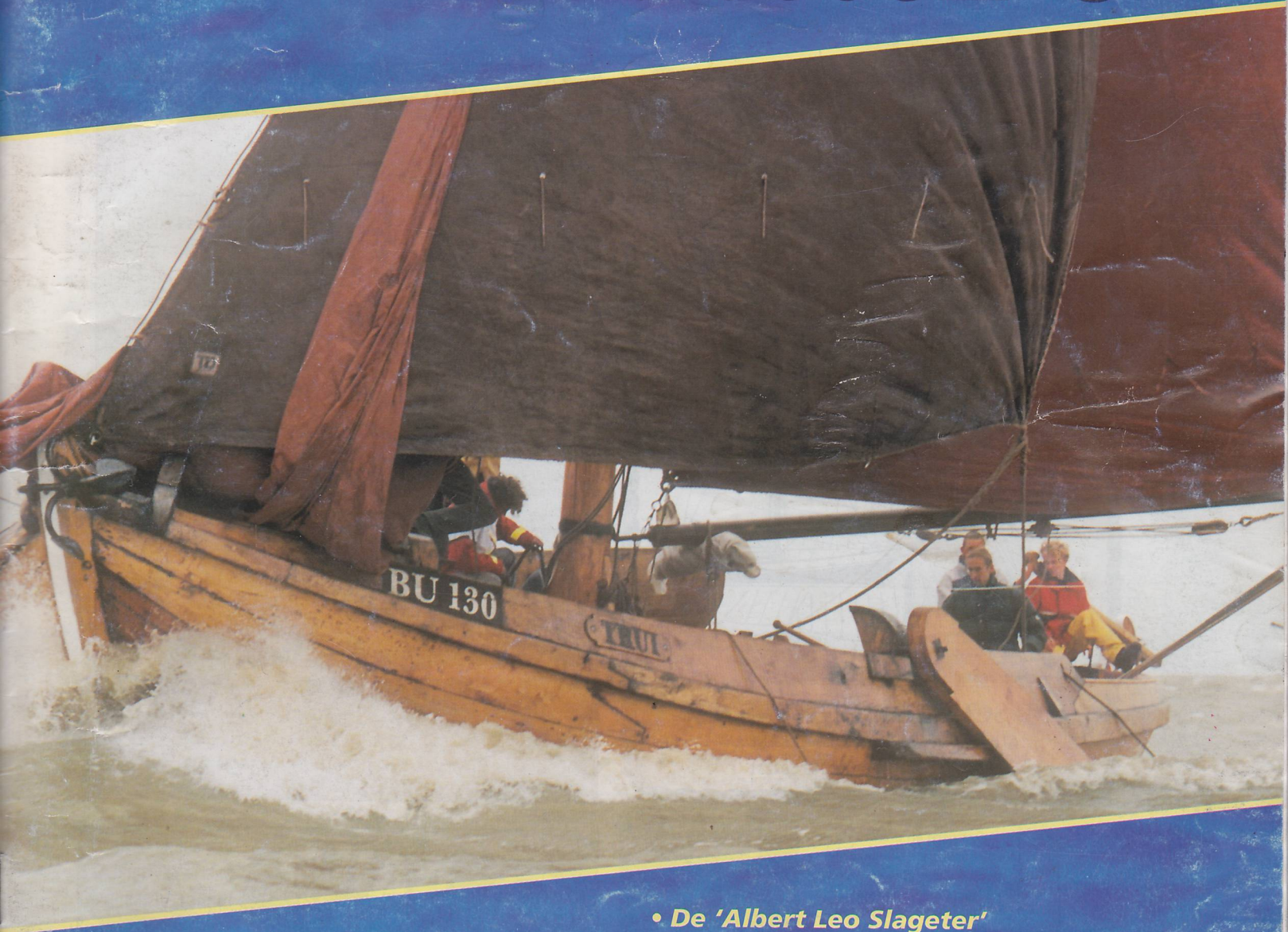


SPIEGEL DER Zeilvaart



- **Studentenbotter 'Trui' geheel gerestaureerd**

- **Logger 'Trix' moet weer gaan zeilen**

- **Reacties MarkerRondbouw**

- **Roeiend en zeilend op het Reitdiep**

- **De 'Albert Leo Slageter'**

- **Zeeland krijgt haar hoogaarzen terug**

- **Anne en Wim Mendelts hebben hun draai gevonden**

- **Zeilwedstrijden wherries**

- **Nieuw interieur voor 'Windroos'**



Studentenbotter 'Trui' geheel gerestaureerd

Tekst en foto's: Ron de Vos

In het kader van jongeren en traditionele schepen is het bijna voor de hand liggend om aandacht te besteden aan de 'Trui', de oudste nog varende botter van Nederland. De vraag of het varen of onderhouden van traditionele schepen een vormende invloed heeft op jongeren, blijkt naar aanleiding van twee eerdere artikelen in SdZ nauwelijks te beantwoorden. Maar men is er wel van overtuigd dat jongeren een keuzemogelijkheid moeten hebben. Niet alleen spelen met een game-boy in een appartement in Torremolinos, maar ook varen, zeilen en dan het liefst met traditionele schepen, waardoor ook nog een deel van onze maritieme cultuur wordt aangeboden. We hebben al twee prachtige voorbeelden besproken, de tjottervloot van Heeg en de veldschuiten in Broek op Waterland. Nu is het de beurt aan een groep Delftse studenten, die de 'Trui' in hun bezit hebben. We zullen het nu niet hebben over het varen, maar meer over het oude beroep van scheepsbouwer.



Boven: De botter 'Trui' gaat voor de zoveelste keer te water.

Rechts: Het voordek kan een hele ploeg studenten dragen.



*Geef nooit de moed verloren
Hoe of 't ook tegen loopt
Je best gedaan in 't leven -
Verliest noch moed noch hoop.*

Voorondergedichtje dat Willem Foppen op zijn deurtje van zijn botter HK 83 schreef.

**"Op de honderdste
verjaardag van de
'Trui' werd besloten de
restauratie structureel
aan te pakken"**



De HK 8 van 'opa gasfabriek'

In 1875 bestelde Goossen Foppen, beter bekend als Goossen van Naatje, alias opa gasfabriek (hij woonde namelijk bij die fabriek in Harderwijk), bij scheepswerf 'Het Hert' van Thomas Pauw in Muiden een botter. Het werd de HK 8. Goossens was een strenge man, die als spiegel voor zijn kinderen functioneerde; zijn zonen gingen ook het vissersvak in. Met discipline en tucht moest de meeste haring opgehaald worden, wat de familie, volgens overlevering, ook vaak lukte. Tussen de bedrijven door werkten ze hard om het schip er piekfijn uit te laten zien. Goossen Foppen voer vaak in span met de HK 83, die eigendom was van zijn broer Willem.

In 1928, toen er aan de horizon een dreigende streep door de rekening van Goossen Foppen verscheen, nam zijn zoon Migchel de botter over. De streep, in de vorm van de Afsluiddijk, sloot de Vlieter, die de gehele Zuiderzee van de nodige vis voorzag, op 28 mei 1932 definitief af. In 1933 stopte Migchel Foppen met vissen en startte, zoals veel Harderwijker vissers, een pluimveebedrijf.

De botter werd verkocht, ging snel van hand tot hand, totdat Willem Bruinink eigenaar van het schip werd en het als eerste behoeftte van de ondergang door in 1944 in Monnickendam een enorme restauratie te laten uitvoeren. Er zouden er nog velen volgen. Er kwam een hulpmotor, een 16 pk A-Ford, in. Het vlak, de deken, alle gangen in het voorschip onder het berghout, de steven en verscheidene krommers werden vervangen. In 1950 stopte Willem met vissen en de botter werd overgenomen door zijn zoon Drees die er tot 1959 mee gevist heeft. Daarna werd de botter ver-

kocht aan Lammert de Graaf uit Spakenburg en kwam het schip als de BU 130 in de vaart. Ook hij viste er nog een aantal jaren mee, maar op 24 oktober 1963 eindigde voor de botter een periode van 88 jaar onafgebroken vissen.

De BU 130 werd verkocht aan Frans Eisenloeffel, de man die aan het begin stond van de roemruchte zeilende chartervaart. Daar het schip toch niet echt geschikt bleek als verhuurvaartuig, werd het weer doorverkocht en nu komt 'Harpyia', de zeilondervereniging van de Delftse Studenten Vereniging 'Nieuwe Delft', alias De Bolk in zicht. De studenten kochten op kerst 1965 de BU 130 met de bedoeling om de botter in de zomer aan andere studenten te verhuren. Ze zouden voornamelijk op het IJsselmeer, de Waddenzee en de Duitse Wadden gaan varen om zo het onderhoud te financieren.

Een nieuwe naam: 'Trui'

Na de koop reden de studenten een rotonde op. Afsproken werd, dat ze er pas vanaf zouden gaan als de botter een nieuwe naam had. Na een tiental rondjes besloten ze, dat het schip verder als 'Trui' door het leven zou gaan. Daarmee werd duidelijk dat het schip in handen was gekomen van een groep, die van een grap hield, maar aan de andere kant ook precies wist waar ze mee bezig was. Ze lieten direct een taxatierapport opmaken.

Zitters en liggers: redelijk tot slecht. Berghout en boeisel: slecht, geheel in blik. Zeilwerk: slecht, vele rotte plekken. Roer: boven water bruikbaar. Motor: wilde niet starten, ziet er overigens goed uit. Conclusie: als schip gezien is 'Trui' oud en versleten.

De studenten, verplicht een zwemvest dragend, voeren er zeer intensief mee. Er ging veel stuk, maar met lapmiddelen lukte het hen om elk seizoen weer de benodigde centen te verdienen. In 1970 schreef één van de opvarenden. "Er kwam nog wel een waarschuwing: met een harde knal schoof de stuurboordskant van de mast (we lagen over bakboord) iets omhoog; de 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."

Op de honderdste verjaardag van de 'Trui' werd besloten de restauratie van de botter structureel aan te pakken. Er werd tienduizend gulden geleend en met dit bedrag mocht Bultjer in Ditzum het achterschip restaureren. Het jaar

daarop kwam er een nieuwe trog en een aantal dekendelen in. Omdat de leden van de studentenvereniging persoonlijk garant stonden, was het een nogal pijnlijke zaak of de schuldenlast weggevoerd kon worden.

Toen de 'Trui' in 1977 zonk, begonnen ze zich zo langzamerhand eens achter het oor te krabben; maar ze hielden van het schip, er voer geen mooiere botter op de Nederlandse wateren. Zo riepen ze de 'Stichting tot behoud van de BU 130' in het leven. In plaats van wachten tot er iets kapot ging, bepaalde het Stichtingsbestuur nu wat er moest worden vernieuwd. In 1978 werd weer een lening afgesloten, waarvan het schip in Urk onder handen kon worden genomen. Op de oude werf van Hakvoort, vlak bij de vuurtoren, werden de vier onderste gangen aan bakboord vernieuwd. In plaats van eiken werd Iroko gebruikt. In die tijd was hardhout in, maar al gauw bleek die keuze toch ongelukkig, daar Iroko veel sneller bleek te rotten dan eiken. Ook het voorste deel van het vlak werd vernieuwd.

Na deze verbouwing valt er een verschuiving te bespeuren naar het meer zelf doen door de studenten.

Ze lazen artikelen van Marc en Peter Dorleijn in de Tagrijn en in de winter van 1981/82 besloten ze een grote restauratie te gaan uitvoeren. Wim Mendelts, die in '76 als student al met de 'Trui' in aanraking was gekomen, werd benaderd om met zijn tjalk aan de kade in Delft, waar ze de botter op hadden gezet, te komen liggen. Hij zou voor de stroom en advies zorgen.

Wim zou later over de studenten het volgende zeggen. "Studenten zijn altijd onderzoekend en met logisch denken komen ze heel ver. Als ze het niet weten, dan gaan ze erover lezen, met mensen praten, kijken nauwkeurig hoe iets gesloopt wordt, zodat ze het op dezelfde manier weer kunnen terugbrengen. Ze kunnen goed selecteren: wat slecht is gaat eruit en wat redelijk is, verbeteren ze."

Ze planden, maakten begrotingen en kochten hout in na eindeloos speurwerk. In die winter werden totaal acht gangen vervangen, plus de daarbij behorende inhouten. Al hun werkzaamheden schreven ze op in hun eerste lustrumboekje, zodat hun kennis door hun opvolgers weer gebruikt zou kunnen worden. Hieronder volgt een duidelijk voorbeeld van hoe nauwkeurig ze, op een bijna wetenschappelijke manier, te werk gingen.

De 'Trui' in 1977
gezonken...



Het maken van een mal voor een gang

"Voor het maken van de mal voor de kimgang werden de spanten eerst uitgestrookt, zodat de nieuwe gang overal goed tegen de spanten zou aanliggen. Hoe beter de gang op de spanten aansluit, hoe stijver en sterker het schip zal worden. Bij dit werk is uiterste nauwkeurigheid vereist, want als dit niet goed gebeurt zal de mal niet goed aanliggen, waardoor de gang op zijn beurt nooit goed zal passen. Nu kon er worden begonnen met het maken van de mal. Daarvoor werd een vrij brede, dunne vuren plank zonder noesten gebruikt. Deze plank moest soepel en egaal buigen en niet scheluw of krom zijn. Omdat er vrijwel geen zeeg in de gangen zit, kon de plank van voor tot achter recht blijven. Bij de steven werd begonnen met het vastzetten met één spijker per spant; de spijker werd er niet helemaal ingeslagen zodat hij er weer gemakkelijk uitgetrokken kon worden. De plank werd spant voor spant naar achteren vastgezet. Dit moet gebeuren zonder enig wringen en de plank moet overal tegen de spanten liggen. De plank moet als het ware langs het schip 'rollen'. Dit is heel belangrijk omdat de gang niet kan wringen; als de mal wel wringt zal de gang nooit gaan passen. Als de plank goed zat, werden boardstrookjes dwars op de plank gespijkerd om de breedte van de gang aan te geven. De onderkant werd met veel (3 à 4 per meter) strookjes vastgelegd, want hier moet de gang passen op het buitenste vlakdeel en meer naar de steven op de twee andere vlakdelen. Bij de steven werd een boardplaatje gemaakt dat precies paste tussen vlakdeel, steven en de lat die de bovenkant van de kimgang aangaf. Voor de bovenkant zijn minder boardstrookjes nodig; hier willen we een goed strokende maat aangeven

(strookjes om de meter). Hoe vloeiender en regelmatiger deze lijn wordt, hoe makkelijker de volgende gang pas te maken is. De mal wordt zo gemaakt dat hij de binnenkant van de gang aangeeft. Tegen het spant wordt een stukje hout, dat dezelfde dikte heeft als de plank van de mal, tegen het vlak geschoven; het boardstrookje moet dan zo lang worden als het blokje aangeeft (zie fig. 1). Op de mal wordt nu aangegeven waar de zwenk tegen het vlakdeel wordt gemeten (om de 0,5 m). De mal kan er nu afgenomen worden en op een eiken deel worden gelegd."

Vernieuwende ideeën

In het boekje worden ook zeer vernieuwende ideeën behandeld, zoals bijvoorbeeld over de krachten die op een botter worden uitgeoefend. In het verhaal ontbreekt echter één van de belangrijkste krachten, namelijk die van de student zelf. Want ze zeilen dag en nacht, zitten vast op het wad met afgaand tij, ervaren storm op ruim water, ploeteren door de Friese wateren, redden anderen van een wisse dood en de oude dame, zoals ze liefelijk door hen wordt genoemd, ploegt maar voort.

In 1982 werd de botter door de organisatoren van de Sneekweek tot 'boot van het jaar 1982' uitgeroepen. Voor de studenten was dat weer aanleiding om er stevig tegenaan te gaan. Er zou een nieuw dek worden gelegd. Dekbalken, kopbanden, krophouten, wegeringen, boorden en boeisel werden daarbij ook meteen vernieuwd.

Als je naar de verschillende begrotingen kijkt, mankeert altijd een post, namelijk de arbeidskosten. Al het werk wordt door vrijwilligers gedaan. Daar is veel man/vrouwkracht voor nodig en om te zorgen dat er toch meer mensen zouden gaan meedenken en meewerken werd in 1983 de 'Vereniging Vrien-

den van de Trui' opgericht. Toch lukte het niet om de vrienden voor langere tijd bij de botter betrokken te houden.

In die tijd begon voor de student, zoals vroeger bij de vissers, een streep door de begroting te lopen. In plaats van de Afsluitdijk was daar de studiedruk. Die werd steeds groter, waardoor ze belangrijke restauratieklussen aan de botter weer moesten gaan uitbesteden. Daarnaast was een belangrijke groep zeer ervaren werkers inmiddels met hun carrière begonnen. De 'Trui' ging in dat jaar voor het eerst naar de Oude Haven, nabij de scheepshellings voor historische bedrijfsvaartuigen 'Koningspoort' te Rotterdam, waar Wim Mendelts een timmerbedrijfje was begonnen. Hij deed een aantal grote restauraties aan de 'Trui'; de 'knoop' werd onder andere in zijn geheel vervangen. De studenten onderhielden het schip. Zij krabden, breekten en teerden erop los. De huid werd voorzien van enkele lagen harpuit en lijnolie en op het onderwaterschip kwamen enkele dunne lagen teer. Om de paar jaar werden de zeilen getaand.

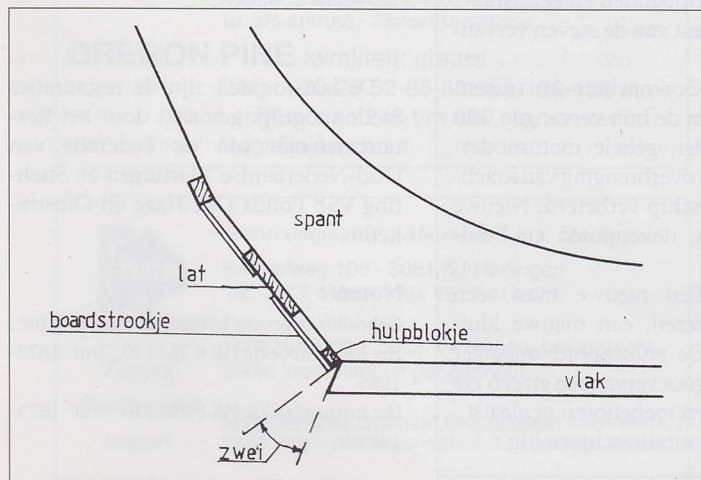
Vooraf door de vaak uitstekende sfeer en solidariteit kon er heel veel werk worden verzet.

Naar Koudum

In 1991 verhuisde Wim echter naar Koudum, maar de botter en studenten gingen mee en in 1992 lag ze alweer bij hem op de werf. Wim, samen met de studenten, restaureerde het hele middenschip. Hiervoor moest de motor uit het schip worden getild. Een van de studenten schreef: "Alles bleek er slechter uit te zien dan we hadden gedacht. De 'Trui' in deze toestand deed ons bijna wanhopen", maar het leek wel, hoe rotter hoe sterker de wil om te verbeteren. In de loop der jaren was er bij hen ook een steeds groter besef gekomen om alles zo authentiek mogelijk te houden.

'Trui', boot van het jaar 1982

Het achterschip is vernieuwd, nu het vlak nog.





Het achterschip is nu geheel vernieuwd, ook de achtersteven is geplaatst.



“De ‘Trui’ heeft nog nooit de prijs van meest authentiek vissers-schip gewonnen...”

De bun kwam gewoon weer terug waar hij hoorde en niet alleen, zoals boze tongen beweerden, vanwege het koel houden van het bier. Ook de trog werd weer op zijn oorspronkelijke lengte teruggebracht.

In de winter van '96/'97 werd de hele kont vervangen. Toen de 'Trui' op de helling kwam, bleek ze van achteren getordeerd te zijn. De wulpse dame moest met dommekrachten in de goede vorm worden gebracht. De sloop was zeer intensief, de angst sloeg toe, maar weer putten de studenten samen met Wim daaruit moed en begonnen wederom aan de opbouw. De bakboord en stuurboordhuid werden op de nieuwe spanten aangebracht. Daarna werd het schip mooi uitgestrookt en op de oude dikte gebracht. Het vlak achter de bun werd vervangen, evenals de achtersteven en de scheg; dus ook maar meteen een nieuwe schroefaskoker erin. Het boeisel, het achterhuisje plus het achterdekje werden vernieuwd, alleen de doft met daarop de overloop was zo netjes gesloopt, dat ze weer hergebruikt kon worden.

Alleen zijn ze nog niet toegekomen aan het berghout, want dat bleek bij nadere inspectie toch slechter te zijn dan ze dachten. Dat wordt de volgende klus. Is dat gebeurd, dan is de botter geheel vernieuwd.

Doordat de studenten elk jaar meedoen aan de Visserijdagen in Workum, is er speciaal aandacht besteed aan de visustrusting. De authentieke kabellatten zijn teruggebracht, maar ook de halfronde latjes bovenlangs het boeisel, die totaal verdwenen waren, zijn weer teruggezet. De kuilogen zijn op de oorspronkelijke plek geplaatst. Er kan nu weer met de dwarskuil gevestigd worden. Speciaal zijn de ogen voor de kenter-schoten binnenin de kuip, waardoor de

Overzicht van de restauraties.

1978 : In Urk een zwaardbolder, een stel dekenpoten, een dekendeel en vier Iroko gangen in het voorschip.

1981/82: 8 nieuwe gangen, 20 nieuwe inhouten en een nieuw zeilwerk. 1982/83: Een geheel nieuw dek met alle toebehoren, wegering, krop-houten, boorden en boeisel. Een nieuw stel zwaarden en een nieuw braadspil.

1984 : Nieuwe zeilen.

1984/85: Een gereviseerde motor geplaatst.

1986/87: Binnenboorden groten-deels vervangen, 6 nieuwe knieën in het zeilwerk en het elektrisch systeem verbeterd.

1987/88: 'Klein Truitje' wordt gebouwd door Freek Verkerk in Blokzijl. Schroef en glands gereviseerd.

1989/90: Twee van de knieën van het zeilwerk zijn alweer gebroken en worden vernieuwd. Een nieuwe kluiver gekocht.

1990/91: Knoop vervangen, onderste deel van de steven tot aan het krophout vervangen, 2 oplangers, 2 liggers, 3 kopbanden en een zitter.

1991/92: Rest van de steven vervangen.

1992/93: Voor-, achter- en tussenschotten van de bun vervangen, een zwaardbolder, gehele motorondersteuning en overbrenging van krachten op het schip verbeterd. Nieuwe dekendelen, dekenpoten en huidgangen.

1994/95: Een nieuwe mast, een nieuw grootzeil, een nieuwe kluiverboom. De stuurboord oplanger bij de hoosgoot vervangen en een rvs watertank en toebehoren geplaatst.

1996 : Restauratie achterschip.

kunst van het vissen onder zeil weer iets makkelijker kan worden uitgeoefend. De motor is zo weggewerkt dat het lijkt of het een verlengstuk is van de trog. Waarom ze dat allemaal doen?

De 'Trui' heeft in Workum nog nooit de prijs van meest authentiek vissers-schip gewonnen, want ze verschijnt meestal net op tijd. Ze ziet er dan al grijs en kaal uit. Tot die oktoberdagen hebben de studenten het water namelijk dun gevaren. Ze is grauw, maar is het niet de kleur van vermoeidheid van de oude lerare, die zich al dertig jaar lang inzet om jongeren geweldig veel plezier te bezorgen en hen verhalen blijft vertellen bijvoorbeeld over Goossen Foppen, zijn broers en zonen; hoe ze visten en hoe ze zwoegden.

Een ieder, die de nieuwe 'Trui' wil zien, moet maar eens de a.s. Workummer Visserijdagen bezoeken die op 11, 12 en 13 oktober worden gehouden. Lukt dat niet, dan kan de Trui, als ze niet vaart, naast vele andere prachtige bidders worden bewonderd in de museumhaven van het Zuiderzee Museum te Enkhuisen.

De laatste jaren zijn de restauraties mede mogelijk gemaakt door het Restauratiefonds van de Federatie van Oud-Nederlandse Vaartuigen en Stichting VSB Fonds Den Haag en Omstreken.

Noten

Gebruikte gegevens komen voornamelijk uit: Het lustrumboekje HK 8, BU 130, 'Trui': 1875-1985

Het lustrumboekje HK 8, BU 130, 'Trui': 1875-1995.