

# Taras Bulba

## Bella barka



### Hilbert Noorman vertelt:

Op de vraag hoe trouw ik ben aan het merk Trintella kan ik heel kort zijn. Mijn Trintella IIIa heb ik op de Hiswa in 1973 gekocht als casco en heb haar zelf in goed 9 maanden in al mijn vrije tijd vaarklaar kunnen krijgen. Mijn eerste kennismaking met zeilen was in Giethoorn samen met mijn broer in een punter. Na een paar tochtjes namen we elk een punter en waren we een hele dag op het Gieterse Wiede aan het zeilen. Dit 'verwaterde' na een paar jaar waarna van watersport niets meer kwam.

In 1968 begon ik aan de duiksport en mijn interesse daarin wakkerde ook het hebben van een eigen schip aan. In 1969 startte ik met drie andere vrienden met de bouw van een stalen knikspant jacht van 7,50 meter, type Brio, ontwerp van de heer Rozeboom te Zwartsluis. Onze ploeg bestond uit een instrumentmaker, een scheepslasser en twee aannemers. Vanaf de kiellegging tot en met het maken van de windvaantjes, alles werd in eigen beheer gemaakt. Van de instrumenten van een oude Fiat werden de dashboards in elkaar geknutseld.

In 1971 gingen de vier bootjes te water. Zeilen ging geweldig en inmiddels ging ik op voor een cursus als duik instructeur bij de Marine. Daar leerde ik ook navigatie. Dat was een geweldige opsteker. Echter bleek het scheepje veel te klein te zijn voor mijn wensen om daar lange tochten mee te maken. Daar waren de andere bouwers het roerend mee eens. Het volgende plan diende zich aan. Er werd naarstig gezocht naar een casco dat we dan weer gezamenlijk konden opbouwen. Lopend op de Hiswa in 1973 bij de stand van Anne Wever, durfde ik niet eens te vragen wat de prijs van deze prachtige Trintella IIIa wel zou wezen en oriënteerde ik mij op andere schepen zonder een keuze te kunnen maken.

Mijn andere bouwmakers waren op een andere dag gaan kijken en kwamen met zeer enthousiaste verhalen terug over het schip Compass dat Anne Wever daar ook op zijn stand had staan. O Hilbert dat moet je gaan zien. Ok dan maar weer naar Amsterdam en daar ben ik met een Belgische medewerker van Anne Wever (red. Jules Coppens) die Compass gaan bekijken. Al mijn vragen over hoe en wat was voor mijn vrouw wat



## “Ik buig wel voor mijn schip”

te veel van het goede en zij ging bij de Illa aan boord. Na enige tijd kwam ze terug en vroeg of ik die Illa ook nog wilde zien. Och, meid daar hebben we toch helemaal het geld niet voor. Oh maar als u fl. 10.000,- meer kunt investeren kunt u dat schip ook als casco kopen was de reactie van naar ik meen de heer Coppens. Ik was direct om. We besloten als groep drie casco's van de Compass te kopen en één Trintella Illa.

Toen de casco's in Meppel arriveerden kon het bouwplan worden gemaakt. De fl. 10.000,- die de Illa meer had gekost bleek bij de eindcalculatie heel anders uit te pakken. In de Illa waren alle hoofdschotten geplaatst, de watertank, brandstoftanks, motorfundatie, schroefaskoker en alle ramen voor gemonteerd. Daarentegen was het casco van de Compass geheel leeg.

Mijn collega liet alle onderdelen maken zoals was beschreven in de Illa en was ruim fl. 10.000,- daarvoor kwijt. Voor hetzelfde bedrag had hij een boot van 9,50 meter tegen over de Trintella Illa van 11,00 meter.

Tijdens de afbouw van de Illa kwam ik op een cursus (duik instructeur) in gesprek met een medecursist die mij een persoonlijke vraag stelde. Bent u die Noorman die een Trintella Illa heeft gekocht? Dat kon ik beamen. Ja ziet u, ik ben Cor Tijbosch en ben de technische man bij Anne Wever. Hij kon mij veel informatie verschaffen. Op mijn vraag hoe een Illa zich in het water gedroeg leek hij met stomheid geslagen. Heeft u dan nooit met een Illa gevaren, was zijn vraag. Nee ik heb nog nooit een stap op een Trintella gezet. Ja maar waarom koopt u dan zomaar een schip waar u nog =>



“Het schip heeft een schitterende onderwaterlijn en ik zie dat hij klasse heeft”.

nooit op hebt gevaren? O dat is niet zo moeilijk, het schip heeft een schitterende onderwaterlijn en in vergelijking met andere schepen zie ik dat hij klasse heeft.

Na de tewaterlating in 1974 hebben we vooral op het IJsselmeer en de Wadden gezeild. In 1975 besloten we om een oversteek naar Engeland te gaan maken. Zo van IJmuiden in een rechte koers naar Ramsgate en vervolgens naar Dover, New Haven en de havens van Wight. Hoe het weer ook was, ook met ruwe zee, de Illa was en is nog altijd goed bestuurbaar met zijn slingerruit en onder alle omstandigheden een zeer stabiel schip.

Vanaf het eerste moment dat ik de Illa zag was ik tot over mijn oren verliefd op dit schip en heb nooit het gevoel gehad, wanneer wij een keer op een ander schip op bezoek waren, om van schip te gaan veranderen. Zo besloten in de kuip, waar anderen in zware regenpakken en zuidwesters op het hoofd hun koers trachten te houden, zaten wij heerlijk achter de ruit onder de kap tegen een hoge rugleuning aan waar geen golf overheen kwam.

Door omstandigheden kwam de boot een aantal jaren in de stalling. Omstreeks 2007 besloot ik om de Illa weer in gebruik te gaan nemen. We hebben een grondige refit uit laten voeren. In 2009 ging de boot weer te water richting Griekenland. Daar we pas eind augustus te water gingen kwamen we niet verder dan Camaret sur Mer. Het volgende jaar ging de zeereis verder naar Lagos in Portugal en het derde jaar naar Preveza in Griekenland. Daar hebben we twee jaar doorgebracht en zijn vervolgens naar Kilada gevaren. Op deze prachtige plek heeft onze Koning zijn buitenverblijf. Hier lig-



gen wij nu al een aantal jaren. Op dit moment ben ik tachtig en weet niet hoe lang we met varen door willen of kunnen. We zien wel.

Van één ding ben ik overtuigd. De “Taras Bulba” onze Trintella Illa is een schip waar nog steeds iedereen naar kijkt. Die oude Italiaan zei: “Bella Barka”. Hij heeft gelijk. Wat er tegenwoordig vaart heeft absoluut niet mijn passie. De kuipbanken zo hoog om beneden toch maar ruimte te hebben. Ik buig wel voor mijn schip. 🚢