

Jaargang 21 - Nummer 2 - Oktober 2015

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 voorzitter	4
Van de Stichtingsvoorzitter	5
Zachtebedrace	6
Botterfilm	8
Lustrumweekend	9
Groot onderhoud	12
ZomerweekBikkelweek	17
SAIL	21
KMT	23
Algemene Informatie BU130	24
Algemene Informatie VVT	26
Opkomend Tij	27

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:

Bart Hettema

Contact redactie:

Coenderstraat 1
2613 SM Delft
bulletalie@bu130.nl

Oplage:

270 exemplaren

Website:

<http://www.bu130.nl>

Fotografie:

Pim van Steijn
Wouter Verbeek

Redactioneel

Een nieuwe Bulletalie! Iets later uitgekomen dan gepland wegens de falende planningsskills van ondergetekende, die dacht dat verzamelen van stukjes voor een Bulletalie prima kon in de dag tussen de introductieweek en de kennismakingsweek die ik zelf organiseerde. Maar ach, als ik het nu niet had genoemd was het vast niet opgevallen...

Normaal is de taak van de redacteur slechts het verzamelen van stukjes, en komt enkel het redactioneel van zijn eigen hand. Dit nummer heb ik met die traditie gebroken door ook eens mijn hand te wagen en (mee) te schrijven aan twee stukjes over dingen waar ik bij was. Ik kan u alvast verklappen dat ze ruig weer als gedeeld onderwerp hebben, de rest moet u maar zelf lezen! Mocht je na het lezen nou denken dat ik het maar bij mijn redactionele taken moet houden en dat jij dat beter kan,

stuur dan een mailtje naar bulletalie@bu130.nl! In de volgende Bulletalie mag je dat dan bewijzen. (Ook als je niets te bewijzen hebt maar wel iets leuks te vertellen hebt mag dat natuurlijk.)

Iets anders wat ik graag hoor is hoe je in InDesign instelt dat er standaard een marge van 3 mm om afbeeldingen is, in plaats van dit voor elke afbeelding apart in te stellen. Mijn gegoogled heeft nog niets opgeleverd, de verlosser mag een gratis frisbee komen ophalen.



*Bart Hettema
Commissaris Bulletalie*



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

Van de voorzitter

Zo'n mooie zomer heeft Trui zelden gehad! Daarvan ben ik overtuigd. Trui is deze zomer weer eens flink onder handen genomen en de helling opgegaan. In de tropische hitte is de mastbank, samen met wat knietjes, vervangen. Dat alles zonder het dek compleet te verwijderen. Met de nieuwe mastbank en mastkoker kan Trui er voorlopig weer even tegenaan. Wiebe heeft in deze Bullethalie uitgebreid beschreven hoe dit groot onderhoud precies in zijn werk ging.

Ik had deze zomer het geluk om direct met Trui op zomervakantie te mogen en zodoende de mastbank eens uit te testen. Dat hebben we ook gedaan door in de buurt van Eemshaven te proberen om door metershoge golven heen te breken. In tegenstelling tot sommige bemanningsleden hield de nieuwe mastbank het prima! Dat valt allemaal ook in deze Bullethalie te lezen.

De nieuwe mastbank kon ook op Sail worden geshowd dit jaar. Trui tussen zo'n veertig andere botters en meer dan zeshonderd andere schepen in het prachtige Amsterdam is een mooi gezicht. Vele mensen hebben hierdoor kennis kunnen maken met Trui.

Maar alsof het allemaal nog niet genoeg was, vierden wij ook nog eens het lustrum van Trui. Trui werd namelijk maar liefst 140 jaar. Vanwege het lustrum mochten alle botteraars eens kennismaken met een skûtsje en konden liefhebbers Trui bezoeken op de lustrumdag. Die lustrumdag vond plaats in Spakenburg tijdens de visserijdag. Trui omringd door andere botters, mannen en vrouwen in klederdracht en veel, heel veel vis. Beter kan je de verjaardag van onze boot niet vieren.

De lustrumdag was ook het moment dat het lustrumboek werd gepresenteerd: prachtige verhalen over de afgelopen vijf jaar varen met Trui. Mocht u het boek nog niet hebben, dan raad ik zeker aan het via de website te bestellen.

Het lijkt me duidelijk: Trui heeft een fantastische zomer gehad. Laten we hopen dat het naseizoen net zo'n feest wordt!

*Wouter Verbeek
Voorzitter VVT*



Van de Stichtingsvoorzitter

Afgelopen zomer was het druk voor Trui: eerst het groot onderhoud in Spakenburg, gevolgd door een aantal zomerweken met aansluitend de visserijdagen in Enkhuizen. Tijdens dit visserijweekend heeft Trui eens een keer niet gekuild of met staand want gevist, maar gehoekt! Het idee van deze vismethode is dat aan een lange lijn tussen twee jonen allemaal korte lijntjes hangen, met elk een haakje met wormpje op het eind. Door dit rond zonsondergang uit te zetten en met zonsopgang weer binnen te halen heb je de kans om paling te vangen. Dat is dan ook goed gelukt door de bemanning van Trui! Ondertussen was Bertien met de EB58 aan het staand want vissen. Dat ging zo goed dat ik eind september nog een visje van deze vangst heb gegeten, lekker hoor!

Na de visserijdagen kwam SAIL. Ondertussen was er in Delft de OWee, de ontvangstweek voor nieuwe studenten. Met behulp van allerlei bottergerelateerde activiteiten en een supermooi Truifilmpje zijn er weer vele enthousiastelingen lid geworden. Trui was dit jaar bewust niet naar Delft gehaald: gezien ze nog steeds niet voor de Bolk kan liggen door de Spoorzoneverbouwingen, was het idee dat we dan maar alle botteractiviteiten naar de Bolk moesten brengen, in plaats van proberen eerstejaars naar Trui te krijgen. Dit is volgens mij prima gelukt! Ik hoop dat Trui volgend jaar wel eindelijk weer voor de soos kan komen te liggen.

De kersverse nieuwe leden mochten meteen kennismaken met Trui in de KMT. Dit jaar met een iets andere opzet: in plaats van rondvaren met vier botters werd er nu gevaren vanaf een scoutinggebouw in Medemblik met twee botters.



Ondanks het niet zulk mooie weer met veel wind hebben we toch veel eerstejaars goed kennis kunnen laten maken met het varen met botters!

Na zo'n drukke zomer met het groot onderhoud en SAIL is het nu weer tijd om vooruit te kijken. Johan en Diede hebben net hun laatste stichtingsvergadering gehad, dus voortaan zijn we weer met z'n vieren (naast mijzelf: Lea, Jeppe en Wiebe). Samen proberen we zo goed mogelijk een langetermijnplanning te maken voor het aankomend groot onderhoud: Gaan we nu eerst op zoek naar een nieuwe mast? Wanneer zullen we de boorden vervangen? Zou het vlak er weer even tegenaan kunnen als we komende winter op de zwakke plekken een paar blokjes inlijmen? En als we de stuurboord kingang vervangen, kunnen we dan niet ook beter de rest van de oude gangen van het voorschip meenemen? Aan het einde van het vaarseizoen zal er weer een onderhoudsvergadering zijn waar jullie ook hierover kunnen meedenken met ons.

Marieke van der Tuin
Voorzitter Stichting tot behoud van de BU130

Zachtebedrace

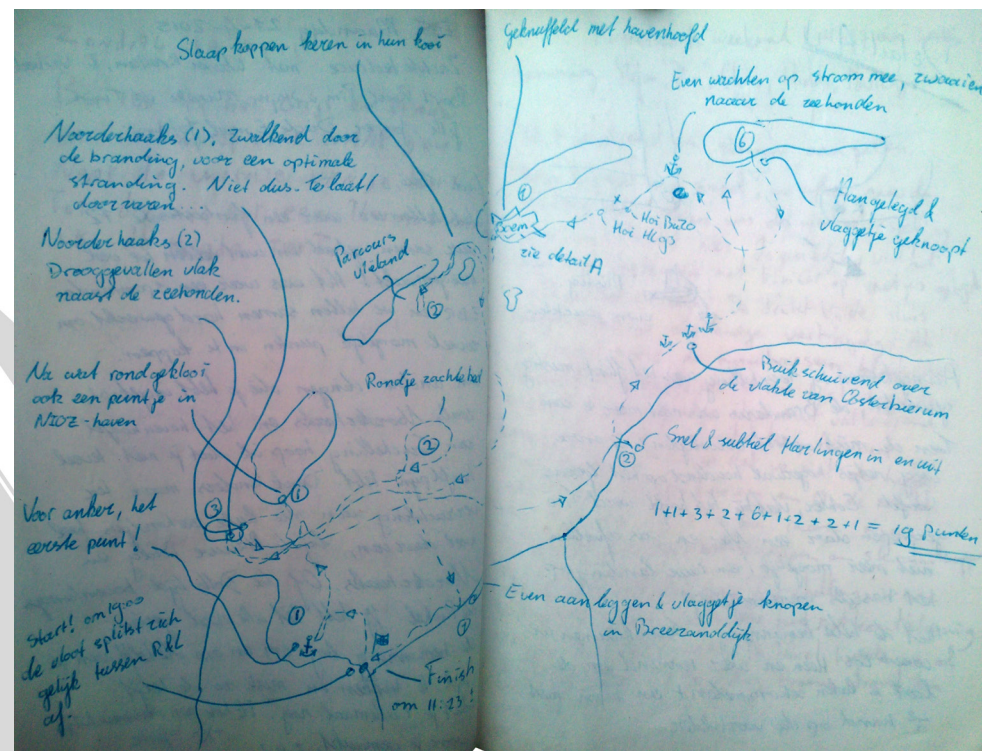
Met Wouter Kreiken & Verbeek, Bart Roest, Pim, Marieke, Jelle, Jasper, Diede, Emiel, Johan

Lieve Trui,

Wat hebben we weer een fantastische 72 uur samen gehad en wat hebben we veel meegemaakt! Het was weer een spannende ZBR en we hebben samen hard gewerkt om zoveel mogelijk punten in te koppelen.

Van andere dingen die je hebt ingekocht, zoals Noorderhaaks en het havenhoofd van Terschelling hoop ik dat je niet teveel hoofdpijn hebt. Denk anders maar ter verzachting aan die leuke zeehondjes, heel veel daarvan, bij de Blauwe Balg en Noorderhaaks. Of die dolle tijd bovenlangs de Richel. Jij hebt het allemaal gezien, de bemanning lag om en om de helft van de tijd te tukken en miste zo de helft. Weet je 't allemaal nog? Ik heb een overzichtje voor je gemaakt (zie hiernaast).

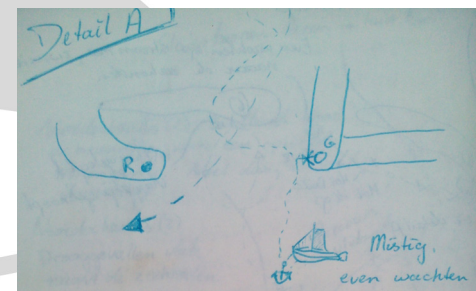
Jelle Joustra



Overzicht van de Zachtebedrace

Aangekomen bij Terschelling was het flink mistig geworden, de Brandaris was niet meer te zien. Toen de mist optrok vervolgden wij onze weg, netjes hogerwal houdend op het groene hoofd. Echter, vlakbij het hoofd werd Trui gegrepen door een Neer en was afvallen niet meer mogelijk en een ruwe landing op het basalt onvermijdelijk.

Met de hele bemanning in touw kwamen we weer los. Heen en weer rennend om de boot te laten schommelen + een boom met derde hand op de voorbolder.



Detail van het mistige havenhoofd

Botterfilm

Deze OWee voer de botter niet naar Delft. De VVT wilde de sjaars toch kennis laten maken met deze prachtige boot, daarom werden B-film en de EB58 ingeschakeld om Trui op haar best vast te leggen. Gewapend met een Blackmagic, een camcorder, GoPro en fancy fototoestel stapte een team van drie B-filmers aan boord van de twee boten. In de film zijn deze trouwens te herkennen aan de knaloranje zwemvestjes. Regelmatig boden zij hun diensten aan, maar vaak kwam het werk neer op de schipper en zijn team van onverschrokken botteraars(ers). Na een hele ochtend om elkaar heen draaien, kluivers hijsen, overstagen maken en vooral zoveel mogelijk filmen legden Trui en de EB58 even aan in Hoorn voor de lunch. De eerste beelden werden bekeken en deze zagen er goed uit. De GoPro werd nog van drager gewisseld en daarna was het tijd om verder voor te bereiden. 's Middags werden er meer overstagen gemaakt en maar liefst drie gijpen achter elkaar voordat deze manoeuvre goed op beeld stond. Gelukkig zat het weer mee: genoeg wind voor spectaculaire beelden en genoeg zon om het zeilen er comfortabel uit te laten zien. Na het avondeten voeren we nog kalmpjes door naar de haven van Marken waarbij er ook nog vanuit de mast gefilmd werd. Uiteindelijk hadden we een perfecte dag om te filmen, met beelden die een zowel spannende als relaxte indruk maakten. Het was allang donker toen we aanlegden in de haven. Helaas waren alle kroegen dicht dus proostten we aan boord op een geslaagde filmdag.

Nu al het materiaal verzameld was kon er geëdit worden. Echter, het vinden van een programma dat de bestandsformaten van alle vier de camera's kon uitlezen zorgde voor enige vertraging. Daarnaast was rechtenvrije muziek vinden nog een uitdaging en continuïteit behouden is moeilijk. Het is een beetje gek als Trui eerst over bakboord zeilt en dan, zonder overstag, over stuurboord. Daarnaast komt het vaak genoeg voor dat de bemanningsleden opeens een jas aan hebben. Tijdens het editen moet je goed op details letten. Gelukkig was er een deadline, dus motivatie. Na nog even geknald te hebben in de laatste week was het filmpje net op tijd¹ klaar voor de OWee.

Yvonne Haartsen

Lustrumweekend

In september '93 kwam ik in Delft, gelijk met de Westwal wedstrijden mee, 't was mijn eerste weekendje aan boord. 's Ochtends wilde de schipper (A. P.) niet opstaan en werd de slaapzak geleegd boven het heldere water van het Marker haventje...

Maar nu andere tijden. Trui is inmiddels 140 jaar oud. En daarom gingen we niet varen met Trui, maar met drie skûtsjes. Schipper Peter gaf zaterdagochtend een hele goede uitleg over het skûtsje, waar we op moesten letten, veiligheid, enz. Tijdens het varen moesten we schoten vieren, dan weer aantrekken, dan weer oploeven en dan weer afvallen. Schoten vastzetten mocht niet en met een extra slagje om de kikker de spanning er wat afhalen was uit den boze.

Vrijdagavond aangekomen, gelijk naar de verste boot gestuurd. 'Mijn' boot lag naast een lange motoraak. Het was al donker, er stonden allemaal vreemde mensen op, wat is hier aan de hand? Maar er bleken toch al bekenden te zijn aangekomen: Dries, Walter, Jasper. Spullen op het voordek gezet en maar een lekker Alfa biertje geopend.

Zaterdag aan het eind van de dag hoorde ik over een corveelijst en heb ik er eens op gekeken. De wereld draaide ook door zonder mij, da's fijn.



1 D.w.z., om 04:00 op de maandag van de OWee

Vanaf Akkrum via de Terkaplester poelen naar een plastic eiland gevaren. Althans, een klein rond eilandje met een plastic beschoeiing. Bij het wegvaren bleef een lijn haken en een paar uur later hebben we die weer opgehaald. Daarna naar de Zwarte en de Witte brekken. We zagen een ander skûtsje van onze groep, het leek even dat we met elkaar op zouden varen. Maar toch weer niet. Het leek even of ze gingen aanleggen. Het leek even of wij gingen aanleggen. Maar nee, toch nog niet.

Een tijdje later lagen we toch allemaal aan lagerwal langs de steiger. Tijd voor een Alfaatje, ja zo ging dat. En daarna lekker eten.

Een gasfles omgebouwd tot houtkachel op het land deed goed zijn werk, ook de Beerenburg en de Schelvis hielpen. Maat Freark, die met de baard, had eerst nog wat Oosterse zwaai-oefeningen gedaan boven het zompige en ietwat mistige land. Maar die kachel van hem was wel een mooi ding!

Schipper Peter werd opgehaald door vrouw Petra die zomaar uit de weilanden kwam aangelopen, heel bijzonder. “Ja, hij zit onder de plak,” glimlachte ze. Anderhalf decennium geleden had Petra ook nog eens meegeklust aan de boot in Koudum, bij Wim, ‘t is een klein wereldje.

Een hele tijd met Godert gesproken, het ging over kozijnen en dat het belangrijk is dat ze authentiek zijn en dat daar te weinig mee gebeurt. Godert vond het heel erg en het ging hem erg aan het hart.

Het aantal mensen nam af en het werd langzaam donker, daarna werd het weer langzaam lichter. Een vreemd soort vogeltje ging in het riet zingen, een soort ‘nacht-karekiet’ maar dan anders. Toen het licht genoeg was en het aantal gesprekspartners afnam maar een plekje gezocht om te gaan slapen.

Uitgeslapen, nadat het ontbijt was opgeruimd, opgestaan, nog even een boterham met kaas gemaakt en dan naar buiten. Net een weekje in de Dolomieten gefietst, dus zonnebrand was niet nodig. Maar dat bleek een misvatting: helemaal rood, dus zondag met pet en zonnebrand op, zoveel mogelijk in de schaduw.

We gaan bijna weg maar Benno moet nog even het water in om een landvast naar de boot te zwemmen, gisteren was er ook al iets met een lijn, het is een beetje een thema van dit weekend.

Inmiddels dus op de andere boot, de ‘Voorspoed’, gisteren de dag begonnen op de ‘De jonge Feike’.

Maar mooi die Gudsekop, vroeger ook veel op zeil gedaan, op voltuig, kop in de wind slippend aanleggen bij de Oranje sluizen. Of voor de wind Greetsiel

binnenvaren, zwaardje uit, in de kom oploeven, alles naar beneden gooien en langs de kade tegen de wind uitglijden.

Helaas niet op de Gudsekop ingedeeld.

Na het uitvaren waren gelijk de andere boten weer uit het zicht. Via een mooie route langs de Holle Graft en De Dolte kwamen we via de Langstaartenpoel weer op de het Sneekmeer. Mooi door die smalle vaartjes. En wat een prachtig weer was het, zonnig, half bewolkt en windkracht vier a vijf, kon niet beter. Vroeger was veel goed, maar het weer was niet altijd beter.

Weer via de Heerenzylbrug en de Koude Maag in de richting van de Meinesloot. Daar wat schijnbewegingen, een keer keren, een keer een stukkie te ver naar Terherne maar dan toch richting Akkrum.

Opruimen, nog een warm Alfaatje, pizza eten, terugreizen, uitpakken en maandag weer naar werk.

Maar een prachtig weekendje!

Jan T.

Groot onderhoud

Afgelopen zomer hebben we een stukje hout vervangen. Hier waren we uiteindelijk vier weken mee bezig. Het was namelijk de mastbank. Het proces van een stukje hout vervangen is vrij simpel. Hout eruit, ander hout erin. Bij een mastbank is dit natuurlijk precies hetzelfde, maar toch net iets anders. Er zitten namelijk nogal wat dingen omheen.

Meestal wordt een mastbank vervangen als je het dek vervangt. Dan heb je die deksel bovenop het vooronder eraf liggen en kan je vrij makkelijk bij hetgeen eronder ligt. Ons dek, ook al condenseert er soms wat water vanaf, is nog best wel prima. De mastbank was echter in een wat mindere staat. Dan moet daar toch iets aan gedaan worden. Er werd gekozen om via de achterkant, waar normaal gesproken het schot zit, te werken. Als grootste obstakel heb je dan de mast. Deze kon Marco, de hellingbaas, er mooi uitwerken met een heftruck. De mast heeft daarna mooi op de kant van de haven gelegen waar het veel bekijks trok van de Spakenburgse toeristen. Als volgend obstakel heb je dan het schot en alles wat er op zit. Dit is natuurlijk vrij makkelijk weg te slopen, ware het niet dat we het er ook weer heel in wilden hebben op het eind. Voorzichtig zijn de plankjes eraf gehaald en bewaard. Helaas waren er een paar schotplankjes beschadigd, maar dat kan eigenlijk ook niet anders. Dan zit er ook nog zo'n mastkoker in de weg. Deze was ook aan vervanging toe, dus kon weggesloopt worden. Met de cirkelzaak kwamen de moeilijke stukken er af en hij kwam er zo uit zetten. Sindsdien hadden we een mooi mastkokerbijzettafeltje op de helling.

Dan komen we nu aan bij de knieën onder de mastbank. Deze zitten vast met draadeindes en het verschilt maar net per knie hoeveel en waar ze heen gaan. Aan de binnenkant haal je een dop eraf en je vindt er een bout achter. Of je blijft graven achter de dop en komt tot de conclusie dat het een fopdop was. In het dek zie je een paar grote doppen zitten en dan weet je vrij zeker dat die naar de knieën gaan. In de huid moet je alleen gaan nadenken welke doppen het zijn. De huid zit vast in van alles, maar je wilt natuurlijk alleen de doppen die naar de knieën gaan. Een beetje gangen tellen, een beetje meten, een beetje hopen en uiteindelijk vind je het wel. Vervolgens heb je het probleempje dat mensen vroeger stom waren en geen rvs hadden. Met veel grof geweld kan je dan die draadeindes alsnog los krijgen. Als dat niet lukt neem je een oude bout. Deze steek je door een pijpsleutel en hier schroef je een lang stuk hout op. Je hefboom is ineens verlengd met een stuk hout en je hoeveelheid grof geweld is ook een stuk groter. Wanneer de knieën los zijn kan je de mastbank zelf los halen. Dit mag in stukjes. Dat is fijn.

Wanneer je dingen weghaalt kom je dingen tegen die er achter zitten. In dit geval kwamen we een aantal krommers tegen die je normaal gesproken niet zo goed ziet. We kwamen erachter dat er een aantal toch wel wat aan de rotte kant waren. Ook waren er een aantal krommers die in de weg zaten. De meest memorabele was denk ik de zitter onder het schot aan bakboord. Deze zat nog vast met ouderwetse ijzeren pennen. IJzer heeft de leuke neiging om te gaan roesten, waardoor het uitzet en dan teringjantje goed vast zit. Vervolgens heb je nergens iets om het er mooi uit te halen dus ga je maar aan het werk met de decoupeerzaag en sloopbeitels. Blokje voor blokje graaf je dan de pen uit het hout zodat je uiteindelijk met een grote koevoet het stuk hout eruit kan slopen. We kwamen er ook achter dat de ligger onder de drempel wat losjes zat. Daar moet dan een draadeind bijgezet worden tot door het vlak heen. Nou was het helaas niet zoals in Rotterdam dat je onder de boot door kan lopen. Nope, je kon er net aan onder liggen. Gelukkig zijn we niet claustrofobisch.

Het probleem met de vorige mastbank was vooral dat het drie stukken hout waren. Eén lang deel voor de mast met twee kortere delen naast de mast tegen het lange deel geplakt. Hier zaten dan nog een aantal draadeindes doorheen. Draadeindes zijn bedoeld voor trekkrachten. Als je ze aan de zijkant gaat belasten werkt het minder. Het liefste hadden we voor de nieuwe mastbank dan ook een massief stuk hout. Dit kon, maar dan wel van bilinga, wat toch weer jammer is. Uiteindelijk hebben we



De twee helften van de mastbank, met gleuf voor de veer

een stuk eikenhout gevonden, wat dan helaas wel in delen moest. Dan was het wel weer zo dat het nu zuiver kwartiers hout was. Dit betekent dat het qua kromtrekken eigenlijk niks doet. Als je dan twee stukken op elkaar plakt werkt het hout op dezelfde manier waardoor het een stuk beter te verbinden is. Ook is de verbinding dit keer anders gedaan. In plaats van lijm ertussen en hopen is er nu gekozen om er een veer in te zetten. Dat betekent: gleuf aan beide kanten er in frezen en er een latje tussen plakken. Hierdoor is de verbinding ook goed bestand tegen het schuiven van de delen onderling. Als dit alles gebeurt is heb je een hele grote balk hout. Vervolgens nam Wim de lineaal, het potlood en de elektrische schaaf. Het zaagsel vloog je om de oren, bergen werden gecreëerd en even later was er een mastbank.

Leuk, maar zo'n ding is groot en zwaar. Vele handen maken licht werk, dus met veel man versjouw je dan dat stukje hout richting je bootje. Daar aangekomen moet je hem omhoog zien te krijgen. Vervolgens was er de uitdaging: past het wel? Aangezien we hem aan de achterkant erin wilden schuiven werd dit nogal een uitdaging. Er zitten zwaardborders in de weg, de boordrand zit in de weg, en eigenlijk zitten die krommers ook nog steeds in de weg. Boven op het balkon zat de oude hellingbaas kritisch toe te kijken terwijl Wim ons vertelde hoe hij erin gewerkt moest worden. Eerst het uiteinde erin steken, dan laten zakken, dan weer omhoog, stukje naar links, stukje naar rechts, het wilde eigenlijk net niet. "Er moet zo'n stuk af!" zei de oude hellingbaas met zijn armen wijd. Dus Wim haalde een klein hoekje aan twee kanten af. De volgende poging paste hij wel. Dan ligt er een stuk hout in je boot. Dan moet je met veel man dat ding naar de goede hoogte tillen en iemand er snel een ding onder laten zetten. Vervolgens is het hard willen en een snufje grof geweld om hem er in te schuiven. O, en tix. Vrij veel. Als in, echt best wel heel veel.

Het terugzetten van de knieën leek heel simpel. Wim maakt ze even op maat, wij draaien er weer wat draadeindes in en klaar. Dat op maat maken ging vrij snel. Het plaatsen van draadeindes wat minder. Er zaten al gaten in de knieën, maar deze liepen natuurlijk niet door naar buiten. Dan moet je er een boor in zetten. Maar als je dan buiten uitkomt moet het gat verzonken worden. Als je al een gat hebt werkt een speedboor niet meer. Het liefste wil je dus uitkomen in het oude gat. Dan moet je ineens gaan mikken met een hele grote



Trui op de helling met de nieuwe mastbank erin

boor. Mikken op iets wat je niet ziet. Afijn, een hoop gekloot later hebben we een aantal sneeuwpopdoppen (twee gaten tegen elkaar aan) nodig, zit er een gat precies in een naad en hebben we wat vertraging opgelopen.

Ondertussen was Wim bezig met de mastkoker en was Johan bezig met het maken van krommers. Dit betekent dat het zo af en toe even moest oppassen voor een kettingzaag die uit de lucht kwam zetten (er moest namelijk nog een gat in de mastbank om de mast in te steken) en soms even een stuk hout in en uit de boot moest sjouwen voor een pas-en-meetsessie voor de krommers. De mastkoker zelf werd iets ruimer dan de vorige. Wanneer over een tijdje de mast wordt vervangen (hij begint wat te slijten en zacht te worden en zo) kan deze een stukje dikker. Dit betekent wel dat er nu een wig in moest. Hier is een hele mooie voor gemaakt van..... bilinga! Hebben we het toch nog in de boot zitten.

Het klusje was gedaan, maar de boot lag nog een beetje uit elkaar. Voor we het water in konden moest eerst alles weer waterdicht worden. We lagen drie weken in een hittegolf op het droge in de volle zon (wat trouwens lekker bezweet werken was), dus het hout was wat uitgedroogd. Als je dan ook nog een mastbank vervangt wordt de vorm van de boot ook nog anders. We gingen er maar van uit dat elke naad lek was. Behalve de naden van het vlak dan. Punt 1, het vlak is eng, daar blijf je van af. Punt 2, we hebben de boot niet geloosd toen we op de helling gingen. Hierdoor bleef het hout nog een soort van nat en hadden we de hoop dat dat goed ging. Aangezien we na een regenbui moesten hozen terwijl we op het droge stonden heeft dit vrij goed gewerkt. Afijn, alle naden in de gangen moesten worden aangeslagen. Aangezien het hout was gekrompen (want droogte) zijn de naden groter geworden. Dit betekent dat als je het water weer in gaat de naden weer kleiner worden. Dit betekent dat pek, wat aan de harde kant is, er uit gedrukt zou worden. Daarom hebben we de naden afgedekt met tix. Dat werkt best wel lekker snel in vergelijking tot pek. Maar helaas wat minder authentiek.

In het water konden we beginnen met het weer in elkaar zetten van alles wat nog niet in elkaar gezet was. Het schot kon er weer in, de treeplankjes konden weer terug (GODZIJDANK, wat was het irritant zonder die dingen), het kraantje kon weer terug, de gasinstallatie kon weer terug. Wacht, nee, die was kwijt. Er werd overal gezocht naar de koperen leidingen die aan de binnenkant van het schot zitten. In het huisje? Om het huisje? Op het huisje? Na wat uur zoeken dacht ik dat het misschien mee gegaan was naar Delft. Even opbellen naar de soos. Na een zoektocht op zolder werd ik teruggebeld met het bericht dat het niet in Delft was. Ik weer verder zoeken in Spakenburg. Na heel Spakenburg gehad te hebben ben ik onder het mom van "als het goed moet moet je het zelf doen" afgereisd naar Delft. En vervolgens tot de

conclusie gekomen dat het inderdaad niet in Delft lag. De volgende dag weer terug gereisd naar Spakenburg. Johan had ondertussen een paar uur met de man van de Hubo gebabbeld en voor een flinke bak geld een nieuw systeem bij elkaar geraapt. Op het moment dat we dit erin konden zetten vonden we de oude natuurlijk weer terug. In het vooronder. In de doos met gasdingen. Maar wie kijkt daar nou? Gelukkig konden we de dingen van de Hubo weer terug brengen.

Uiteindelijk waren we precies op tijd klaar. We hadden een weekje uitloop, maar hierin werd toch nog niet gevaren. De laatste dagen kwamen een aantal mensen van de volgende zomerweek nog helpen. En de allerlaatste dag vrij veel. Mogelijk omdat het dek nog niet gebreeuwd was. Weet je nog dat verhaal van al die naden die het niet meer doen? Dat had het dek ook. Gelukkig kwam dit ook allemaal goed en kon de boot op tijd vertrekken voor de zomerweek.

Al met al was het een flinke klus, maar het is toch mooi gelukt. De komende winter gaan we weer verder met het reguliere werk. Het krabben, het lijnolieën, het tanen, je kent het wel. Wel hebben we in Spakenburg iets nieuws geprobeerd wat deze winter herhaald gaat worden. Wil jij weten hoe lekker het is om te harpuizen met een kwast in plaats van een sok? Kom dan de komende winter langs.

ZomerweekBikkelweek

Eemshaven, 31 juli 2015; Greetsiel, 1 augustus 2015

ZomerweekBikkelweek met aan boord: Martijn, Pim, Marieke, Roderijk, Bart Roest, Wouter, Yvonne, Kees en Bart Hettema

Kennen jullie die bordjes, waar in Frankrijk “Déviation”, in Duitsland “Umleitung” en in Nederland “Omleiding” op staat? Laten we zeggen dat dat soort bordjes een goede samenvatting vormen van onze zomer-, excuus, bikkelweek.

Het begon allemaal met de mededeling vanaf de helling in Spakenburg dat Trui nog niet helemaal klaar was. Vrijdagavond heeft de meerderheid van de bemanning dan ook doorgebracht op de zolder van het hellinghuisje. De weersvoorspelling voor zaterdag was slecht! Storm, regen, onweer. We hebben een groot deel van de zaterdag breeuwend en pekkend onder de tent op het voordek doorgebracht. Tot de regen echt teveel werd. Zaterdagavond vertoonde het voordek nog altijd grote gelijkenis met een vergiet.

Zondag was het weer fantastisch en zijn we van Spakenburg de Flevosloot afgekacheld, op naar Enkhuizen! Plat voor het lapje, we liepen steeds meer voor op de planning en Stavoren werd het nieuwe doel van de dag, temeer omdat er voor maandag weer slecht weer werd opgegeven.

Maandag bleek het weer dusdanig slecht dat wij niet de Waddenzee op konden naar Harlingen of Ameland. In plaats daarvan zou het binnendoor naar het Lauwersmeer worden. Na een diepte-investering in een goed zeilpak in Stavoren zijn we samen met de HK89 opgetrokken naar Grou, alwaar wij ons in een hoekje naast een grote Lemster hebben geparkeerd. Daarna naar de kroeg, waar het in ieder geval wel droog was. Planning voor dinsdag: Schiermonnikoog of Lauwersmeer.

Dinsdag werd het weer er niet beter op, dus zouden we richting Lauwersmeer (Dokkumer Nieuwe Zijlen). De wind kwam net als maandag uit de goede hoek, dus met de giek op het dek en de fok op de gei konden we lekker door de kanalen toeren. Hijsen en strijken werd verheven tot nieuwe sport. Na een korte tussenstop in Leeuwarden voor Yvonne zijn we dwars door de stad gevaren, richting Dokkum. In zowel Leeuwarden als Dokkum vaar je door de oude vestinggrachten. Ook het Friese landschap is mooi om doorheen te varen. Die dag eindigde voor de Dr.ir. Woudabrug in Ee. Na 20:00 uur geen brugbediening meer... (de groep kwam om 20:05 uur aan bij de brug, red)

's Avond hebben we nog gezwommen en gespeeld met de surfplank van Martijn.

Yvonne en ik hadden daar wat meer gevoel voor dan Roderik en Wouter.

Het Schierplan hebben we gelaten voor wat het was.

De volgende dag om 09:00 uur zouden de bruggen weer draaien. Nieuwe bestemming: Groningen of Delfzijl. Toen we bij Dokkumer Nieuwe Zijlen het Lauwersmeer op wilden zeilen kwam er net een onweersbui over, toch maar even schuilen in de haven... Aldaar ook maar gelijk een nieuwe gasfles, een volle watertank en diesel gescoord. Een speciaal soort: GTI, schijnt 'green' te moeten zijn en de motor zou er stiller door moeten worden. We hebben er nog niets van gemerkt.

Op de kant stond ook nog een gebeunde Chinookromp, waarin de bemanning zich vermaakt heeft. Nadat de onweersluchten overgetrokken waren koersten wij verder het Lauwersmeer op. Op naar Zoutkamp. Over het kronkelende Reitdiep ging het verder richting Stad. Ondanks de stromende regen ging het lekker voort tot we bij een doorgaans openstaande sluis kwamen. Door de harde ZW-wind moest er geschut worden. Juist op het moment van invaren ging de wind aan, recht van achteren. KT verdween aan de verkeerde kant van de dukdalf, ok, betere optie dan haar als stootwil gebruiken. Door vlot ingrijpen was Klein Truitje al snel weer gevangen. Nu vlot de sluis in, één van de twee motorkruisertjes kwam dwars voor het sluishoofd terecht en werd nadat wij onszelf hadden aangelegd ook weer keurig recht in de sluis gelegd. En weer verder.

Vlak voordat je Groningen invaart kruist het Reitdiep het Van Harinxmakanaal. Je moet achtereenvolgens vlot onder de brug door, oversteken, niet onder een binnenvaarder varen, vol gas de sluis in en vol in de ankers om daadwerkelijk af te meren.

De tocht door het centrum van Groningen was weer erg mooi. Onze dag eindigde bij de motorbootclub Groningen. Een klein maar gezellig haventje, net buiten het centrum. Aldaar kregen we te horen dat de brug bij Appingedam gestremd was en dat dat nog wel even zou duren, er was een binnenvaarder tegenaan gevaren die de bediening aan



Trui in een Fries kanaal op een (zeldzaam) moment zonder regen

gort had gevaren...

De volgende opties dienden zich aan:

- Terug naar Lauwersoog, alles op de motor en dan naar Schier, de volgende dag.
- Via het Winschoterdiep naar Nieuwe Statenzijl en de dag erna door naar het Wad onder Borkum.
- De mast eruit in Grûn en terug erin in Delfzijl.

In het laatste had niemand zin, dus zou het na lang wikken en wegen terugvaren worden. Eerst maar eens van de gelegenheid gebruik maken om flink te stappen in Stad.

De volgende morgen gaat de wekker, er is goed nieuws: de brug in Appingedam wordt weer bediend. Het weerbericht wordt gecheckt; conclusie: Borkum! Een

Het verhaal eindigt hier. De laatste helft van deze pagina is onbeschreven. Wij kunnen niet anders doen dan concluderen dat Bart Roest, de schrijver van bovenstaande, zijn bikkelweek niet heeft overleefd. Gelukkig is er een vervangende Bart gevonden om het stuk af te maken: uw redactie was ook aanwezig op deze week. Hierbij dient opgemerkt te worden dat onderstaande zes weken na deze zomerweek is geschreven, en dat de in de tussentijd geconsumeerde hoeveelheid alcohol het terugroepen van ooit herinnerde details niet noodzakelijkerwijs ten goede is gekomen.

Goed, we konden dus toch weer verder op onze geplande route. De brug bij Appingedam werd dan wel weer bediend, maar niet tijdens lunchtijd, dus we moesten maar even wachten. We legden aan in een nieuw aangelegde kleidijk, waarbij er, bij gebrek aan bolders, maar twee ankers in de dijk werden getrokken. Na allemaal even onze benen gestrekt te hebben kwamen we er achter dat je schoenen toch wel erg vies worden van klei en zijn we een kwartier bezig geweest om ze weer schoon te krijgen.

Uiteindelijk aangekomen bij Delfzijl zijn we allemaal blij om nu toch eindelijk het echte water op te gaan. Het waait flink en gaat lekker, we denken op dit tempo in no time in Borkum te zijn: het zou ons eerste Waddeneiland zijn op deze 'Waddenvakantie'. Het is ons echter niet gegund. Als we bijna ten hoogte van Eemshaven zijn is de golfslag zo hard dat we niet meer vooruit komen en praktisch onbestuurbaar zijn. De diepte van de kuilen wordt op minimaal drie meter geschat. Wanneer de motor wordt aangezet heeft deze slechts een effectieve duty cycle van 50%, het blijkt dat de schroef van Trui, in tegenstelling tot een vliegtuigpropeller, die toch ruwweg dezelfde vorm heeft, geen efficiënt voortstuwingsmiddel in de lucht is. Dan maar marifoneren of we alseblieft tussen de olietankers in Eemshaven mogen aanmeren. We krijgen te horen dat dat niet bedoeling is en alleen in echte

noodgevallen mag, maar na onze smeekbede waarin we uitleggen dat we dát nou net proberen te voorkomen mag het toch. We zijn niet de enigen, naast een cat die door de KNRM naar binnen is gesleept ligt er ook nog een jachtje dat naar het schijnt met de mast naar de bodem wijzend naar binnen is gehaald. (Mocht je nog 2 ton overhebben, de cat stond te koop. De opvarenden waren verbazingwekkend gastvrij en lieten de stinkende en plakkende botteraars herhaaldelijk toe in de droge cabine van dat dure vaartuig.)

De volgende ochtend is de situatie er bepaald niet beter op geworden. Martijn heeft de hele nacht lopen overgeven en heeft gigantische koppijn. Hij heeft de vorige dag het blok van de grootschoot tegen zijn hoofd gekregen, maar had toen nergens last van. Nu blijkt hij echter een forse hersenschudding te hebben opgelopen, hij moet minstens een paar dagen op kooi liggen en rust houden. Stefan, die de week erna zou varen, was gelukkig bereid om een dag eerder naar het noorden te komen, maar dat betekent wel dat we minstens tot de namiddag vastzitten in Eemshaven. Eemshaven is groot. Heel groot. Volgens Google maps zou het ons minstens twee uur kosten om van onze ligplaats heen-en-weer te lopen naar het havenhoofd. Eemshaven is ook leeg. Ga je daar maar eens een dag vermaken. Wat vonden wij echter na wat rondgelopen en gegoogled te hebben? Een Wrakketaria, waar het tweede kopje koffie gratis is. Met hernieuwde energie werd er niet enkel nieuwsgierig rondgewandeld in het havengebied, maar is er zelfs een auto geleend om boodschappen te doen in Delftzijl.

Ondertussen was het ook goed weer geworden, de eerste dag van de vakantie dat het niet heeft geregend. En er werd weer eens het plan aangepast. Waar we eerst nog van plan waren om vanuit Eemshaven naar Borkum of Juist te gaan, werd er nu geconcludeerd dat dat door tijdgebrek, het tij en een sterk afgenomen wind niet meer haalbaar was. We zijn dus 's avonds drooggevallen op het wad onder Juist en zijn de volgende dag doorgevaren naar Greetsiel, waar we, na een dertigtal kotters met bezopen Duitsers te hebben ontweken, de boot hebben achtergelaten voor de volgende groep.

De uitkomst van dit alles is dat er geen enkele dag is geweest waarop we daadwerkelijk het vooraf bedachte plan hebben volbracht. We zijn altijd wel weer ergens gestrand. Van de geplande bezoeken aan Waddeneilanden hebben we er geen enkele uitgevoerd. Ik denk dat dit de eerste keer is dat Trui in Duitsland is gekomen zonder een seconde op het Nederlandse wad gevaren te hebben.

Bart Roest/Hettema

SAIL

Afgelopen augustus heeft Trui meegevaren met SAIL Amsterdam. Op maandag en dinsdag de 'aanbrengrtocht' van Enkhuizen naar Beverwijk, gevolgd door de SAIL IN op woensdag. Donderdag, vrijdag en zaterdag heeft Trui zich vermaakt met het varen van rondjes over het IJ met allerlei VVT-leden, familie en bedrijfjes. Ook hebben we met SAIL-bezoekers nog een paar rondjes en wedstrijdjjes kunnen varen. Ook ik heb een dag meegevaren: op donderdag 20 augustus was ik de maat terwijl Martijn schipperde.

De dag begon met een zeilwedstrijd. Op het IJ was een stuk speciaal voor ons afgezet zodat we daar konden zeilen. Als opvarenden kregen we zes bemanningsleden van een tallship uit Equador mee. Het waaide niet erg hard, maar het was wel prachtig zonnig weer: de ideale omstandigheden om voor het eerst van je leven op een botter te varen. Na het uitleggen en begeleiden van de eerste taakjes namen ze al snel al het werk van Martijn en mij uit handen en gingen ze enthousiast zelf aan de slag om manoeuvres zo goed mogelijk te timen en alle zeilen zo mooi mogelijk te trimmen. En dat konden ze wel! Druk in het Spaans werd er bediscussieerd wat het ideale moment zou zijn om overstag te gaan. Al met al hebben we zo een hartstikke leuke wedstrijd kunnen varen met onze nieuwe Spaanse vrienden!



De Equadoriaanse crew

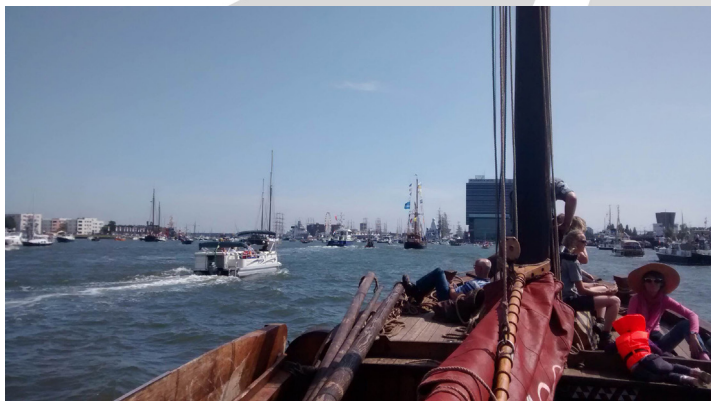
Daarna stond er even niets op het programma, het ideale moment om eens boodschappen te doen en lunch en lekkere hapjes te halen. Teruggekomen stond de volgende groep alweer klaar bij Trui: oud botteraars Margriet Verbeek en Diede van Abs met hun kinderen en familie van Emiel. Nadat iedereen even een broodje had gegeten werd het tijd voor ons eerste rondje door de IJhaven.

Gelukkig vaart iedereen hetzelfde rondje en kom je dus geen tegenliggers tegen: vanaf de Sumatrakade naar Amsterdam Centraal, daar omdraaien en dan de IJhaven in voor het rondje tegen de klok in langs alle tallships, en vanaf daar weer terug naar de Sumatrakade. Geen tegenliggers wil echter niet zeggen dat het ook relaxt en rustig varen is. Alle kleine bootjes cirkelen sowieso al om je heen. Trui is daarnaast niet zo

enorm manoeuvreerbaar, waardoor je af en toe vol gas achteruit moet geven als er weer eens een bootje bedenkt dat hij er nog wel tussen past. Vooral rondvaartboten zijn goed in het voorrang nemen... Ook het invaren van de IJhaven is een leuke uitdaging: de hele stroom bootjes moet dan even door de brugopening worden geperst. Al met al is het best leuk om met Trui door de chaos op het water te slingeren en je motorvaardigheden weer wat op te krikken! En dat ook nog eens met prachtig uitzicht op de tallships! Want ik moet zeggen: een tochtje over het water is wel echt de moeite waard als je SAIL bezoekt. Dan ziet het er allemaal veel mooier uit dan als je alleen over de kades wandelt.

Weer teruggekomen bij de Sumatrakade stond onze volgende ploeg alweer klaar: ditmaal de collega's van Martijn. Na deze tocht zijn we meteen doorgevoerd naar Hostnet, waar Stefan en Hidde met hun collega's Trui overnamen voor een avondtochtje. Zelf ging ik niet mee, maar ging ik naar de schippersbarbecue, die door de organisatie van SAIL aan alle Varend Erfgoed-schepen gratis werd aangeboden. Na de heerlijke BBQ met vrij weinig botteraars (het was best een stukje lopen, dat zal iedereen wel hebben afgeschrikt) maar wel honderden andere schippers en live muziek ging ik weer eens terug via een omweg langs de kades om de tallships vanaf de andere kant te bekijken. Onderweg nog mijn ouders gespot die op de douaneboot een rondje meevoeren. Samen met hen nog vanaf Trui naar het fantastische vuurwerk gekeken. De bidders lagen eersterangs, dus een beter uitzicht kon je eigenlijk niet krijgen! Een mooie afsluiting van een stiekem best wel vermoeiende dag.

Al met al heeft Trui met SAIL vele mooie tochtjes gevaren, ook nog resulterend in een leuke winst van bijna €2000 met dank aan de vele donaties en bedrijven die hebben meegevoerd! Zo kunnen we dankzij SAIL de misgelopen verhuuropbrengsten van de zomerweken door het groot onderhoud mooi compenseren!



Trui omringd door vele andere boten

KMT

Dit jaar heb ik de KMT, de KennisMakingsTijd van de Bolk, mogen organiseren. En wat voor één! Normaal gesproken gingen de eerstejaars altijd met een aantal bidders (de laatste jaren meestal vier), waaronder onze Trui, een midweekje op stap. Door de bezuinigingen die het kabinet eenieder oplegt en de immer durende drang naar vernieuwing is dit jaar besloten om een nieuw concept voor de KMT toe te passen. Er werd dit jaar met twee bidders (we hadden de HK89 erbij) met de helft van de groep tegelijk gevaren. De andere helft hield zich op land bezig met typische kampactiviteiten, zoals het befaamde ruilspel en het onveilig maken van Medemblik tijdens de speurtocht. De volgende dag waren de rollen dan omgedraaid.

Ik moet zeggen, het is ook maar goed dat we niet vier dagen achter elkaar op de bidders hebben gezeten. Wat een weer was het zeg! De eerste dag was het nog 'rustig' met vier Beaufort, maar de dagen daarna zijn we niet meer onder de windkracht vijf gekomen. Dat gecombineerd met de, zeker de laatste dagen, behoorlijk regen zou de stemming er waarschijnlijk niet beter op hebben gemaakt. Maar gelukkig, er was nu een warm en droog scoutinghuis waarin iedereen heerlijk comfortabel kon bijkomen van slecht weer. Er waren zelfs wc's en meerdere douches! De enkele eerstejaars die toch nog klaagde over het feit dat er slechts drie douches en wc's voor de hele groep waren hebben we dan ook fijntjes gevraagd of ze liever de hele week enkel de puts zouden gebruiken, of ze wel wisten hoe luxe ze het hadden?

Ondertussen bleken de (meeste) eerstejaars het ruige weer op de boten eigenlijk helemaal niet erg te vinden. Ze vonden het juist ontzettend gaaf om lekker schuin gaand te proberen de zeven knoop te halen. Ik had wel het idee dat de schippers en maten het soms wat minder relaxed vonden varen in dit weer, maar ach, wat weten die er nou van? Zelfs toen de eerstejaars met windkracht zes tot stoten acht terugvoeren naar Enkhuizen heeft er slechts één de vissen gevoerd, en werd het geheel omschreven als "wel gaaf eigenlijk". Mijn commissiegenootje Kariem zei echter wel dat dit "de moeilijkste omstandigheden waren waarin hij ooit pannenkoeken gebakken had". Ik ben trots op 'mijn' eerstejaarsjes, dit belooft nog wat voor de komende bikkelweekenden!

Bart Hettema

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 chocolademelk met slagroom.

Contact

Stichting tot behoud van de BU130

adres: Coenderstraat 1
2613 SM Delft

email: info@bu130.nl

website: www.bu130.nl

Iban: NL49INGB0003030194

KvK: 41145242

Bestuur

Voorzitter:

Marieke v/d Tuin 06-31051029

Secretaris:

Lea Stakenburg 06-11662603

Penningmeester:

Jeppe Bijker 06-33149435

Commissaris Onderhoud:

Johan Zielman 06-22597588

Nieuwe Commissaris Onderhoud:

Wiebe Kralt 06-11940179

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 Bulletatie, 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
Iban: NL44 INGB
0009 3560 42
KvK: 27.25.14.40

Bestuur

Voorzitter:
Wouter Verbeek

Secretaris
Huib Versteeg

Penningmeester:
Emiel Klifman

Commissaris Bulletatie:
Bart Hettema

Contributie

De contributie bedraagt voor studenten €7,50 en voor niet-studenten €15 per kalenderjaar. Wil je betalen per automatische incasso? Vraag dan om het formulier.

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.

Bulletatie

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

Opkomend Tij

6 oktober	Bitterklusborrel, klustrofeeën & wissel kluscom
19 - 24 oktober	Visserijdagen
31 oktober - 29 november	Bikkelweekenden
30 november	Terug naar Rotterdam
5 december	Start winteronderhoud

Vereniging Vrienden van Trui
Coenderstraat 1 2613SM Delft

Port Betaald

