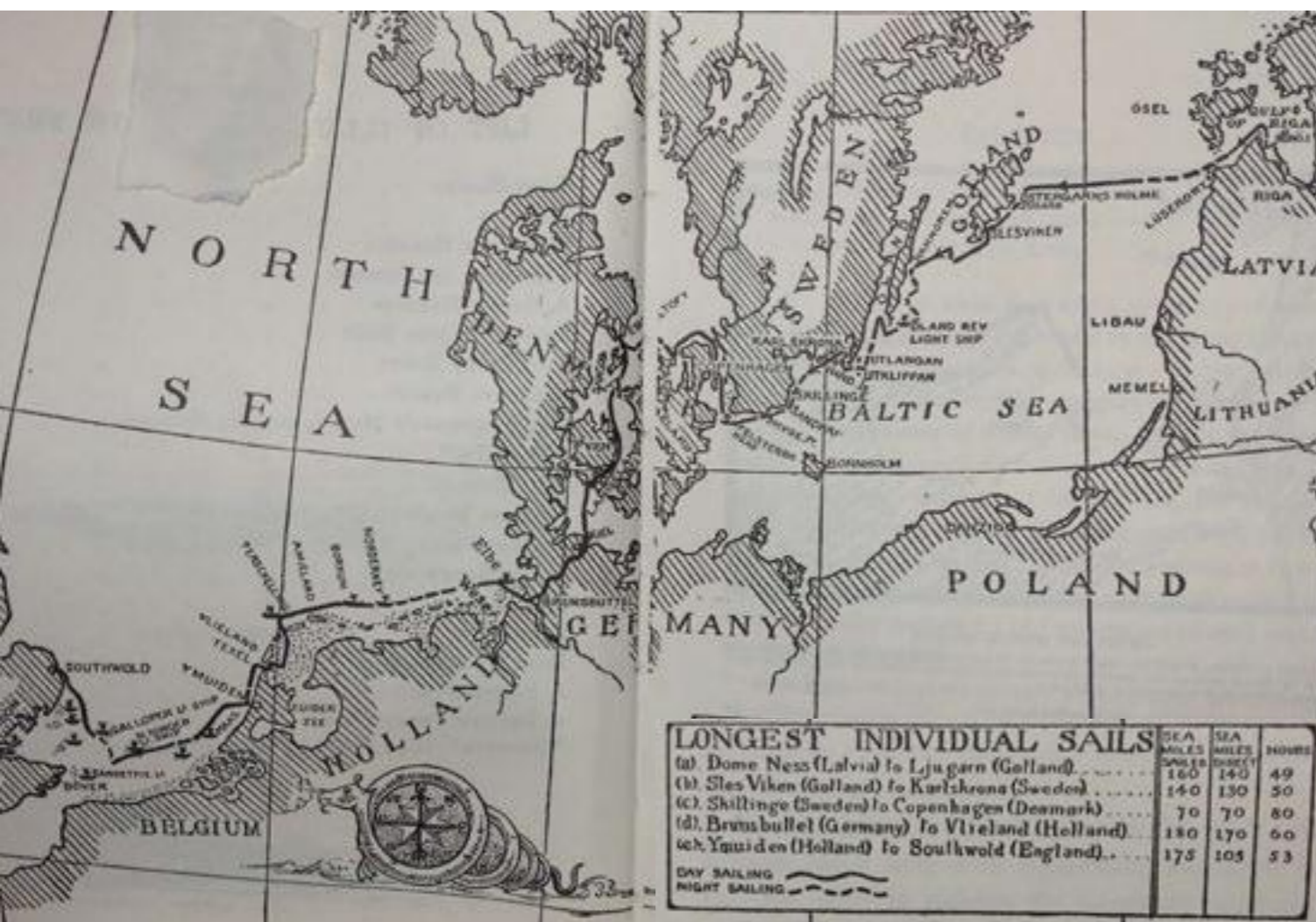
LITERATUUR

K. Adlard Coles, *In broken water*, Southampton 1925

K. Adlard Coles, *Close hauled*, Londen 1926

K. Adlard Coles, *Sailing years*, Londen 1981, vertaald als *Mijn zeilersleven*, Baarn 1984

E. Childers, *The riddle of the sands*, oorspr. 1903, vertaald als *Het raadsel van de Wadden*, diverse uitgaven.



De tocht van de Racundra

High performance antifouling

Meer info: [bezoek epifanes.nl](http://bezoek.epifanes.nl),
download de gratis app
of bel 0297-360 366



In 6 kleuren



Toelatingsnummer 14301 N.
Gebruik biociden veilig. Lees voor gebruik eerst het etiket en de productinformatie.

Toegelaten voor de pleziervaart tot 2022

Voor elk type schip varende tussen 5-30 knopen (10-50 km/u)

- harde koper- en biocidehoudende antifouling • langdurige aangroeiwering
- effectief werkzaam op zoet en zout water • verdraagzaam met de meeste antifouling
- hard schrobaar oppervlak • zie ook www.epifanes.nl



24 UURS ZEILRACE MET DE 'NIMMERZAT'

De Nimmerzat, de Trintella II van Paul van Dam heeft in 2019 voor de derde keer aan de 24 Uurs Zeilrace meegedaan in de categorie Polyclassics. Een Trintella die meevaart in zo'n groot zeilevenement, daar moet verslag van gedaan worden.

"Volgend jaar wederom een uitdaging en misschien raken we het nimmer zat om mee te doen aan deze race"



De **24 Uurs Zeilrace** is een jaarlijkse zeilwedstrijd op het Markermeer, IJsselmeer, Waddenzee en de Noordzee, georganiseerd door de Nederlandsche Vereniging van Kustzeilers (NVVK).

Met ruim 400 schepen en meer dan 2000 bemanningsleden is de 24 Uurs Zeilrace veruit het grootste zeilevenement van Nederland en zelfs een van de grootste van Europa voor zeegaande kajuitzeiljachten, rond- en platbodems en zeegaande multihulls. Van 2006 tot en met 2016 was de naam van het evenement 'Delta Lloyd 24 Uurs Zeilrace' naar de naam van de titelsponsor. Sinds 2017 is de naam 'Kustzeilers 24 Uurs Zeilrace'.

Het doel van de race is om binnen 24 uur een zo groot mogelijke afstand af te leggen via enkele tientallen gedefinieerde rakken (koersen van boei naar boei). Men start in een van de aangewezen starthavens. De baan dient men na de start zelf samen te stellen uit de door de organisatie toegestane mogelijkheden. De te varen rakken mogen slechts 2x worden gezeild. Men dient tussen 23 en 25 uur na de start de finishlijn bij Medemblik te passeren, maar bij overschrijding van de 24 uur krijgt men wel strafmijlen toegewezen.

Door de vrije keuze van het traject is deze zeilrace gericht op strategisch zeilen. Het gaat er om zo veel mogelijk optimaal van de wind te profiteren. Inzicht in lokale wind- en weersomstandigheden en de vertaling hiervan in een voor de eigen boot optimale koers zijn cruciaal. Doordat het vrijwel uitgesloten is dat concurrenten in dezelfde klasse exact dezelfde route gevolgd hebben is het tijdens de wedstrijd voor de deelnemers niet mogelijk om te weten hoe de anderen gevaren hebben. Hierdoor blijft het altijd spannend tot op de laatste meters.



Paul doet verslag:

Al jaren was ik van plan de 24 uren te varen. Dit plan-
nen bleek lastiger dan gedacht. Dan weer overlapt het
een vakantie, dan weer moet iemand werken.

In 2017 is het dan voor de eerste keer gelukt. Toen gaf
de avond en nacht een windje 3 Bft, maar de aanslui-
tende dag heeft de complete armada liggen dobberen
met nauwelijks een zuchtje wind. We zijn toen als 9de
gefinisht. In 2018 hebben we, samen met ongeveer
alle schepen die in het zuidelijke deel startten, moeten
opgeven. Boven Urk kregen we te maken met 45 kno-
pen wind en honderden onweersontladingen (het was
code oranje in Nederland). Gelukkig hebben we toen
zonder averij naar Urk kunnen uitwijken.

Uiteindelijk is het in 2019 weer gelukt om ons met drie
man op te geven voor de 24 uren. We zeilen mee in de
categorie van de Polyclassics in een wedstrijdklasse.
Voor de verrekening wordt het SW-systeem gebruikt in
deze klasse. Ruim voor het weekend van 23-24 augus-
tus krijg je de papieren en vlaggen voor de wedstrijd
en de voorpret kan beginnen. De regels staan in een
heus boekwerk dat je, zeker als je weinig ervaring hebt,
minutieus moet doornemen. Zo zijn er 13 locaties om
te starten, waarbij de keuze van een startplek zowel
door de logistiek als de windverwachting bepaald
wordt. Geen driekleurentoplicht betekent diskwalifica-
tie, een boei verkeerd ronden geeft strafpunten. Ook
moest ik mijn scheepsuitrusting behoorlijk aanpassen
om te voldoen aan een aantal veiligheidseisen. Lijnen
op het dek voor de lifelines, extra bevestigingspunten



**1 Een groot en prachtig wedstrijdveld als
oplopers van de Nimmerzat**

2 24-uurs trofee en PolyClassics wisselbeker

**3 De crew van de Nimmerzat met rechts
Paul van Dam**

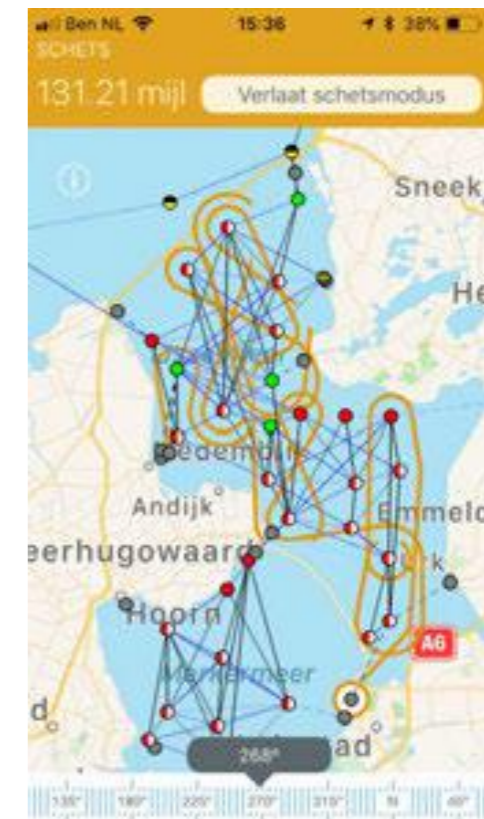


“Het is immers een wedstrijd en om nou alle aangroei van het Veluwemeer mee te nemen naar Medemblik...”

in de kuip, minimaal 2 boeien op het hek, boeilicht om te werpen bij MOB en veel meer. Verder moet je minimaal een papieren versie van een IJsselmeer kaart hebben, maar een digitale kaartplotter met alle waypoints en de 'bezeild' app maken het veel handiger. In de voorbereiding, de week voorafgaand aan de start, hebben we minutieus alle weerberichten en gribfiles van uur tot uur bestudeerd. Met al deze gegevens, en de kennis dat de Trintella het snelst vaart bij halve tot ruime wind, hebben we een plan gemaakt. In dat plan stond nauwkeurig de te zeilen rakken en de te verwachte aankomsttijd bij de volgende boei. Het hele plan hadden we in de plotter gezet en ook in de iPad. Als zeiluitrusting hadden we bij ons de grote genua 150%, een grote oude parse gennaker (met ruim 100 reparaties), een iets kleinere nieuwe gennaker en een zeer oude oranje spinnaker.

Vrijdagochtend vertrokken we om 07.00 uur richting Lelystad. Daar zouden we de derde man oppikken en om 19.15 uur starten bij Lelystad-Zuid. Ruim op tijd waren we in de Bataviahaven, waar we de boot inrichten voor de komende 24 uren onder zeil, met alle navigatiemiddelen en veiligheidsmiddelen binnen handbereik. Het doek met het startnummer aan de reling en het drie-kleurentoplicht alvast aan. We waren nog maar net herkenbaar als deelnemer, of daar kwamen 2 mannen aan, die zich voorstelden als controleurs van de 24 uren. Gewapend met een lijst en potlood, werden alle benodigde items afgeinkt. Een deel van mijn vuurwerk werd wegens verlopen datum afgekeurd, maar gelukkig had ik op het laatste moment nog wat verse pijlen kunnen lenen. Verder ben ik, met borstel en schuursponsje in de hand, het water in gedoken. Het is immers een wedstrijd en om nou alle aangroei van het Veluwemeer mee te nemen naar Medemblik...

Met zuidwestenwind, kracht 3 Bft, startten we vanaf locatie Lelystad-Zuid. We vertrokken met meerdere poly-classics. We hadden voor lange rakken gekozen, in eerste instantie naar KG10 tussen Enkhuisen en Hoorn, en weer terug. We haalden regelmatig ruim over de 7 knopen snelheid met de gennaker op. Later op de avond trok de wind aan en begon te krimpen. De gennaker ging eraf en met de genua bij stoomden we door. Net na middernacht gingen we door het Navi-duct bij Enkhuisen. Na de sluis moesten we voor het eerst kruisen naar boei KG. Omdat het, volledig vol-



Gezeilde routes



“Met zuidwestenwind, kracht 3 Bft, startten we vanaf locatie Lelystad-Zuid. We vertrokken met meerdere poly-classics”



gens verwachting, oostenwind werd, maakten we lange rakken naar VF7 bij Kornwerderzand en weer terug richting Enkhuizen. Vervolgens naar Sport B halverwege de afsluitdijk en weer terug. De wind bleef krachtig tot ongeveer 15 uur en we vlogen over het water. Bekend was dat de wind zou gaan wegvallen en ongeveer een uur voor de finish vanuit het noorden weer zou opkomen. Zodoende hebben we onze ambitie, om nog veel mijlen te maken in de namiddag, moeten beteugelen. Het laatste rak, dat voor iedereen hetzelfde is, werd een spinnaker-rak door de noordenwind. Het was een geweldig gezicht, honderden boten richting de twee finishlijnen (1 voor de toerzeilers, 1 voor de wedstrijdzeilers). Met maar 12 knopen wind lukte het net om de spi vol te houden. Wel kwamen we 15 minuten na de officiële finishtijd binnen, hetgeen ons wat strafmijlen heeft opgeleverd. Pas een uur na de officiële finishtijd word je gediskwalificeerd. Onder luid applaus voer iedereen de mooie haven van Medemblik binnen. Vervolgens legden we moe maar voldaan aan, vlak naast wereldzeiler Mark Slats, die ook succesvol meedeed. Het laatste wat je moest doen, is nauwkeurig de gezeilde route noteren en inleveren bij de wedstrijdcommissie. Uiteindelijk kwamen we uit op 105 Nm, met gemiddelde 4,4 Nm (door het dobberen tussen 15.00 en 17.00 uur) en max. snelheid 8,7 Nm (met gennaker in de avond).



Nimmerzat met gennaker op IJsselmeer

Hiermee hebben we de 1ste prijs gewonnen in de categorie Polyclasics. Naast deze prijs van de 24 Uurs zeilrace organisatie reikt de Federatie Polyclasics als extra de Van de Stadt bokaal uit voor het best presterende polyclassic zeiljacht in deze categorie. Deze hebben we ook warm in ontvangst genomen.

De 24 Uurs, een geweldig evenement! Volgend jaar, met weer wat verbeteringen aan de Trintella II, wederom een uitdaging om de Van de Stadt wisselbokaal te verdedigen. ⚓



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.



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 GTL Fuel

DE BELANGRIJKSTE VOORDELEN IN HET KORT

- 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
www.vidol.nl



Shell Distributeur

Willemstad

Veilig geschurkt tegen het water, verscholen tussen groen en vervuld van historie



Ontstaan

Willemstad is een oude vestingstad aan het Volkerak en het Hollands Diep. De stad is hier in de zestiende eeuw ontstaan na inpoldering. Het kreeg als eerste de naam Ruigenhil. Willem van Oranje zag in Ruigenhil een zeer strategisch gelegen plaats. Zo werd het Willem's stad. Na de dood van Willem van Oranje verleende zijn zoon Prins Mauritz in 1585 stadsrechten aan de vestingstad Willemstad. De band met Oranje is er nog steeds; ook nu nog draagt Koning Willem-Alexander de titel 'Heer van Willemstad'.

Oude Raadhuis

Prins Mauritz wenste dat er een kerk én een raadhuis zou worden gebouwd. Vanwege de oorlogssituatie was daarvoor geen geld. Er werd een multifunctioneel raadhuis ontworpen waarin men ook kerkdiensten kon houden en dat voorzien was van een toren met luidklok. Dit verklaart het ontwerp van het Oude Raadhuis.

Mauritshuis

In deze tijd werden tal van bouwwerken aan de stad toegevoegd zoals het Mauritshuis de Koepelkerk, het Arsenaal en de vestingwerken. Het Mauritshuis werd in 1623 gebouwd op last en voor rekening van Prins Maurits. Het 'Princehof', de toenmalige naam, werd gebouwd als jachtslot en buitenverblijf, waar de prins ver van 's-Gravenhage tot rust kon komen. Hij heeft er niet veel gebruik van gemaakt. In 1625 overleed Prins Maurits en werd het gebouw de woning van de Gouverneur van Willemstad, de hoogste militaire bevelhebber van de vesting. Aan deze bestemming ontleende het zijn naam van Gouvernement. In de volgende jaren werd het Mauritshuis een militair hospitaal, marechausseekazerne en Rijkspostduivenstation. In 1973 is het gebouw door de gemeente in gebruik genomen als stadhuis. Door de gemeentelijke herindeling verloor het Mauritshuis deze functie. Tegenwoordig wordt dit mooie gebouw gebruikt voor trouwplechtigheden, recepties en vergaderingen.

Haven

Tegenwoordig is Willemstad een populaire toeristische attractie. Ieder jaar komen er veel toeristen naar de stad om de prachtige oude binnenstad te bewonderen. In die binnenstad bevindt zich een populaire haven waar 240 ligplaatsen zijn. Vanuit Willemstad kan men via de Volkeraksluizen naar Zeeland varen of via het Haringvliet en de Haringvlietssluzen naar de Noordzee.



Haringvliet

Natuurontwikkeling in en om het Haringvliet

In deze jaarlijkse rubriek Haven van het Jaar geven we een beschrijving van de havenplaats die we bezoeken tijdens de Voorjaarsbijeenkomst. Vaak is dat de haven waarvandaan we starten zoals het geval met Willemstad. De toertocht met een wedstrijdelement die onderdeel is van het programma brengt ons in 2020 via het Haringvliet naar Stellendam. Dit prachtige water heeft de laatste jaren een enorme ontwikkeling door gemaakt. Meer dan de moeite waard hier in deze rubriek verder aandacht aan te besteden.

Als we vanuit Willemstad over het Hollands Diep in oostelijke richting onder of door de Haringvlietbrug heen zeilen komen we op het Haringvliet. Het is een eldorado voor watersporters en natuurliefhebbers. Deze zoete rivierarm is met zijn oppervlakte van 7.000 hectare een paradijs om te zeilen en te recreëren.

Voor 1970 stond het Haringvliet nog in open verbinding met de Noordzee. Er was volop getij en een geleidelijke overgang van zout naar zoet water. Omdat bomen geen zout verdragen was het landschap langs het Haringvliet altijd heel open. De Haringvlietdam, één van de grote Deltawerken, heeft dit totaal veranderd. Nu zie je vanaf Numansdorp langs de oevers van het Haringvliet aan de Noord en Zuid zijde overal doorgeschoten wilgenbossen en vogelreservaten verschijnen.

Sluizen op een kier

Met het Kierbesluit van 2003, waarbij de Haringvlietsluizen permanent op een kier komen te staan, wordt de natuurlijke overgang van zout naar zoet water hersteld. Sinds eind 2018 staan de Haringvlietsluizen voor het eerst sinds de permanente afsluiting in 1970 op een kier. Hierdoor is er weer een open verbinding tussen de rivieren Rijn en Maas en de Noordzee en dat is heel belangrijk voor trekvisserij en vogels.

Bliek

Midden in het Haringvliet, tussen de Spuimonding en Middelharnis, is een eiland gebouwd speciaal voor vogels om te kunnen broeden en voor vissen om in de ondieptes te kunnen rusten en paaien. Het eiland is begin 2019 officieel geopend. Het heeft de naam Bliek gekregen, zoals een jonge haring ook wel wordt genoemd. De verwachting is dat diverse soorten kustbroeders zoals sterns, zwartkopmeeuwen en visdiefjes het eiland snel zullen vinden. Het eiland heeft een bijzonder uitkijkpunt waar je je boot (met beperkte diepgang) aan kunt leggen en van waaruit je een fantastisch uitzicht hebt op het eiland en de vogels.

Vogelobservatorium TIJ

Vlakbij Stellendam ligt het natuurgebied Scheelhoek. Om de natuurkwaliteit in en rondom het Haringvliet te versterken is de Scheelhoek met tachtig hectare uitgebreid. Hier is een heel bijzondere vogelkijkplek gerealiseerd. Het is een vogelobservatorium in de vorm van een ei van de grote stern. Maar dan 8 meter hoog en 11 meter lang. Je hebt een 360 gradenuitzicht over het weidse Haringvliet en de Haringvlietsluizen. De grote stern broedt met enkele duizenden paartjes op de eilandjes voor de kust van Scheelhoek: één van de grootste kolonies van Nederland. Het vogelobservatorium is een uniek ontwerp. Duurzaamheid staat voorop in het ontwerp en de materiaalkeuze. Zo komt het hout uit duurzaam beheerde bossen en het riet uit het natuurgebied zelf. Via een pas met doorkijkjes, vlonders en sporen van ree en bever kom je in vogelobservatorium Tij uit. [📍](#)



Van Willemstad naar Stellendam via het Haringvliet

De Voorjaarsbijeenkomst van 21 tot 23 mei 2020

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 scheidt 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 – 2019/2020

Nadat we in 2018 het 50-jarig bestaan van de Trintella Vriendenkring vierden, was 2019 weer een 'gewoon' jaar, met de traditionele **Voorjaarsbijeenkomst** in het Hemelvaartweekend van 30 mei tot 2 juni 2019. Dit keer verzamelden we in Andijk, een haven waar we als Vrien-

denkring nog nooit eerder waren geweest. Zo'n 25 schepen met 80 bemanningsleden waren present. We kregen hier een presentatie over het belangrijke werk van de KNRM, gevolgd door een lokaal kruidenbittertje. Met dit afsluitend drankje waren we mooi in de stemming gekomen voor

Deventer

De Najaarsreünie en ALV op 21 november 2020



NAJAAR

het volgende programmaonderdeel. Een groot deel van een botenloods was omgebouwd tot feestlocatie waar een BBQ werd geserveerd. Eén en ander muzikaal omlijst door een aantal zingende sloopstimmerlieden, die in de hal ook hun vakmanschap hadden tentoongesteld met een prachtige houten wherry. De volgende dag werd om 12.00 het startschot gegeven voor de zeilwedstrijd. Vanwege de windrichting geen kruisrak dit keer, dus de uitdaging was om zo goed mogelijk te trimmen, om zo de maximale snelheid uit de boot te halen. Na de finish was er een mooie zeiltocht van Andijk naar de Binnenhaven van Enkhuzen. Goed te melden dat de wedstrijd overall werd gewonnen door de Black River, een Trintel !!

Tijdens het Concours de Créativité op zaterdagochtend werd fanatiek gestreden om de prijs voor de beste ideeën over verbeteringen aan schepen en goede tips van schippers. 's Middags ging het met de pendelboot van het Buitenmuseum naar de scheepswerf van Ventis. We maakten kennis met het gelauwerde werk aan fameuze klassiekers door werfeigenaar Hans-Peter Baars en medewerkers. Ook bezochten we de botensloperij 't Harpje, waar met hulp van de deelnemers een boot gesloopt werd. Eigenaar Bram van der Pijl gaf ontvutsende cijfers en statistieken over de hoeveelheid boten dat ligt weg te kwij-

nen en het mooie werk dat hij samen met Hogeschool Windesheim doet om te komen tot nieuwe toepassingen met oud polyester. Het weekend werd afgesloten met een buffet in restaurant 'MEER Enkhuzen'.

Met de **Najaarsreünie in Dordrecht / Papendrecht** beëindigden we het verenigingsjaar op passende wijze. De stadswandeling in Dordrecht in de ochtend werd gevolgd door een bezoek aan de Verkeerscentrale Dordrecht. Hier gaf de verkeersleider uitleg over de impact van het grote aantal scheepsbewegingen rond Dordrecht en de gevolgen die dat voor de veiligheid met zich meebrengt. De deelnemers hadden volop de gelegenheid de verkeersleiders aan het werk te zien.

Tijdens de ALV heeft Peter van der Waa zijn rol als secretaris overgedragen aan Siem Poot. Ter gelegenheid van het afscheid van Peter van der Waa als secretaris van de vereniging heeft de Algemene Ledenvergadering in Papendrecht Peter en oud-voorzitter Loet Geldhoff benoemd tot Erelid als blijk van erkenning voor hun passie, toewijding en inzet voor de vereniging en is hen het bijbehorende certificaat overhandigd. De aanwezigen hebben vervolgens in Hotel Papendrecht genoten van een welverdiend diner. →



Vooruitblik - 2020

Voorjaarsbijeenkomst

De voorjaarsbijeenkomst wordt in 2020 gehouden in het HemelvaartswEEKEND van 21-23 mei. De start vindt op donderdag plaats in Willemstad met op vrijdag een zeiltocht (en wedstrijd) via het Haringvliet van Willemstad naar Stellingdam. Op zaterdag wordt een gevarieerd keuze-programma aangeboden.

Najaarsreünie

De Najaarsreünie en ALV wordt dit jaar op zaterdag 21 november 2020 gehouden in Deventer. De organisatie is volop bezig weer een aantrekkelijk programma voor te bereiden.

Voor het programma, details en opgave van de TVK-evenementen volg de digitale Nieuwsbrief en onze website.

HR aanleveren



Veilig varen?

Varen doe je Samen!

De campagne 'Varen doe je Samen!' richt zich op het vergroten van de veiligheid op en aan de vaarwegen in Nederland. Door het geven van voorlichting en informatie worden onveilige situaties op de vaarwegen onder de aandacht gebracht en, voor zover mogelijk, verminderd. Doelgroep is de vaarweggebruiker.

In de beroepsvaart, waaronder ook passagiersvaart, watertaxi's en -bussen, en in de recreatievaart, inclusief waterskiërs en roeiers. De diversiteit aan vaarweggebruikers is groot en de drukte neemt toe. Daarom blijft voortdurende aandacht voor veiligheid van belang.

'Varen doe je Samen!' biedt kennis, informatie en voorlichting over veilig vaargedrag. Aandachtsgebieden zijn:

- de (technische) preventie,
- reisvoorbereiding,
- veiligheid op het water.

Op www.varendoejesamen.nl vind je digitale knooppuntenboekjes, folders en nieuwsberichten. Die geven aanwijzingen en tips voor een veilige vaart.

Het project 'Varen doe je Samen!' heeft als doel de risico's te beperken voor beroeps- en recreatievaart op dezelfde vaarweg. Aan het project 'Varen doe je Samen!' werken verschillende partners mee: ANWB, Koninklijke BLN-Schuttevaer, Havenbedrijf Amsterdam N.V., Havenbedrijf Rotterdam N.V., HISWA Vereniging, KNRM, Rijkswaterstaat, Platform Waterrecreatie, de Provincies, Reddingsbrigade Nederland, Sportvisserij Nederland, Stichting Waterrecreatie Nederland, Unie van Waterschappen, Watersportverbond.

Vragen? Of nieuwsgierig naar andere aandachtspunten voor veiligheid op het water? Kijk op www.varendoejesamen.nl. De website van 'Varen doe je Samen!' werkt ook goed op een smartphone.



WORKSHOP CENTER COCKPIT SERIE

Op 1 februari 2020 is er een eerste Workshop voor de Center Cockpit serie (Trintella's III, IIIa, IV en V) eigenaren (30) georganiseerd. In het clubhuis van WSV Viking in 's-Hertogenbosch konden de eigenaren uitgebreid hun ervaringen en vragen delen op het gebied van onderhoud en veilig in de vaart houden van deze karakteristieke serie Trintella boten. Een greep uit de onderwerpen die besproken zijn: Teakdek onderhoud; Osmose en behandeling, Wantputting-breuk en het nut van preventieve vervanging; Schroefas en roerkoning afdichting; Diesel vervuiling en tank reiniging; Waterafvoer in kuip onder helling; Potdeksel reparatie en versterken van de genuarail en nog vele andere onderwerpen.



Vanwege het succes van de 2019 Workshop Classics is een tweede georganiseerd op 7 maart 2020. Dit keer in het vernieuwde clubhuis van WSV Viking in 's Hertogenbosch. In verband met de planning en voorbereiding van dit magazine kunnen we helaas niet berichten over de uitkomst van deze bijeenkomst. Maar gezien de opgave van het aantal deelnemers begin februari is duidelijk dat ook deze work-

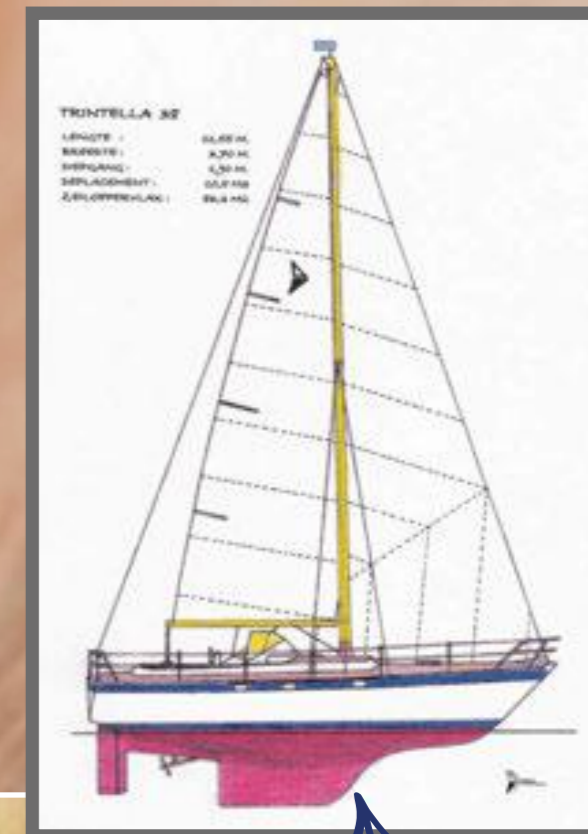
shop weer in een behoefte voorziet. De Federatie Polyclassics organiseerde op 8 februari 2020 een **Workshop Calamiteiten**. Meerdere TVK leden hebben deze informatieve workshop bezocht in het clubhuis van R & ZV Naarden. Aan het einde van de dag was er bij de deelnemers duidelijk meer bewustwording van zaken die allemaal aan boord mis kunnen gaan. En goed te weten dat er achter de

schermen vele hulpdiensten actief zijn om te assisteren bij calamiteiten. Maar als schipper en bemanning is het ook uiterst zinvol om kennis te hebben van de veiligheidsmaatregelen die jezelf kunt treffen bij calamiteiten. De vele informatie die tijdens de workshop werd gedeeld over blusmiddelen, EHBO, en MOB-manoevres etc. maakte het voor de deelnemers een zeer interessante lezing. ⚓



TVK Shop

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



WIMPEL
€12,-

EEN
PROFIELTEKENING
IN LIJST
€21,50

KWARTETSPEL
€25,-

BOEK
TRINTELLA
YACHTS
€35,-

Prijzen zijn incl. verzendkosten.
Tijdens TVK evenementen gelden
aangepaste prijzen.

Bekijk onze uitgebreide catalogus op www.trintella.org/shop



Jaarlijkse uitgave van Trintella Vriendenkring

Redactieteam

Willem de Graaf
Peter Rotte
Helms van der Vegte
Peter van der Waa
Paul van Dam (gastredacteur)
Liedewijde Majoor (gast-
redacteur)

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

Vormgeving

Michelangela i.s.m. Concreat,
Utrecht

Drukker

Drukwerkconsultancy - Bunnik

Coverfoto

De Vliegende Hollander, Trintella
38. TVK archief

Photo credits

Jeroen Noot (pg 1, 20, 27, 57, 59, 60)

Theo Kampa (pg 24, 25, 29)
Saltycolours (pg 40, 42)
Shutterstock (pg 48, 50)
TVK fotoarchief (overige)

Voorbehoud

Hoewel aan de totstandkoming van dit magazine de uiterste zorg is besteed aanvaarden de Trintella Vriendenkring, de redactie en auteurs geen aansprakelijkheid voor eventuele fouten en onvolkomenheden, noch voor de gevolgen hiervan. Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of andere wijze zonder voorafgaand schriftelijke toestemming van de TVK.

De TVK crew

Bestuur

Helms van der Vegte
Siem Poot
Peter Rotte
Willem de Graaf

Voorzitter
Secretaris - e mail: secretaris@trintella.org
Penningmeester
Bestuurslid Behoud

Commissieleden

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

Webmaster - e mail: webmaster@trintella.org
Evenementen
Projecten
Wedstrijden Zuid
Wedstrijden Noord

TVK Shop - e mail: shop@trintella.org

Seriecoördinatoren

Vragen over de schepen, behoud en techniek: e mail: 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



Doomernik Dragons

NEW YACHTS
MAINTENANCE & REPAIRS
RESTORATIONS

DRAGON YACHTS | WALLY NANO
FRINTELLA 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