

Jaargang 19 - Nummer 3 - Oktober 2013

De Bulletalie



Informatiebulletin voor de stichting tot behoud van de BU130
Uitgave van de Vereniging Vrienden van TRUI

Inhoud:

Colofon	2
Redactioneel	3
Van de Stichtingsvoorzitter	4
Zachtebedrace	5
Kenterschootrace	8
Iroko gangen op het kampvuur en vrouwen met inhoud: Groot Onderhoud Trui	10
Zomerweek drie	16
OWee 2013	20
KMT 2013: Botter, Kaas en Eieren	22
Vroeger was alles beter: Mast overboord!	24
Bij de olielamp: Freek Verkerk	28
Algemene Informatie BU130	32
Algemene Informatie VVT	34
Opkomend Tij	35

Colofon

De Bulletalie is een uitgave van de Vereniging Vrienden van Trui en heeft tot doel geïnteresseerden op de hoogte te houden van het reilen en zeilen van Trui. Het blad verschijnt drie tot vier maal per jaar.

Redactie:
Guus Bening

Contact redactie:
Coenderstraat 1
2613 SM Delft
bulletalie@bu130.nl

Oplage:
275 exemplaren

Website:
<http://www.bu130.nl>

Fotografie:
Emiel Klifman
Guus Bening
John-Alan Pascoe
Marieke van der Tuin
Pim van Steijn

Redactioneel

Sinds de vorige Bulletalie verschenen is, is er veel gebeurd met Trui. Na een periode van actief zeilen voor de zommervakantie en een beperkt aantal zomerweek was het tijd voor het lang voorbereide grootonderhoud in Elburg.

Trui heeft in de maanden voor de zomervakantie meegedaan aan twee wedstrijden, de Zachtebedrace en de Kenterschootrace. De Zachtebedrace, wederom door Trui georganiseerd waar veel dank en waardering voor was bij de andere schepen, werd door Trui gewonnen (op het culinaire gebied na, hier moest de AM1 toch echt de prijs krijgen). Hierna volgde de Kenterschootrace waar vele schepen aan meededen en Trui uiteindelijk een negende plaats heeft weten te behalen.

Na een klein aantal zomerweken was het dan eindelijk zover. Het grootonderhoud kon beginnen in Elburg. Hierbij is er een succesvolle restauratie uitgevoerd waarbij er vier gangen en een vlakdeel zijn vervangen. Deze waren tot op dat moment van iroko. Na de restauratie zijn ze weer van authentiek eikenhout. Ook zijn er drie inhouten vervangen.

Trui was, nadat gebleken was dat ze nog dreef, op tijd in Delft voor de OWee. Dit jaar lagen we niet in de Kolk maar aan de Lange Geer, wat resulteerde in aanzienlijk meer aanloop van aankomende sjaarschen.

Nadat deze zich tijdens de OWee braaf ingeschreven hadden voor de bolk (42 in totaal) was het tijd voor de KMT waar dit jaar voor het eerst met vier boten is gevaren (VD172, EB58, VN4 en Trui). Dit was ook zeker nodig gezien het grote aantal aankomende eerstejaars. Het werd uiteindelijk een leuke zonnige week waarbij de eerstejaar kennis gemaakt hebben met de Bolk en de Botter(s).

Na de vakantie zijn er de jaarlijkse VVT Meevaardag geweest, die dit jaar veel mensen betrokken heeft en een groot succes genoemd mag worden.

Op 29 november zal er een ouwe-lullen-borrel plaatsvinden. In het midden van deze Bulletalie zit een kleurplaat. Deze is gekoppeld aan de ouwe-lullen-tekenwedstrijd (niet uitsluitend voor ouwe-lullen natuurlijk). Kleur deze zo mooi mogelijk in en stuur de kleurplaat op per post of email, of neem deze mee naar de ouwe-lullen-borrel op vrijdag 29 november. De mooiste inzending wint een VVT prijzenpakket!

Guus Bening, Commisaris Bulletalie & Activiteiten



Van de Stichtingsvoorzitter

Afgelopen zomer was een bijzondere zomer: geen acht weken lang zout water voor Trui, maar een zomer met maar drie zomerweken! De rest van de tijd lag Trui op de helling in Elburg.

In Elburg hebben we in 3,5 week tijd 4 iroko gangen aan bakboord, 1 vlakdeel en 4 inhouten vervangen. Een grote klus die niet mogelijk was geweest zonder de hulp van Wim en de vele klussers (15!) die hebben geholpen alles tot een goed einde te brengen. Tijdens dit groot onderhoud hebben we ook bijna dagelijks een blogstukje geschreven. Je kunt ze allemaal nog teruglezen op onze website, <http://www.bu130.nl/category/grootonderhoud/>.

Daarna kwam de OWee. Ditmaal op een andere plek dan gebruikelijk, namelijk tegenover het (inmiddels niet meer bestaande) legermuseum, naast de studentenvereniging Outsite. Daarvoor moest wel door een behoorlijk lage brug worden gevaren. Trui werd daarvoor zo vol mogelijk met water geheveld waardoor ze net laag genoeg in het water kwam te liggen. Met nog een paar mensen op het voordek erbij lukte het helemaal! Op deze mooie plek in het centrum zijn er afgelopen jaar tijdens de OWee weer vele eerstejaars langsgesproken en lid geworden bij de Bolk.

Na de OWee kwam de KMT, met een leuke vierdaagse vaartocht met de VD172, EB58, VN4, Trui en de vele eerstejaars die lid waren geworden. Zelf mocht ik ook mee: als aankomend bestuur van de Bolk en daarnaast natuurlijk als MIO. Die MIO-status heb ik trouwens in de KMT verruild voor SIO: kortom, ik ben maat geworden en ga nu verder met de schippersopleiding. Komende tijd komen er weer veel leuke vaardagen aan: de Visserijdagen 21 t/m 25 oktober (waar ik voor het eerst zelf eens ga ervaren hoe goed Trui is in het uitvoeren van de taak waar zij ooit voor is gebouwd in 1875) en daarnaast ook nog de Slag in de Rondte begin november. Samen met de klippers het hele wad afvaren, ik ben benieuwd!



Marieke van der Tuin, Voorzitter BU130

Zachtebedrace

Een wedstrijd die inmiddels al een legende begint te worden. Dit jaar voor de derde keer en met weer meer schepen. De deelnemers in 2013 waren de bidders AM1, EB58 en de BU130 en de zeeschouw Robbe. Het is al weer een tijd terug, maar ik zal proberen een idee te geven van de wedstrijd aan de hand van de blogs die elk schip heeft bijgehouden.

De start

Met vier schepen liggen we in de buitenhaven van Den Oever, het lot bepaald wie als eerste mag vertrekken. Om 19.03 zijn dat eerst de EB58 en Trui, daarna de Robbe en de AM1. De AM1 maakt haar late start meteen goed en ligt al snel eerste. De aanpassingen die afgelopen winter aan de Robbe zijn gedaan zijn ook goed merkbaar en zij liggen dan ook al snel tweede. Snel langs de afsluitdijk naar Harlingen of Breezanddijk.

Breezanddijk blijkt lastig in en uit te varen met de huidige wind, iedereen dus snel door naar Harlingen waar de haven in- en uitgezeild moet worden. De AM1 is daar als eerst al snel gevolgd door de Robbe. Plat voor het lapje de haven in, oploeven en hoog aan de wind er weer uit. Vrijdagavond heeft iedereen deze eerste twee punten binnen.



Verskillende routes

Hierna kiest ieder zijn eigen weg. De AM1 en de Robbe liggen voor en hebben nog genoeg water om via het Kimstergat naar Ameland te varen. Trui gaat via de Slenk naar Terschelling, de EB58 besluit om het parcoukje onder Vlieland te pakken. 'Boem is eventjes ho' voor de EB58, vastgelopen want het geultje bevatte net iets minder water dan gedacht. Tijd voor een uurtje rust en een kopje thee. Zaterdag rond 6 uur 's ochtends hebben de AM1 en de Robbe de 6 punten van Ameland ingekopt, Trui heeft inmiddels de punten van Terschelling gehaald en de EB58 heeft, met weinig wind en alle zeilen op, het parcoukje gezeild. Tijd voor de volgende stop! De AM1 en Robbe gaan natuurlijk naar het Oosten. Op weg naar eerst Terschelling en daarna...? Trui en de EB58 gaan naar Ameland. Uit de blogs blijkt dat niemand van elkaar nog weet hoeveel punten ze hebben, wie is waar al geweest en waar gaan ze naar toe??

"Op naar het Zachtebed" denkt de bemanning van de EB58 nadat ze in Ameland zijn geweest. Het Zachtebed, een ondiepte tussen Texel en Harlingen is een lastig rondje dat gevaren moet worden. Een rondje eromheen lijkt niet zo moeilijk, maar moet wel in 6 uur worden afgelegd. Vastlopen kan dus vervelende gevolgen hebben! En vastlopen doen ze bij de EB58, maar daarna met gezwinde spoed weer verder, op naar Texel. De AM1 heeft pech bij Terschelling. Liggend op het Groene strand kwam de Koegelwieck (draagvleugelferry) langs en zijn hekgolf sloeg de schaar onder de giek vandaan en overboord. Kwijt, dachten ze. Tot de boot die achter hen voor anker lag hen aanriep en hun schaar omhoog hield. Fijn! Maar hoe krijgen ze die opgehaald zonder motor? Toen duidelijk werd dat het niet lukte bracht de Windekind de schaars langs en kon de AM1 weer verder. Op weg naar Breezanddijk. Daar blijven liggen, lekker eten en wijntje erbij. Prima.

Robbe vaart het parcou bij Vlieland en weet door daadkrachtig stuurwerk de stroming bij de havenhoofden te trotseren. Voor de rest gaat het voorspoedig en al snel gaan zij op weg naar de NIOZ-haven op Texel. Trui heeft met veel kunst en roeiwerk Ameland bereikt. Daar blijkt aanleggen met



springtij laagwater nog een hele kunst. Maar het lukt en ook zij gaan naar Vlieland. Daar aangekomen ook last van de stroming. Geprobeerd er tegen in te roeien, maar uiteindelijk het anker er maar in. Ook de wind is op: Wie gooit een muntje in de windmachine?

De punten in het Westen

De wind gaat weer wat aan en de BU130 gaat weer voor de punten. Helaas lopen we vast, en lang ook... Na anderhalf uur wachten op de laatste decimeter water die we hoopten dat zou komen, 's nachts het Engels vaarwater afgekruid en de vlag om de Vriendschapston gelegd. Op naar het Zachtebed.

Robbe ging zoals gezegd naar de NIOZ en was van plan daarna het Amsteldiep te doen. Dat was niet te vinden, dus dan maar op weg naar de Vriendschap. Levert nog meer punten op ook. Missie geslaagd, nu snel naar Breezanddijk en dan naar de finish: Den Oever!

Trui vaart ondertussen ook lekker door en slaat aan het plannen. Om te kunnen winnen moeten waarschijnlijk én het Amsteldiep én het Zachtebed gehaald worden. Na lang rekenen besloten de gok te wagen. Op naar het Zachtebed dus! Daar aangekomen blijken de tonnen niet zo te liggen als op de kaart staat, de wedstrijdleiding aan boord staat er zelf ook wat van te kijken. Wel het rondje gevaren, nu snel op naar het Amsteldiep. Met een flinke bries is dat best een krap geultje, maar alles gaat goed. Snel op naar de finish.

De AM1 besluit na Texel ook het Amsteldiep te doen. Daarna op naar de missende punten in Breezanddijk. Dat blijkt helaas net niet te lukken en ook zij leggen de laatste loodjes af naar de eindhaven.

De uitslag

En dan de uitslag. Het was zeker spannend met vier deelnemers die, hoewel soms zo verschillend, toch zeer aan elkaar gewaagd zijn.

1e in 69,5 uur met 18 punten, de BU130/Trui

2e in 67 uur met 17 punten, de Robbe

3e in 70,5 uur met 12 punten, de EB58

4e in 68 uur met 10 punten, de AM1

Ik heb er zeker van genoten. Volgend jaar weer een nieuwe race, met hopelijk nog meer boten en een geweldige strijd!

Emiel Klifman

Kenterschootrace

Begin mei en mooi weer betekend 1 ding: tijd voor de Kenterschootrace! Met twee schippers, Marie-Louise en Joram, waarvan de eerste zelfs in de organisatie zat leek de winst eigenlijk al binnen. Zeker toen we in de wedstrijdmodus gingen: alle zeilen naar buiten, karabiners op de kluiver en de dirk en een rondje oefenen voordat de wedstrijd begon.

Wat een geweldig gezicht om een stel botters, zeeschouwen en lemsteraken rondjes te zien varen om zo goed mogelijk te starten. Blijkbaar waren we toch wat afgeleid want voor ons geen geweldige start. Snel werden de dobbers klaargezet om deze na de start snel in het water te gooien. Elke dobber die je op de terugweg weer opviste leverde korting op de gevaren tijd op.

Toen was het tijd om de Gouwzee af te varen, de dijk te rond en ruime wind om een groene ton te varen. Johan ging mee op de LE44 met Obbe en Joeri en wees ons tijdens het langvaren op iets bij het zwaard. Een gewicht van een dobber hadden we automatisch opgevisst. Helaas ontbrak de houten drijver met nummer.

Na bijna in Hoorn te zijn geweest gingen we op zoek naar onze jonen. Het was even zoeken, maar toen die eenmaal gespot waren konden we 4 van de 5 dobbers in twee keer binnenhalen. De vijfde konden we helaas niet vinden. Naar de finish en kenterend eindigen. En dat met vlagen 7 Bft. Vandaag een vierde plaats!



's Avonds was het tijd voor vis, veel vis. En hebben we gezellig gepraat met Erick Mulder die speciaal over was gevlogen. Daarna bier drinken in de kroeg met muziek en blufdobbelen. Zondag minder wind en veel zeil. Van de organisatie moesten we een Man Overboord doen. Het spook van Moritz werd volgestopt met PET-flessen en een stootwil met gezichtje. Bij het hijsen van de 'heinekenvlag' mocht de man overboord en weer worden opgevisst. Daarna was het tijd om de aap te zetten. Ik ben benieuwd of we daar nog mooie foto's van krijgen, Hij stond in ieder geval geweldig. Wederom kenterend finishen en daarna naar de prijsuitreiking. Met minder wind doet Trui het toch echt minder goed. Uiteindelijk hebben we een negende plaats behaald!

Emiel Klifman



Iroko gangen op het kampvuur en vrouwen met inhout: Groot Onderhoud Trui

Een persoonlijk verslag van het groot onderhoud in Elburg

Het is donderdag 18 juli 2013 half vijf 's middags. We hebben op de Bolk afgesproken om spullen die we 's ochtend van zolder hebben gehaald in het busje te laden voor Elburg. Behalve dan dat ik nog op het strand in Scheveningen lig. Oeps, de tijd uit het oog verloren! Maar ja, nog even genieten van de vakantie hoor. Straks moet ik tenslotte twee en een halve week voltijd aan de slag. Dat is althans de planning.

Bij aankomst bij de Bolk is de barbecue al aan en vloeit het witbier rijkelijk. Ik neem het goede voornemen om het niet te laat te maken. Eduard, Emiel en ik moeten namelijk de volgende dag al vroeg weg met het busje. De camping moet worden opgebouwd, het gereedschap opgeborgen en de kromhouten opgehaald in Laren. Maar ja, zoals dat wel vaker gaat met goede voornemens, zeker als er bier in het spel is, is dat vroeg weggaan niet gelukt.

Wat de reis in het busje de volgende morgen er ook niet gemakkelijker op maakte was dat het zo ongelooflijk warm was. Het beloofde de mooiste zomer te worden



sinds jaren, met tropische temperaturen enzo! Dat beloofde dan ook heel wat voor het groot onderhoud! Lekker werken in tropische temperaturen en zo, maar goed, dat is natuurlijk nog altijd beter dan doorweekt te zijn van de regen.

Het inladen van de kromhouten verliep met twee vorkheftrucks heel soepeltjes. Prachtig om te zien. Het was alleen wel wat meer hout dan we van te voren hadden voorzien. De rest van het hout ging er met de hand in. Dat was best een zware belasting voor de rug en het moest er ook nog eens uit! Daarbij was het stiekem ook wel een zware belasting voor het busje.

Eenmaal terug in Elburg hebben we heerlijk geluncht aan het vestingswater. De eendjes gevoerd die op een gegeven moment brutaal genoeg waren om uit de hand te eten. Verder lijkt Elburg eigenlijk wel een beetje op Delft. Het is alleen nog wat kleiner en nog wat historischer. Op een gegeven moment zagen we Diede aan de overkant van het water bij het busstation uitstappen. Het was weer tijd om aan de slag te gaan.

Toen was daar het moment. Trui kwam aan in de haven van Elburg. Het is altijd mooi om Trui weer terug te zien. Nu alleen niet om mee te gaan varen. De bemanning leek uitgeput door de felle zon, maar ze hebben ons nog goed geholpen met het uitladen van de kromhouten en het inladen van de spullen van Trui. Het kookgerei ging naar de camping, en, ja, ook de sterke drank ging mee. Pim en Marieke bleven in Elburg om mee te klussen en de rest van de bemanning ging met het busje terug naar Delft.

De volgende dag kon het echte groot onderhoud beginnen. Zij het niet dat we wat te laat opstonden. We zouden de rest van het groot onderhoud hiervan last blijven houden, geen idee waarom. De mannen van de helling waren al bezig de boot te verplaatsen toen wij nog onze fiets op slot aan het zetten waren.

Die Elburgers zijn een apart volk. We krijgen de ene grap na de andere grap te verwerken, terwijl, in ieder geval ik, nog aan het wakker worden was. Na een aantal keren heen en weer manoeuvreren ligt Trui goed bovenop de hellingkaren en voordat ik het in de gaten heb ligt ze op de helling.

Nadat de boot voor ons was schoongespoten kon het slopen beginnen. Ik kreeg samen met Pim de taak om de schippers- en matenkooi uit elkaar te halen. Dat is nodig omdat we daarachter inhouten gingen vervangen en plaatsen. Ik heb nog nooit zo'n verscheidenheid aan schroefjes gezien. Ze zaten letterlijk overal. Hoe krijgen we dit in vredesnaam weer in elkaar. Een probleem voor later, eerst moeten die doppen uit de gangen en vlakdeel. Dat was nog een hels karwei. Zeker met al die fopdoppen. Dat zijn doppen die er voor de fop zitten, er zit namelijk helemaal niks achter!

De dag erna hadden we rustdag. Het was namelijk zondag en dan mag er niet gewerkt worden in Elburg! Gelukkig ook maar, anders zouden we dat misschien nog gedaan hebben ook. De zondag was er voor ontspanning en wat is er ontspannender

dan op de camping te staan, de was met de hand te doen, naar het strand gaan, een fietstochtje maken of een bierflesjesorgel bouwen om het verenigingslied op te spelen om vervolgens 's avonds achter het kampvuur te kruipen?

Op maandag kwam Chris ons versterken en Johan, die de week ervoor de vierdaagse van vijftig kilometer had uitgelopen. Ook Wim Mendelts kwam. Zonder hem waren we verloren geweest. We hebben namelijk allemaal niet de vakmanschap om een gang op maat te zagen, laat staan krom te branden en nieuwe inhouten te plaatsen. Later die week hebben we ook de hulp gehad van Bram Verbeek, brouwer van het lustrumbier.

Nadat het slopen van het vlakdeel en kimgang klaar was, was er echt geen terugweg meer mogelijk. De boot was nu echt lek! Pas dan begin je te beseffen waar je aan begonnen bent. Het wordt hard werken om de boot weer in orde te krijgen. Het moet op tijd, zodat we met haar kunnen pronken tijdens de OWee (ontvangstweek voor eerstejaarsstudenten in Delft). Het moet ook nog eens in een keer goed, zodat ze waterdicht is tijdens de KMT (kennismakingstijd van de Bolk).

Vanaf de straat hadden we veel bekijks. Dagiesmensen waren zeer geïnteresseerd en vonden het prachtig dat een studentenvereniging zo'n oude boot al bijna vijftig jaar in stand weet te houden. Daar mogen we dan, naar mijn bescheiden mening, ook best trost op zijn. Andere mensen vonden Trui dan weer net op een piratenboot lijken. Als je Trui vergelijkt met de keurig gelakte botters in Elburg dan geef ik ze daar ook groot gelijk in. Toch moeten we in deze en andere authentieke details blijven volharden, hoeveel tijd zo ook mogen kosten, want dat maakt het de moeite waard.

Ook vanaf de werf zelf hadden we veel belangstelling. Zo was er een oude rot die het niet nodig vond dat we het iroko vervangen, omdat het naar zijn idee nog niet verrot was en dat heeft hij veelvuldig laten weten. Op een gegevens moment zei ik dat de kimnaad naar rotte vis stonk en dat het echt vervangen moest worden. Waarop de oude rot zei dat zijn vrouw ook wel eens zo rook. Gelukkig was daar Wim met advies dat de oude rot dan het beste ook maar zijn vrouw kon vervangen met een nieuw exemplaar en daarmee was de kous afgedaan.

Op de camping stonden we soms ook onder de belangstelling, hetzij op een minder positieve manier. We hadden namelijk van de camping een gratis vuurkorf gekregen. Daar maakte we natuurlijk graag gebruik van. Echter was de campingvrijwilliger het



daar niet mee eens. Hij verdachte ons ervan dat we het vieze oude iroko op het vuur gooiden. Het was echter brandschoon eiken spinhout. Dat mocht niet baten, want er was namelijk een brandalarm afgegaan in een camper aan de andere kant van de camping!

Na een week zat het vlakdeel er in en werd de kimgang kromgebrand. Dat was wel spannend want we hadden toen al de tweede gang erin willen hebben. Het eruit slopen van het vlakdeel en kimgang had meer tijd in beslag genomen dan gedacht. Gelukkig kwam 'de gang' in de tweede week er een stuk beter in. De overige gangen zijn namelijk makkelijker dan het vlakdeel en kimgang. Zo kwam er ook een eind aan het eruit slopen van het iroko. Dat vond ik persoonlijk wel jammer. Bijna was ik begonnen om aan stuurboord ook de boel eruit te halen. Alleen het feit dat we daar dan geen hout voor hadden heeft mij daarvan kunnen weerhouden. Het eruit slopen was bijna verslavend geweest.

Aan het einde van de tweede week zaten de gangen er weer in. Wat hebben we toen genoten van het resultaat. Ook kregen we de hulp van Stefan en Marie-Louise en een dag daarna ook nog van Moritz. Het was toen zo heet dat het bijna onverantwoordelijk was om door te werken. Je zou met je kleren en al aan zo van de helling de haven ingelopen zijn. Of wacht, dat was ook wat Wim deed. Ondanks dat werd in het vooronder de eerste inhoud al losgemaakt en mochten wij Marieke als vrouw met inhoud aanschouwen. In de derde week kwam Wouter ons vergezellen en ook is Jasper nog langs geweest. We waren in de tweede week weer iets terug op planning gekomen en daarmee was de druk er lichtelijk af. Het plaatsen van de inhouten verliep spoedig waarna kon worden begonnen aan het afwerken van de boot.



Zelf had ik nog nooit gebreeuwd, maar ooit moet het de eerst keer zijn. Toch vraag ik mij tot op de dag van vandaag af hoe het in vredesnaam mogelijk is dat de boot nog altijd waterdicht is bij die breeuwnaden. Zou ik het dan toch goed gedaan hebben? Ook hebben we toen de hulp gehad van Joram die op meesterlijke wijze moeilijke oude breeuwnaden opnieuw heeft gebreeuwd.

Aan het einde van de derde week was het groot onderhoud dan toch echt eindelijk klaar! Nou ja zo goed als dan. De maandag erop ging de boot het water in, wat toch wel een bijzonder stressvol moment was. Zal ze blijven drijven? Helemaal met al die belangstelling vanaf de kant. Het zal voor die mensen toch wel een teleurstelling zijn

geweest, want we lieten Trui langzaam het water inzakken in plaats van snel het water in te laten plonsen. Dat was nodig zodat we Trui gelijk weer omhoog hadden kunnen hijsen mocht ze toch niet helemaal waterdicht zijn. Gelukkig was dat niet nodig. Daarna zijn Johan, Diede en ik overgebleven om de laatste puntje op de i te zetten, zoals het terug plaatsen van de schippers- en matenkooi. Daarna zijn de spullen uit Delft opgehaald door de rest en is de camping afgebroken. Dat was dan het einde van het groot onderhoud.

Maar ik kon er geen genoeg van krijgen en zo ben ik met Johan, Diede en schipper Stefan mee terug gevaren naar Delft. Maar niet voordat we eindelijk het café hadden bezocht aan de haven waar we al die tijd nog niet naar toe waren geweest. Waren we maar eerder geweest, het bier was daar maar een euro!

Bier was overigens het verbindende element volgens de campingbazin dat iedereen ertoe dreef om weken lang, lange dagen te maken. Eerst dacht ze dat het om een vrouw draaide. Maar nadat we het concept van de bierbun hadden uitgelegd was ze tot deze conclusie gekomen. Volgens Eduard, die geen bier drinkt, ging het echter wel degelijk om een vrouw en dat is natuurlijk Trui. Op zich logisch.

De terugtocht was voor mij een rustmoment (ondanks de ronkende motor). Vier weken hard werken zaten erop. Wim was ook zo genereus geweest om de radio die hij had meegebracht aan ons te schenken, zodat we ook op de laatste dagen nog muziek hadden. Deze hebben we toen op het 12-volt-netwerk van Trui aangesloten zodat we ook tijdens het varen nog muziek hadden. Nog bedankt Wim! Deze radio is overigens alleen bedoeld voor het

luisteren van muziek en niet voor weerberichten in tegenstelling tot de radio die daarvoor al aanwezig is ;) Eenmaal in Delft aangekomen was er voor mij geen betere beloning denkbaar dan dat Trui onder de nieuwe Kapelsbrug bij het voormalige legermuseum paste, zodat de boot van de Delftse Studentenvereniging "Nieuwe Delft" voor het eerst in de geschiedenis in de gracht de Nieuwe Delft kon liggen.



Kees de Rijke

Slag in de Rondte 2013

4 - 9 november

Zeilen als de Vliegende Hollander, leven op het getijde-ritme, geen motor gebruiken, een week leven en werken aan boord van Trui. Dit is de Slag in de Rondte, een 5-daagse zeilmarathon van historische zeilcharters uit Harlingen, waarin Trui als kleinste schip ook dapper meestrijdt.

Als spookschip varen we het traject over de wadden, binnen 5 dagen moeten de havens op Texel, Vlieland, Terschelling, Ameland, Schiermonnikoog en Noordpolderzijl worden aangedaan met start en finish in Harlingen.

Om tijd te winnen wordt er de gehele dag en nacht gevaren en genavigeerd met behulp van een schijnwerper om de tonnen te kunnen zien. Tenminste, zo lang als het getij het toe laat...

Wil jij ook meevaren? Neem dan contact op met Wouter Kreiken, wkreiken@gmail.com / 06-54346339



Zomerweek drie

Voor de derde zomervakantieweek bestond de bemanning van Trui uit Martijn (schipper), Mariëlle (maat), Leo, Bart, Alexander, Rosanne en ondergetekende. Zaterdagmiddag kwamen we aan bij de boot, die was afgemeerd in het Lauwersmeer. Omdat het getij niet helemaal handig uitkwam besloten we om niet gelijk 's avonds te gaan varen, maar in plaats daarvan een standenwandeling (nee, dat is geen spelfout) te maken langs het Lauwersmeer.

De volgende ochtend werden voor de eerste keer van de vakantie de trossen losgegooid en zetten we koers naar het oosten. Via een pitstop op een hele grote plaat die louter werd bevolkt door een enkele zeehond, bereikten we een mooie ankerplaats, vanwaar we de volgende ochtend konden beginnen aan de oversteek van de Eems. Gelukkig werkten de grote boze containerboten mee en hoefde er niet al te veel geslalomd worden om ons eerste vakantie-doel te bereiken: Borkum.

Zoals iedereen die wel eens op Borkum is geweest weet, ligt de jachthaven daar een aanzienlijke afstand buiten het dorp. Omdat we geen zin hadden in fietsen huren of een treinrit maken hebben we Trui dan maar op het stand geparkeerd. Dit tot grote verwondering van de lokale badgasten. Terwijl het merendeel van de bemanning op pad ging om nieuw proviand te halen bleven Alexander en Martijn



achter om de boot te bewaken. Teruggekomen van de supermarkt-run bleek het bootbewaken niet helemaal succesvol geweest, getuige de tientallen kinderen die Trui tot piratenbootklimparadijs hadden omgetoverd. Blijkbaar had een vader gevraagd of zijn zoontje even aan boord mocht kijken, en als er één schaap over de boordrand is volgen er meer. Helaas bezat niemand van ons voldoende VOC-mentaliteit om ook toegangsgeld te vragen, anders was de vakantie een stuk goedkoper uitgevallen. Rond etenstijd hebben we alle kinderen van boord gejaagd en Trui verplaatst naar het midden van de baai, in plaats van pontificaal op het strand. Vanaf daar konden we de volgende ochtend makkelijk door naar Greetsiel. Ik zou graag willen vertellen over de prachtige barbeque die we daar gehouden hebben (en de eerste en enige Friesengeist van de vakantie), maar what happens in Greetsiel, stays in Greetsiel. Aangezien er later in de zomer iets met gangen gedaan moest worden keerden we vanaf Greetsiel weer terug naar het Vaderland. Omdat de Eems en potentiële andere plekken wel erg hobbelig waren hebben we toch maar een tussenstop ingelast op Borkum, waar we die keer toch maar wel in de jachthaven hebben vertoefd. De volgende dag wel de Eems overgestoken en een stukje nachtzeilen later kwamen we aan in Schiermonnikoog, vanwaar een korte oversteek ons de volgende dag weer terugbracht in Lauwersoog. Om de potentiële zeiluren zo veel mogelijk vol te maken hebben we nog een half middagje met windkracht 1.2 over het Lauwersmeer gedobberd, om vervolgens aan alle jachthavengasten te demonstreren hoe je een Botter op zeil in een box legt (beheerst en met grote precisie). Onze barbecue (voor €7,- aangeschaft in de Duitse supermarkt) bleek intact genoeg voor een tweede gebruik, en aldus vormde een heerlijke barbecue de afsluiting van een geweldige zomerweek.

John-Alan Pascoe

WI2013

KLEURPLAAT BU130 TRUI

Stuur ie kleur plaat
naar Belletalie@BU130.nl
of neem 'm mee naar
de ouwelullenborrel!

Vrijdag
~~29 november~~

29 November:
Ouwelullenborrel!

2013

De meeste
inzending wint
een VWT prijzen-
pakket!

BU130



OWee 2013

Na een heerlijke warme vakantie was het de mooiste week van het jaar dan weer aangekomen: de OWee. Zoals sommige van jullie misschien wel gemerkt hebben, ging deze OWee niet zonder voorbereidingen. Al sinds Trui niet meer voor de Bolk kan liggen vanwege de werkzaamheden rondom de spoorzone is de VVT bezig geweest met een betere plek zoeken. Al sinds vorig jaar hebben we daarvoor onze peilen gericht op een plekje aan de Lange Geer, tegenover het legermuseum. Vorig jaar hebben we hard geprobeerd om hier terecht te komen, echter bleek enkele maanden voor de OWee dat de brug bij het legermuseum niet op tijd af zou zijn. Hier lieten we het echter niet bij zitten; dit jaar gingen we in de herkansing. Al sinds het voorjaar zijn we bezig geweest met achter de precieze plannen van de aannemer zien te komen, dieptemetingen doen, afspraken met de havenmeester maken, etc etc etc. Alles leek precies goed te gaan, echter waren ze voor de bouwvak nog wel bezig rondom de brug. Voor de zekerheid hebben we toen in de laatste week van de bouwvak nog een extra dieptemeting gedaan. Toen bleek wederom dat er veel sediment onder de brug terecht was gekomen. Over het algemeen was het tussen de 110cm en 120cm diep, terwijl we 125cm nodig hadden. Het grootste probleem was echter dat er ook gigantische betonnen brokstukken op de bodem lagen, op sommige plekken slechts 105cm onder de waterlijn. Dit was een serieus probleem aangezien dit natuurlijk niet zo goed is voor de nieuwe gangen van onze lieve Trui. Gelukkig bleek dat er al een uitbaggersessie was gepland om deze brokstukken weg te halen, namelijk op de woensdag voor de OWee. Op deze manier werd het toch



wel lichtelijk kortdag allemaal... De havenmeester ging er echter gelukkig achteraan, zou ons op de hoogte houden en zou ook kijken of de aannemer meteen de vaargeul genoeg uit kon diepen zodat wij er langs zouden kunnen.

De week voor de OWee overleed prins Friso echter helaas, wat als extra nadeel had dat de prioriteiten bij de gemeente tijdelijk even heel ergens anders lagen. Gelukkig werd er de donderdag voor de OWee alsnog uitgebaggerd. De havenmeester heeft ons direct gebeld met het bericht dat alle brokstukken er uit waren gehaald en de vaargeul onder de brug voldoende was uitgediept. Direct met Emiel gebeld die daarop het groene licht gaf aan Stefan die op Trui was om haar naar Delft te varen... Dit alles slechts 2 uur voor de uiterlijke deadline waarvoor Trui moest vertrekken om nog op tijd in Delft aan te komen.

Hiermee waren we er echter nog niet. De zondag voor de OWee kwam Trui aan in Delft en moest ze nog onder de brug door geperst worden. De mast lag al plat, alle bierkratjes en aanwezige Bolkers werden op het voordek gezet, waarna we Trui vol lieten lopen met water tot net onder het naaivlak. Dobberend voor de brug lieten we haar precies genoeg afzinken. Tussen de boeg en de onderkant van de brug zat ongeveer een centimeter (als we ons goed afzette tegen de brug) en bij het tweede gedeelte zat er links en rechts ongeveer 10 cm tussen de zwaarden en de brug. Het leek allemaal precies te passen... En toen... liepen we vast... Er werd gevloekt, een stevige zet gegeven met de motor (zonder resultaat) en nog harder gevloekt... Even leek het allemaal in de soep te lopen...

Gelukkig was de boeg al vanonder de brug. Op hoop van zegen heeft iedereen zich toen van het voordek naar de kuip verplaatst. De boeg kwam iets omhoog... En we waren los! Soepeltjes schoven we vanonder de brug en meerden we aan aan de Lange Geer. Van nummer 4 konden we stroom krijgen en zo ontstond er een spontane drijvende-vlonder-borrel in het vooronder, terwijl de dompelpomp zijn werk deed. Zelf was ik zo blij als een kind.

De rest van de week liet zien waarvoor we het allemaal gedaan hebben. Nadat de mast er weer op gezet was en de zeilen er strak bij stonden (voor zover dit mogelijk was met windstil) hadden we veel aanloop, vooral op dinsdag en donderdag, op welke dagen er de hele avond nullen op Trui waren. Er valt nog zeker verbetering te behalen komende jaren om zo nog meer nullen naar Trui te krijgen, maar dit zijn stevige stappen in de goede richting.

Vrijdag is de mast weer van Trui gehesen, hebben we haar weer onderdoor de bruggen door geperst, leeg gepompt en is ze vertrokken richting Volendam voor een weekje varen tijdens de KMT. Mission accomplished, volgend jaar weer.

Roy de Bokx

KMT 2013: Botter, Kaas en Eieren

Eén rauw ei, een (strop)das en 540 kaas. Ik heb geen flauw idee waarom, maar ik pak het maar in, het staat immers op de paklijst voor de botter, kaas en eierenweek van de Bolk, waarin ik niet alleen kennis leer maken met de Bolk, maar ook met zeilen.

Daar zat ik dan, op de zondag na de openingsweek, in de studentenvereniging waar ik in een half-dronken bui lid van was geworden. (waar ik overigens geen spijt van heb) Na een middag kippenjacht, het benoemen van mijn ingeblikte ei tot '157-1337', mijn eiervriendje, en een goede maaltijd was het tijd om richting de bidders te vertrekken om een week lang te zeilen. Veel verwachtte ik er niet van; zeilen was immers niet veel meer dan een transportmiddel. Ik had nog geen idee hoe ver ik eraan zat.

De eerste zeildag kregen we uitleg over het varen, zodat we daadwerkelijk vooruit kwamen. Uiteindelijk ging dit niet geheel volgens plan, wat wel bleek toen we rond 8 uur 's avonds in IJlstad aankwamen, waarna er nog gekookt en gegeten moest worden. De volgende dag ging het in ieder geval wat beter. We begonnen de dag met het seinen van botter, kaas en eieren-gerelateerde spreekwoorden, waarbij er vooral met de morsecode unieke communicatiemanieren werden gevonden, waarbij onder andere surfplanken van toepassing waren.



Inmiddels kregen we het zeilen onder de knie, dus de op de woensdag mochten we weer verder met de volgende activiteit, waarbij we nog dicht bij elkaar gingen varen. We moesten namelijk begrippen tekenen op het fokzeil en andermans begrippen raden. Allerlei begrippen en tekeningen kwamen voorbij, vaak werd de tekening niet begrepen en soms werd niet begrepen waarom de tekening niet werd begrepen. Bovendien bleek dat venz niet bekend staat om hun chocoladevlokken, die daardoor vrij lastig te raden waren.

De donderdag was een klassieker voor gamers, groot toegepast: Balloon battles uit Mario Kart, uitgevoerd met bidders. We moesten een rij ballonnen achter de bot hangen, net als alle andere boten, en vervolgens onze ballonnen beschermen en andermans ballonnen uiteen laten spatten, waarvoor interessante constructies bedacht waren, waaronder een boom met vorken aan het uiteinde. De grote ballonnenverliezen waren echter aan het begin, waar mijn boot twee maal alle ballonnen verloor doordat het touw brak. Toen we weer in de running waren wisten we echter wel weer een even grote rits ballonnen van een andere boot af te plukken, om deze als trofee achter onze boot te hangen, waarmee we met ruime marge wonnen.



Wat uiteindelijk toch wel het meest verrassend voor mij was, was dat ik naast de activiteiten tijdens het zeilen ook het zeilen zelf erg leuk vond. Ik weet niet of het zwoegen aan de touwen, het in bedwang houden van het roer of juist het deksletten bij mij paste, maar een ding wist ik wel zeker: Dit wil ik wel vaker doen, en dat zal ook zeker gebeuren.

Thijs van Ooij

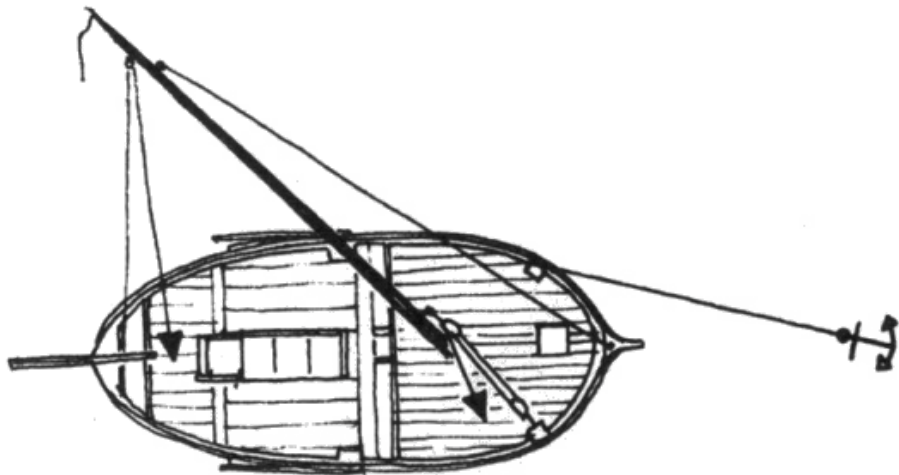
Vroeger was alles beter: Mast overboord!

In deze nieuwe rubriek staan verhalen uit het archief van Trui, waaruit ik (Guus) elke Bulletin een interessant verhaal uitzoek. Dit keer een stuk uit het eeuwboek uit 1975. In 1970 is de mast overboord geslagen, het verhaal van dit alles staat hieronder.

Het was in 1970, begin van de zomer. We kwamen terug van Vlieland en hadden juist een toeristisch rondje door het Friese gras gemaakt. Makkum erin en Workum (bezoek aan Reid in de vuurtoren) eruit. Diezelfde avond moesten we in Enkhuizen bemanning ruilen: de Socialistische Jeugd eraf en wat mensen uit Amsterdam en Delft erop.

Het was mooi weer, het had hard uit het zuidwesten gewaaid, maar tegen de avond was de wind afgezwakt en je kon ongereefd ertegenin. Het schoot niet erg op, want daar langs de Friese kust liep nog de deining van eerder op de dag: we moesten vlak boven de lage wal naar het zuiden scharrelen. Het schip heeft het in deining met weinig wind eigenlijk zwaarder dan wanneer je voortdurend druk in de zeilen hebt: ze slingert nogal en de ongestaagde mast wrikt in de koker. Bij de eerst botter die we hadden schoven de delen van het schot in zulk weer zoveel langs elkaar dat de patrijspoort met een klap eruit viel. “Een houten schip moet werken” zeiden we kalm om de bemanning (en onszelf) gerust te stellen.

Er kwam nog wel een waarschuwing, met een harde knal schoof de stuurboordskant Van de mast (we lagen over bakboord en zeilden Staveren net niet vrij) iets omhoog en mast spleet in twee delen over een windscheur, daarna viel de hele zaak (verbazend langzaam eigenlijk) krakend naar lij: alles wat hoger uitstak dan het boeisel lag



overboord. De onderkant van de mast bleef over het boeisel naar binnen steken: vlak voor de kop van het zwaard, scharnierend door de deining.

Daar stonden we wel even van te kijken een paar platen in de broek, een meisje dat wou uitstappen moest tegengehouden worden. Die eerste zenuwachtigheid kostte ons bovendien een goeie dreg: omdat ik hier maar even wilde stoppen (twee mijl boven de lage wal ten zuiden van Hindeloopen) gooide ik het afstopdregje (het hohoudertje) overboord. Na drie zware golven brak de manila tros, eerst daarna brachten we de grote dreg uit en lagen we te schommelen voor de spijker.

Een groot geluk was de goede bemannings, na de schrik begonnen we direct de rommel op te ruimen. Groot zeil met gaffel (natte rakbanden waren moeilijk los te krijgen) en de fok kregen we met lopend want en al ongeschonden aan boord. Het grootste probleem vormde de mast! Moesten we het voorstag losmaken en 'm laten schieten of zouden we hem mee kunnen nemen? We besloten om het laatste te proberen. De haak van de dirk werd op de overloop achter vastgemaakt. Twee man trokken iedere keer als er ruimte kwam aan het andere eind, dat één slag om de stuurboordpen zat om te kunnen “houden” als de mast terugtrok. Dit gebeurde steeds als door de deining het bakboordboeisel omhoogkwam. In het omgekeerde geval kregen we slek en konden we halen. Doordat het veerstag nog vast zat kwam de stomp van de mast steeds verder binnenboord. De grootzeilschoot werd als takel gebruikt tussen de stuurboordsbolder en het oog voor de zwanenhals van de giek. Met halen en houden kwam de mast langzaam aan boord.

Aan de wal was dit alles niet onopgemerkt gebleven. Vanuit het badpaviljoen dachten ze dat we omsloegen, toen het zaakje overboord ging. Onmiddellijk werd de Hindelooper reddingboot gewaarschuwd. Ze waren al bij ons toen we nog met de mast bezig waren. Omdat we weinig benzine hadden kregen we een sleepje naar de haven. Zeilen en touwen werden in het gras te drogen gelegd. In de loop van de nacht was Niek met vrienden op de “Ommelandvaarder” uit Enkhuizen vertrokken. De volgende morgen vroeg kwamen ze langszij om hulp aan te bieden. We besloten naar Lemmer te gaan om te zien of we daar op de reünie van ronde- en platbodems een mast konden lenen of kopen. Soms gesleept door de “Ommelandvaarder” en verder zeilend op een vikingzeil (giek in de mastkoker, daaraan fok hijsen met vaarboom als ra) kwamen we in de Lemmer terecht. Het vreemde tuig trok veel bekijks. Voor de sluitingstijd van de Lemster kroegen kregen we een mast te leen: Maarten de Groot zou 'm met de “Berend Botje” uit Muiden gaan halen. Hij vertrok de volgende morgen vroeg. Wij modderden met ons noodtuigje naar Staveren.

Maandagmiddag kwamen we in Staveren aan. De “Berend Botje” liep dezelfde avond Enkhuizen binnen. Als alles goed ging zouden we de volgende dag weer 'n mast hebben. De plannen waren om met vier schepen naar het wad te gaan. Onderweg vanuit Enkhuizen konden ze zonder omvaren onze mast afleveren. Wij zouden ze dan

met één dag vertraging achterna gaan.

Het liep allemaal heel anders: er stak een storm op die de vloot in Enkhuizen (met onze mast) dagenlang vastnagelde en ons in Staveren tot werkeloosheid dwong. Het regende voortdurend zodat we de kroeg van Cuperus bij de draaibrug ("Jaap") goed leerden kennen. Telefonisch hielden we contact met de Dromedaris, zodat we met de groep in Enkhuizen konden overleggen.

De bemanning Vatte het ongemak nogal rustig op.'s Morgans werden in de kooi gitaarimprovisaties ten beste gegeven: tophit van de week was de "rainsong": it's raining, it's raining, it's raining outside (5 x), I'm lying in my bed and it's raining outside. De tekst van de tweede strofe werd voortdurend gevarieerd: we have no mast and it's raining outside. De eerste woorden bleven boven- en onderdeks voortdurend gelden: het regende aan een stuk door.

Zelf had ik flink de pest in: in plaats van met vier schepen over de wadden te schuimen, vuren te stoken en mosselen te zoeken lagen we te schimmelen in een zoetwatervaart. Zonder mast viel er niets te beginnen. Door de telefoon klaagde ik mijn nood bij de vrienden in Enkhuizen.

De volgende dag om 12 uur (we zaten er alweer een tijdje) zwaaide de kroegdeur open. Tot onze verrassing stapte een hele ploeg uit Enkhuizen binnen. Ze hadden de veerboot genomen om ons wat op te beuren.'s Avonds vertrokken we met wat stamgasten naar Sneek om ook eens een andere tap te zien. Gitaar spelend en zingend liepen we de chinees binnen, want de Hindelooper kamer was gesloten. Een meningspeiling onder de etende Snekers overtuigde de restauranthouder met een woud van opgestoken handen ervan, dat muziek bij het eten op prijs werd gesteld. Wat er verder allemaal nog gebeurde kan ik me niet zo goed meer herinneren. Wel weet ik nog, dat tante Bouk, een zestigjarige Stavorense schone, de ziel van het feest was.

We haalden net de laatste trein. In de grote dieseltreincoupé mengden de hasjdampen van de Amsterdammers zich met de bierlucht van de Friezen en het bottervolk. Hier en daar gingen rotjes af, de tl-buizen waren uitgedraaid en een enkele gelukkige werd door tante Bouk in de schemer geknuffeld.

Op dat moment kwam de conducteur binnen. Ik was nog nuchter genoeg om flink te Schrikken: dadelijk zouden we allemaal in de berm van de spoordijk staan! Het bleek een groot en wijs man te zijn. Zonder krachtdadige methoden temde hij het dronkemansgedoe op weergaloze wijze: hij draaide een buis aan, noodde tante Bouk ten dans, walste met haar op de weer inzettende gitaarmuziek door het gangpad, nam zijn kunstgebit in zijn rechterhand én klapperde ermee als castagnettes in de maat! Dit heldenfeit is voor mij het warmste pleidooi voor het openbaar vervoer gebleven: je maakt nog 's wat mee. In Staveren dansten we nog wat in de kroeg en na sluitingstijd zaten we met 20 man op de vloer in het huis van tante Bonk. Helaas brak er een familiestuk, het lieve mens was daardoor lelijk in de war. Een beetje triest en moe

vielen we in de kooi. De mensen uit Enkhuizen sliepen bij tante Bouk op de grond. Het werd donderdagmiddag en dat maakte me bezorgd: zaterdag zou een nieuwe ploeg met een andere schipper Tuitje in Enkhuizen overnemen. Dan moest ze in elk geval weer een mast hebben. Voor deze operatie hadden we alleen de vrijdag nog. Het weerbericht was gunstig. Om de bemanning van de "Berend Botje" over te halen om de volgende morgen vroeg te vertrekken, stapten we met een paar man over op een scherp jacht van kennissen, dat zeewaardig genoeg was Om met dit weer over te steken. De volgende morgen vertrokken we met de mast op sleeptouw om 6 uur uit Enkhuizen. Toen we om 11 uur Staveren binnenliepen hadden de achterblijvers al een lier geregeld; voor f25,- mochten we de hele middag een hijslier met giek gebruiken bij een tot watersportbedrijfje omgebouwde boerderij richting Warns. Gelukkig paste de mast goed in de koker. Met voorzichtig manoeuvreren kwam ie op z'n plaats. Toen de vallen en blokken erin, een harp extra op de voorstag en de zeilen konden worden aangeslagen. Een half uur voor de laatste schutting passeerden we de sluis. 's Nachts om 2 uur liepen we Enkhuizen weer binnen. Niek had zijn auto laten staan, zodat we naar Amsterdam konden. Het was nog net gelukt allemaal.

Eigenlijk had ik ook nog willen vertellen van die keer dat we een nacht ingevroren zaten op het Gooimeer voor Huizen: 11 graden onder nul en centimeters dik ijs. De hele wegering is toen opgestookt in het vuurduveltje, of van die keer dat we met een defecte motor en harde westenwind door de vloedstroom naar de Zeelandbrug bij Zierikzee dreven. Het anker pakte niet in 40 meter diep water en de brugwachter was niet aanwezig: drie rode lichten.

Als we elkaar ergens in een haven zien nemen we er eentje en dan zal ik je vertellen hoe dat afliep.

Hein de Haan



L. van Dijk
Houthandel - Zagerij B.V.

Am. Noten	Mahonie
Essen	Robinia
Iroko	Teak

Eiken
ook voor: *gangen, krommers, roeren en zwaarden*

Zijtak 8-10
1251 RS Laren NH
Tel 035 53 11 024
Fax 035 53 82 871
Email info@dijkhout.com
www.dijkhout.com

Bij de olielamp: Freek Verkerk

In deze rubriek interviewt Martijn elke keer weer een andere botteraar. Deze keer heeft hij Freek Verkerk uitgenodigd om bij hem te komen eten in Wageningen.



Hoe ben je bij de botter betrokken geraakt?

Voordat Freek Trui leerde kennen hield hij al van boten. Zo zeilde hij regelmatig op zijn zelf gebouwde Schakel. Het is dan ook geen verrassing dat hij vervolgens naar Delft kwam om Scheepsbouwkunde te studeren. De eerste ontmoeting met Trui was in 1979 op een zomervakantie, die toen nog regelmatig samen met de kwak VD5 werden gevaren. In die twee weken werd er veel uitgelegd en zo min mogelijk met de motor gevaren: “Hij legde ook aan op het anker en deed veel met vaarbomen en een puntje fok. Dat was eigenlijk heel leuk.”

Hoe ben je schipper geworden?

“In de KMT van 1980 hadden ze te weinig schippers en vroegen ze of ik die botter wilde varen met mijn zeilmaatje Ernst Bolt samen. Ik dacht: ‘ik kan goed met een Schakel zeilen, maar een botter is wel even iets anders’. Maar goed dat hebben we dus gedaan. Het was een harde leerschool zal ik maar zeggen. Het zeilen zelf was geen



probleem: Ernst en ik studeerden allebei scheepsbouw en waren allebei gewoon goede zeilers, maar met die zwaarden en in havens klieren met de motor dat was even lastig. Maar goed, dat leerde snel.” ‘Gelukkig’ deed de motor het de eerste dagen nog niet (de startmotor was stuk), want dat scheelde veel gedoe: “We werden telkens door een andere boot de haven in en uit gesleept, dus we hoefden alleen te zeilen.”

Pasen ‘81

Omdat ze nog zo weinig ervaring hadden met Trui en de boot met Pasen toch niet was verhuurd, dachten ze: wij nemen die boot mee om te oefenen. “We waren met z’n viere en het woei behoorlijk hard die week. Dus we zijn dat hele IJsselmeer over gecrossd en die boot ging af en toe ook uit zichzelf overstag. Dan kon iemand hem niet meer houden en dan ging-ie maar. En dan dachten wij: nou ja, dat zal de onhebbelijkheid van een botter wel wezen. Dus dan gauw die fok over en dan gingen we over de andere boord verder. Later begrepen we dat dat niet de bedoeling was.”

Anker kwijt

Later die week, van Urk naar Stavoren, schoot het niet echt op met de noordwesten wind, kracht 6-7. De motor werd er dus maar bij gezet, maar die hield er op een gegeven moment mee op: gebroken V-snaar. Voor anker dus. De V-snaar was snel gerepareerd, maar de motor was warm gelopen en moest een poosje afkoelen. “Dat viel allemaal wel te hanteren. En die boot lag daar best redelijk op de golven te dansen, dat was ook niet zo’n punt. Het was ook donker, dus je zag niet zo veel en daardoor was het allemaal niet zo erg, maar op een gegeven moment voelde ik dat de boot dwars op de golven lag. Toen bleek de ankertros doormidden te zijn. Het boeisel zat toen nog helemaal in het blik en de tros was daardoor stuk geschavield.” Na nog een tijdje slepend aan de twee kleinere ankers te hebben gelegen was de motor weer afgekoeld en konden ze op de motor door naar Stavoren.

“Het anker waren we kwijt en dat was zonde, want het was een hele mooie dreg. Dat anker moest dus eigenlijk wel terug komen. Het weekend daarop was verhuurd, maar het weekend daarna was ze vrij, dus toen zijn we weer naar Stavoren gegaan en toen heb ik een boeitje gelegd op de lijn waarvan ik dacht dat ik er geweest was.” Met een lijn tussen de giek aan de ene kant van de boot en de kluiverpaal aan de andere zijn ze toen gaan slepen. Na 10 min gevaren te hebben zaten ze aan de grond. “Daar waren we dus niet geweest, want tijdens die nacht hebben we de grond niet gevoeld. Dus zijn we omgedraaid, terug naar het boeitje en daar zag ik een stukje gerafeld touw drijven. Ik zeg: ‘jongens we gaan eerst koffie drinken want we hebben hem!’ We hadden het boeitje er bijna bovenop gegooit. Binnen een half uur hadden we het anker weer terug gevonden. Dat was een grappige actie en dat in het eerste jaar dat ik met Trui voer.”

Heb je ook in het bestuur van de Stichting gezeten?

“Ik ben een paar jaar voorzitter geweest van de Stichting. Gert-Jan Luijendijk heeft een paar jaar die botter helemaal in z’n eentje gedaan. Er was geen bestuur, hij was eigenlijk alles. Dat was best een heavy tijd. Hij deed bouwkunde, dat kon je erg lang doen in die tijd. Gert-Jan vroeg af en toe of wij mee wilden helpen, dat wilden wij wel. De botter was toen nog uiterst gammel: als je in een beetje zeegang voer zag je alles bewegen en het lekte nogal veel. Gert-Jan kon geen grote dingen doen in z’n eentje, maar er moest wel wat gebeuren.”

Met een omschrijving van Peter Dorleijn, die in Tagrijn zeer gedetailleerd had beschreven hoe hij gangen in het voorschip van zijn boot had vervangen, durfden ze het aan om met een kern van 3-4 man hetzelfde bij Trui te doen. In de eerste winter hebben ze in Delft 10 gangen en 20 inhouten vervangen en vervolgens het voordek, de plecht en het zeilwerk in de winter erna.

“Dat waren de twee grote restauraties die nodig waren om haar weer een beetje levend te krijgen. Daarna zijn we een aantal jaren bestuur geweest.”

In die tijd heeft Freek onder andere ook twee nieuwe zwaarden gemaakt.

Hoe bepaalde je de vorm die het nieuwe zwaard moest krijgen?

“Hallo!? Ik was scheepsbouwer dus heb daar een buitengewoon mooi profiel voor bepaald (een aangepast NACA-profiel). Ze zeggen altijd dat er een puts in de holle kant moet. Dat hebben we dus geprobeerd en dat klopte ook wel.”

Klein Truitje(s)

Alsof dat nog niet genoeg was heeft Freek ook zijn aandeel gehad in de twee Kleine Truitjes. Twee? Ja, twee: “De eerste was een Piraatje, eigenlijk de voorloper van een Optimist. Dat lag ergens op zolder en hij lag nogal uit elkaar, maar was nog wel goed. Dus heb ik die met goede lijm weer in elkaar gezet en gelakt. Daar hebben we een aantal jaar mee geroeizeild en gespeeld, maar op een gegeven vertelde Michiel mij: ‘Klein Truitje is vergaan’.” Er was tijdens de KMT een eigenwijze jongen geweest die er mee was gaan varen terwijl de rest in de kroeg zat omdat het te hard woei. “Hij was een paar kilometer verderop op de dijk terecht gekomen en lag daar met de boot aan splinters.” Later, toen Freek al geen lid meer was van de Bolk heeft hij het huidige Kleine Truitje gebouwd. “Dat is een ontwerp van Ernst geweest en hij heeft er zelfs een keer mee geplaneerd. Dat was ook de bedoeling: hij had het lijnenplan in het achterschip zodanig getekend dat je ermee zou moeten kunnen planeren als het hard genoeg woei.”

Als Freek hoort dat er nu zelfs een Vereniging Vrienden van Klein Truitje bestaat zegt hij: “Wat zo ontzettend leuk dat het allemaal gewoon doorgaat en dat er elke keer weer generaties zijn, die dat soort dingen op pakken. Ondanks alle trends op digitaal, sociale media en weet ik voor wat voor gebied, blijft dit gewoon een vast punt zijn,

zo’n botter. Je kan er op een gegeven moment een marifoon en GPS op zetten en dat zijn dan de meest geavanceerde dingen.”

Wat zou je nog eens met botter willen doen?

“Als ik nog eens iets met de botter zou willen, dan zou ik ‘m een weekje huren om mee over het Wad te scharrelen met vrienden. Dat aspect vond ik wel een hele mooie: dat je om vijf uur op staat en dan met zonsopkomst anker op gaat en door de geultjes scharrelt. We hadden dan mensen aan boord die eieren bakten op de meest fantasierijke manieren, met banaan en sambal. Als je dan om vijf uur op stond was je nog niet zo wakker, maar als je dan zo’n stevige botterham met eiervariaties kreeg...”

Wil je de huidige botteraars iets meegeven?

“Ja, word geen bus. Dat vind ik dus van de huidige chartervaart en in die tijd deden wij dat soms ook. Als je dan meevoer met een officiële werkweek met andere boten ging je van A naar B naar C... datzelfde rondje elke keer.” Met onze eigen verhuurgroepen werden er wel zeven eilanden aangedaan in een week en was je soms maar een paar uur op een eiland. “Dan nam je het ochtendtij naar het eiland en ‘s avonds ging je weer verder met het volgende tij.” Op dat tempo kun je binnen twee dagen van Harlingen op Borkum zitten, maar het is niet echt leuk varen.

Wil je nog iets kwijt?

“Dat restaureren aan dat ding vond ik ook achteraf gezien heel leerzaam. Dat je met een groep mensen die vaak totaal geen belang hebben bij die boot, toch zo’n effectieve club kan hebben, die behoorlijk grote klussen kan doen. Dat je mensen kan motiveren om de meest smerige klussen te doen, omdat je met z’n allen voor het eindresultaat gaat. Dat het proces zelf zo de moeite waard is dat iedereen eraan mee werkt. Dat heb ik er zelf aan overgehouden; het op een leuke manier dingen met elkaar doen. Verwonderlijk eigenlijk, dat het 30 jaar later nog steeds zo gebeurt.” Wie zal ik de volgende keer interviewen?

“Gert-Jan Luijendijk, dat is iemand die ook behoorlijk veel heeft gedaan. Hij regeerde in een periode waarin ik nog geen belangstelling had voor Trui en heeft weer andere dingen meegemaakt dan ik.”

In deze Bulletalie paste helaas niet het hele het interview met Freek. Lees het volledige verhaal op bu130.nl/olielamp

Algemene Informatie

Stichting tot Behoud van de BU130

Trui is een 13,44 meter lange eikenhouten visbotter uit 1875. Het schip wordt in de vaart gehouden door de Stichting tot het behoud van de BU130. De doelstelling van deze stichting is om het schip, in een authentieke staat, te behouden voor de toekomst. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het schip te verhuren. Dankzij de opbrengsten van deze verhuur en met geld uit fondsen, giften en sponsoring kunnen we het schip onderhouden.

Het varen

Van begin maart tot 1 mei:

- Weekenden of weken voor de mensen die meeklussen of op andere wijze meehelpen. Om het jaar is Trui in die periode niet op het IJsselmeer te vinden, maar bijvoorbeeld in Zeeland. Het accent ligt in deze periode op de opleiding van maten en schippers.

Van 1 mei tot begin oktober:

- Elk weekend wordt er gevaren met groepen die de boot inclusief schipper en maat huren.
- Gedurende de zomervakantie wordt het schip voor volledige weken verhuurd.

Van begin oktober tot begin december:

- Tijdens de stichtingsweekenden, bij temperaturen lager dan 10 graden, varen alleen nog de echte mannen en vrouwen en is Trui vaak helemaal alleen op het IJsselmeer. Het accent ligt hier op een loeiende kachel, truien en warme chocolade melk met slagroom.

Contact

Stichting tot behoud van de BU130

adres: Coenderstraat 1
2613 SM Delft
email: info@bu130.nl
website: www.bu130.nl

giro: 3030194
KvK: S 145242

Bestuur

Voorzitter:
Emiel Klifman 06-27486063

Aankomend voorzitter:
Marieke v/d Tuin 06-31051029

Secretaris:
Diede Ridder 06-22881595

Penningmeester:
Wouter Verbeek 06-50964543

Commissaris Onderhoud:
Eduard van Iersel 06-49850145

Aankomend commissaris Onderhoud:
Johan Zielman 06-22597588

De opleiding

Om met het schip te kunnen varen zijn altijd minimaal een schipper en een maat nodig. Omdat een schipper over een grote hoeveelheid kennis en ervaring dient te beschikken, is het opleiden van schippers en maten zeer belangrijk voor het voortbestaan van Trui. Het huidige opleidingssysteem Dogma II kent drie klassen: Starter, Maat In Opleiding (MIO) en Schipper In Opleiding (SIO), waarbij in elke klasse de kennis en vaardigheid toeneemt, om maat of schipper te worden op Trui.

Het onderhoud

Ieder jaar ligt Trui 's winters in de Oude Haven in Rotterdam en begin februari ligt de botter een week lang op de helling van Koningspoort aan de Oude Haven. Van half december tot eind februari zijn er klusweekenden in Delft op De Bolk of aan boord in Rotterdam. In de kerstvakantie onderhouden we op De Bolk al het losse houtwerk. Ook repareren en tanen we dan de zeilen. Door zoveel mogelijk van dit onderhoud zelf te doen blijft ook op dit gebied kennis en kunde bewaard.

De Huurprijzen

Activiteit	Studentenprijs
1 dag	€210
Weekend (2 dagen)	€350
3 dagen	€425
4 dagen	€500
5 dagen	€575
6 dagen	€650
Week (7 dagen)	€725
Inschrijfweekend (*)	€12,50
Bikkelweekend (*)	€7,50
SIO's (*)	€5,00

(*) per persoon per dag

Om voor de studentenprijs in aanmerking te komen, moet de meerderheid van de bemanning, exclusief schipper en maat, uit studenten/scholieren bestaan.

Geen student meer? Vraag dan de prijs op bij de secretaris van de Stichting.

Algemene Informatie

Vereniging Vrienden van Trui

De Vereniging Vrienden van Trui (VVT) is een vereniging die als hoofdtak de promotie van de botter BU130 heeft en zich een grote betrokkenheid tussen haar leden en de botter tot doel stelt. VVT is opgericht in maart 2002 en onder haar verantwoordelijkheid vallen onder meer: het uitgeven van de Bulletalie, het onderhouden van contacten met sponsors en het aanleveren en verkopen van promotiemateriaal. Voor vragen of opmerkingen aangaande de vereniging of het lidmaatschap kunt u altijd contact met ons opnemen.

Contact

Vereniging Vrienden van Trui

adres: Coenderstraat 1
2613 SM Delft
email: vvt@bu130.nl
giro: 9356042
KvK: 27.25.14.40

Bestuur

Voorzitter:
Roy de Bokx

Secretaris
Roel Daatselaar

Penningmeester:
John-Alan Pascoe

Commissaris Bulletalie en Activiteiten:
Guus Bening

Contributie

Contributie wordt jaarlijks geheven in de maand oktober. De contributie bedraagt voor studenten 7,50 euro en voor niet-studenten 15 euro per kalenderjaar.

Lid worden

Uitsluitend schriftelijk of per e-mail en bij voorkeur met een aanmeldingsformulier dat u kan verkrijgen door contact op te nemen met de vereniging.

Beëindigen van het lidmaatschap

Beëindiging van het lidmaatschap dient schriftelijk of per e-mail te geschieden.

Adreswijzigingen

Adreswijzigingen bij voorkeur schriftelijk of per e-mail sturen aan VVT.

Bulletalie

Heb je wat leuks meegemaakt op of rondom Trui en wil je dit graag vertellen in de bulletalie, mail even naar Bulletalie@bu130.nl met je (potentiele) stukje.

Opkomend Tij

9	oktober	Lezing KNRM
12-13	oktober	Eerstejaarsweekend
15	oktober	VVT wissel ALV, Stichtings wissel en borrel
19-20	oktober	Varen naar Visserijdagen
21-26	oktober	Visserijdagen
26-27	oktober	Inschrijfweekend
4 -9	november	Slag in de Rondte
9 -10	november	Bikkelweekend
16 -17	november	Bikkelweekend
23 -24	november	Bikkelweekend
29	november	VVT ouwe-lullen-borrel en kleurwedstrijd
30	november-1 december	Trui naar Amsterdam varen
2 -3	december	Trui van Amsterdam naar Rotterdam
7	december-23 februari	Elk weekend klusweekend
2 -8	januarie	Soosklusweek
3 -10	februarie	Hellingweek

Vereniging Vrienden van Trui
Coenderstraat 1 2613SM Delft

Port Betaald

