

Jaargang 22 - Nummer 1 - April 2016

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
Vlak	6
Visroken	10
Bestuursbestuursweekend	12
Schipper Diedes eerste eigen weekend	13
Licht	14
Diversiteit in de klotsbak	16
Algemene Informatie BU130	20
Algemene Informatie VVT	22
Opkomend Tij	23

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
bulletalie@bu130.nl

Contact VVT:

Coenderstraat 1
2613 SM Delft
vvt@bu130.nl

Oplage:

230 exemplaren

Website:

<http://www.bu130.nl>

Fotografie:

Jorrit van Horssen
Pim van Steijn
Wouter Verbeek

Lid worden

Uitsluitend schriftelijk of per e-mail en bij voorkeur met een aanmeldingsformulier dat u kan verkrijgen op <http://www.bu130.nl/contact/vvt/>

Beëindigen van het lidmaatschap

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

Redactioneel

Het vaarseizoen is weer begonnen. Heerlijk! Diede had de eer om te openen met het eerste klussersbedankweekend, wat tevens het eerste weekend is dat hij zelf schippert, sinds hij dat vorig jaar is geworden. Ik vond dat ie het prima deed, verderop vertelt hij er zelf meer over. Ook de foto hieronder is dat weekend gemaakt, het was natuurlijk de taak van de Commissaris Bulletalie om een bulletalie aan te leggen.

Om de koude wintermaanden tot de start van het vaarseizoen te overleven heeft de VVT vis gerookt. Ik had het nog nooit gedaan, maar dankzij Wouters deskundige instructie, die ook in deze Bulletalie te vinden is, was het resultaat heerlijk.

Terwijl ik dit schrijf is de tentamenweek net voorbij. Het in elkaar zetten van een Bulletalie werkt geweldig om te soggen, maar ik moet nog maar zien of m'n tentamenresultaten het ook zo leuk vinden. Misschien moet ik bij het plannen van de volgende uitgave toch maar eens nadenken over in welke week het valt...

De VVT is ook al weer druk bezig met het organiseren van nieuwe activiteiten. Er is een blufdobbeltoernooi, er wordt een tweedelige EHBO-cursus georganiseerd en er komt een botterveiling aan, vol waardevolle schatten. Komt allen!

*Bart Hettema
Commissaris Bulletalie*



*Commissaris Bulletalie legt een
bulletalie aan*

L. van Dijk
Houthandel - Zagerij B.V.

Am. Noten	Mahonie	Zijtak 8-10 1251 RS Laren NH Tel 035 53 11 024 Fax 035 53 82 871 Email info@dijkhout.com www.dijkhout.com
Essen	Robinia	
Iroko	Teak	

Eiken
ook voor: gangen, krommers, roeren en zwaarden

Van de voorzitter

Het stukje dat jullie nu lezen is in Bilthoven geschreven. Bilthoven? Wat moet Wouter nou in Bilthoven? Dat zal ik jullie uitleggen. Er is de laatste tijd wat meer structuur in mijn leven ontstaan, zo heb ik tegenwoordig een baan (in Utrecht bij Berenschot) en een eigen appartement dat lekker dicht bij mijn werk is. Dat zorgt voor rust, reinheid en regelmaat en dat is, volgens mijn moeder, erg goed voor iedereen.

Rust, reinheid en regelmaat, we dachten dat dat ook voor de VVT wel goed zou zijn. In januari mocht ik de balans opmaken van mijn eerste jaar als VVT-bestuurder. Letterlijk hoefde ik de balans overigens niet op te maken, dat deed immers onze penningmeester Emiel, maar wel figuurlijk.

Als we dit jaar in één woord moeten vatten, dan zou dat woord structuur zijn. We hebben geprobeerd de VVT wat gestructureerder te laten draaien. Dat zie je hopelijk op allerlei verschillende punten terug. Misschien ben je bijvoorbeeld dit jaar eens gebeld dat je nog je contributie moest betalen. Daardoor hebben we de debiteurenstand terug weten te dringen van meer dan € 1300 naar slechts € 50. Maar ook in andere dingen kwam het terug, zo worden de activiteiten verder van tevoren gepland. In de Bulletalie van december stonden bijvoorbeeld al de activiteiten voor maart. Ook hebben we in 2015 vroegtijdig contact gezocht met de OWeeCom, de Na-KMTCom en met bestuur 56.

We gaan proberen die structuur vast te houden. We blijven contact opnemen met onze debiteuren, blijven activiteiten ruim vooraf plannen en Bulletalies met regelmaat uitgeven. Sterker nog, we doen er nog een schepje bovenop. Het meest aansprekende voorbeeld is dat we er voor gaan zorgen dat er iedere maand een botterborrel is voor botteraars om gezellig met elkaar een biertje te drinken. Als het kan, combineren we dat met een activiteit, maar anders houden we gewoon een losse botterborrel.

Maar goed, genoeg gesproken over bestuurlijke zaken, er moet ook gewoon gevaren worden! Ik zelf neem binnenkort (waarschijnlijk ongeveer tijdens het ter perse gaan van dit stuk) wat vrienden mee om ze kennis te laten maken met onze boot. Ook ben ik van plan als het wat warmer is wat collega's met de boot kennis te laten maken. Ik kan het iedereen aanraden: je vrienden je hobby laten zien, wat over de boot kunnen vertellen en natuurlijk een hoop gezelligheid. Hoe meer zielen, hoe meer vreugde!

Wouter Verbeek
Voorzitter Vereniging Vrienden van Trui

Van de Stichtingsvoorzitter

Hoera! Het regulier onderhoud zit er weer op voor dit winterseizoen. Er is weer hard geklust: door zo'n 40 verschillende klussers zijn er in totaal 158 man-klusdagen gemaakt op 33 trui-klusdagen. Gezien Trui zo'n 110 vaardagen maakt met gemiddeld 5-6 opvarenden aan boord, komt dat neer op gemiddeld 1 dag klussen voor elke 4 dagen dat er wordt gevaren! Naast het regulier onderhoud zijn er weer een paar projectjes opgepakt, bijvoorbeeld een marifoonspeaker bij het achterhuisje. Nu kunnen we voortaan ook buiten altijd de marifoon uitluisteren, wat de veiligheid behoorlijk ten goede komt!

De bikkelweekenden van dit jaar zitten er ook weer op. Het eerste weekend waarin Trui weer van Rotterdam naar het Markermeer werd verplaatst verliep deze keer volgens een iets andere route: de brug bij Aalsmeer was in onderhoud waardoor we niet via Amsterdam konden, maar moesten uitwijken naar de alternatieve staandemastroute langs Heemstede en Haarlem. Leuk om dit stuk ook eens met Trui te varen, maar de volgende keer gaat mijn voorkeur toch uit naar de normale route: dat gaat een dag sneller, kortom: een dag meer zeilen tot gevolg!

Verder zijn we alvast bezig om de zomerweken te regelen. Wil je graag een keer een week mee op vakantie met Trui varend over het wad? Laat het dan weten aan ons! Ook als je nog geen (volledige) groep hebt gevonden om mee te varen, want dan kunnen we je koppelen aan andere groepen of weken die nog niet vol zitten.



Tot op Trui!

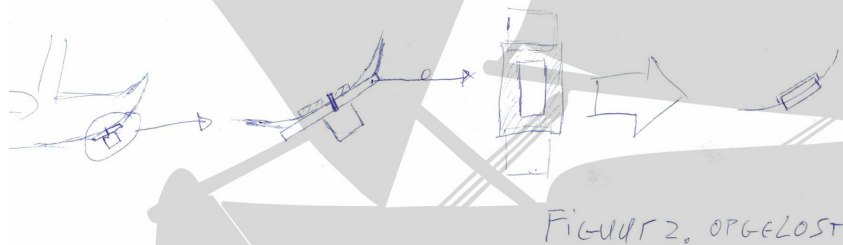
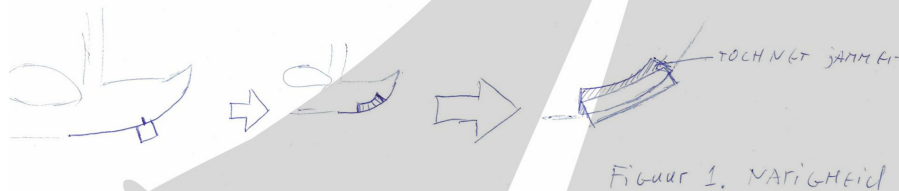
Marieke van der Tuin
Voorzitter Stichting tot behoud van de BU130

Vlak

“The tree is feared in some cultures where it originates and hence is shunned or revered with offerings. Yoruba people believe that the tree is inhabited by a spirit, and anybody who sees the Iroko-man face to face becomes insane and speedily dies. According to the Yoruba, any man who cuts down any Iroko tree causes devastating misfortune on himself and all of his family, although if they need to cut down the tree they can make a prayer afterwards to protect themselves. They also claim that the spirit of the Iroko can be heard in houses which use iroko wood, as the spirit of the Iroko is trapped in the wood.”

Het iroko klinkt toch wel eng zo, waarom zit het toch in de boot? Maar hoe lang zal het nog mee gaan? Iroko heeft een duurzaamheidsklasse I wat twee dingen kan betekenen. Het is of een laboratorium vastgesteld gewichtsverlies ten gevolge van schimmelaantasting van 0-1%, of het is gewoon dat het langer dan 25 jaar mee gaat. Beide komt op ongeveer hetzelfde neer, namelijk dat het best wel lang duurt voordat het weggerot is.

Hoe oud is het iroko dat in Trui zit dan? Als ik zoek op ‘vlak’ in de geschiedenis op de wiki vind ik het volgende. Het buitenste bakboord vlakdeel is van voor tot aan de bun eik, uit 2013. In ‘96-’97 is een achterschiprestauratie geweest waar ze het vlak mee namen. In 1978 is het vlak vervangen. Dit is dus alles behalve de achterkant en



Figuur 1 & 2: Het inlijmen van het blokje

het meest bakboord deel. Ja, dat is inderdaad wel langer dan 25 jaar.

Maar hoe komt het dan dat het zo lang mee gaat? Houtrot wordt veroorzaakt door schimmels. Wanneer hout helemaal droog is vinden schimmels dit niks. Wanneer hout altijd onderwater zit willen de schimmels er niet komen. Als hout vochtig is vinden ze het geweldig, wat bij alle andere delen van de boot natuurlijk wel het geval is. Maar het vlak zit onderwater, waardoor het aan de onderkant beschermd is. De bovenkant van het vlak zit meestal ook onderwater (het laagje water in de hoos), dus dat gaat ook goed. De laagjes viezigheid die over het vlak zijn gegaan zullen waarschijnlijk ook helpen. Verder heeft iroko een hele fijne eigenschap dat er chlorophorine ($C_{24}H_{28}O_4$) in zit, een spulletje waar schimmels niet van houden. Na aan Nienke te vragen om een stukje tekst op internet te vertalen naar normale mensen taal was de conclusie: “Het maakt kleine bestjes dood.” Ja, dat werkt.

Dus het gaat lang mee. Zo lang, dat het nog steeds amper rot is en ik niet zou weten wanneer/of het erger wordt. Het slijt sneller dan dat het rot. Deze winter hebben we eens wat gedaan aan het slijten.

Het gebeurt weleens dat mensen tegen iets aanvaren. Daar houdt Trui niet van. Dan komen er deuken in de boot. Het vlak is dus uit 1978, dus dit was wel een klein kraterlandschap geworden. De diepste krater had nog maar een centimetertje vlak over op het diepste punt. Kan op zich lang goed gaan, maar als je dan één keer een steen op het verkeerde punt krijgt maak je toch wel veel water. Hier moest even wat aan gebeuren. Zoals altijd is onderhoud in principe heel simpel, je haalt het probleem eruit en je stopt er wat anders in. Maar hoe je dat dan doet wordt toch altijd wat moeilijker.

Het idee was om blokjes in het vlak te lijmen. Hiervoor moet je 1) blokjes maken die over het slechte stuk passen, 2) een gat maken in de boot waar het blokje in past. Het maken van een blokje is natuurlijk vrij simpel. Je neemt wat hout en je zaagt het in de goede vorm. Als je dit dan iets hoger maakt dan dat je het gat erin maakt kan je daarna met de schaaf alles op de goede hoogte maken.

Het maken van een goed gat is dan weer iets leuker. Ten eerste wil je een gat dat niet helemaal door en door gaat. Je wilt natuurlijk zoveel mogelijk sterkte in de boot houden, dus al het hout wat je weghaalt is zonde. De ideale tool daarvoor is dan natuurlijk een frees. Leuk, ik mocht powertools shoppen! Het werd een Bosch POF1400 ACE. De goedkopere variant had geen lampje, waardoor je nog minder zou kunnen zien.

Ten tweede heb je een ander probleem. Dit moet ik even uittekenen. Let niet op m'n tekenskills.

Zoals je ziet op figuur 1 zou “even uitfrezen en dan een blokje erin zetten” net jammer zijn. De boot is niet recht, dus dan frees je niet recht, dus dan moet je blokje niet recht en wordt alles moeilijk. Figuur 2 is de oplossing! Men nemen een oud plankje en maken hier een gat in. Dit gat moet klein genoeg zijn om de bovenfrees er niet tussendoor te laten vallen (ook niet als hij zo veel mogelijk naar een kant is) en verder zo groot mogelijk. Hier maak je iets aan vast wat je kan buigen. Oud Ikea nep hout/karton stukjes uit de houtbak werkten best prima. Dit maak je vast aan de uiteindes zodat je het tegen de boot aan kan tekken. Als je dan hier doorheen in de boot freest krijg je een mooi recht gat waar het blokje mooi inschuift!

Dit alles is nog steeds vrij recht toe recht aan. Toen we eenmaal onder de boot konden kijken vonden we twee dingen die me bij zijn gebleven. 1) iemand had dit al eens eerder gedaan! Na wat verflagen wegkrabben vonden we een ingelijmd blokje. Een teken dat het blijkbaar goed kan gaan. Helaas had diegene niet opgeschreven hoe hij dat precies had gedaan. 2) Er zat een hele, Hele grote krater direct naast een naad. Fijn.

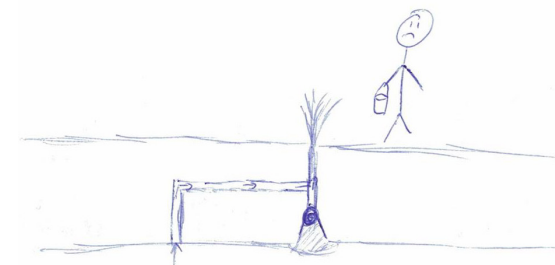
Naden in het vlak moet je altijd afblijven (als ze niet lekken). Als er niks mis mee is, haal het vooral niet open, anders gaat het potentieel mis. Maar goed, er zat er dus één direct naast een naad. Een grote. In het midden te diep om uit te frezen. Fijn. Dit is uiteindelijk opgelost door 3 blokjes te gebruiken. De buitenste twee konden uitgefreesd worden. De middelste kon door Eduard gebeiteld worden. Toen zaten er blokjes!

Laatste probleempje, de naad zelf. De blokjes liepen door tot aan de naad, waardoor het niet helemaal meer dicht was. Er waren keuzes. Zo konden we er meer lijm bij smutten en hopen dat het allemaal waterdicht werd. Of we konden er weer een goede naad van maken. We kozen voor het tweede. Stap 1 was om de lijmrestjes die in de naad waren gelopen eruit te halen. Eerst met een klein uithaalijs. Dat werkte matig. Toen met m'n zakmes in de naad en slaan met een hamer. Dat werkte geweldig! Tot m'n zakmes brak. Daarna toch maar met een groot uithaalijs, dat werkte prima. Daarna moest er vorm in de naad komen. De eerste poging was met een konisch freesbitje, maar dit was het toch niet. Hij werd te snel te breed waardoor de naad niet bepaald de goede vorm zou krijgen.



Figuur 3: een bijzondere krabber

De poging daarna was met een druppelkrabber. (figuur 3) Deze is in de juiste vorm geslepen (2 cm diep, konisch tot 7 mm breed). Daarna de naad in vorm krabben. Daarna goed breekwijken en hopen op het beste. Toen we het water in gingen was het kurkdroog!



Figuur 4: Het potentiële waarschijnlijk-gebeurt-dit-toch-nooit-doemscenario

Nu is het alleen nog even hopen dat de lijmnaad ook helemaal goed blijft. Stel, de lijm is niet helemaal goed gemixt, of er waren nog wat stukjes waar wat te weinig zat, kan dit gaan lekken. Een kleine kans, maar mogelijk is het wel. Een kleine kans omdat het dan nogal een lange weg moet afleggen, maar toch iets leuks om te onthouden. Dit scenario is in figuur 4 getekend. Inclusief verdrietige botteraar die moet gaan hozen (niet op schaal).

Gaat het vlak dan nu weer voor eeuwig mee? Nope. De naad waar het hierboven vet irritante blokje zit is er niet beter op geworden. Ook zit er aan de bakboord kant van de steven een peukleuk die dit jaar een paar dagen nodig had om droog te trekken. Beter wordt het er wel van, maar nooit zo goed als nieuw. Ook beginnen er toch wel wat pleukjes oppervlakkig te rotten.

Momenteel doet het vlak het nog wel. We kunnen er nog wel mee varen. Maar hij staat op het lijstje. Als derde! Het eerstvolgende grootonderhoud wordt de stuurboord kimnaad. Zit daar een kimnaad? Ja, daar onder die laag koper. Als tweede hebben we de boordrand. Maar die ziet er toch hartstikke mooi uit? Ja, behalve dat alleen het gedeelte waar lijnolie komt nog hout is, de rest is compost. Sla erop en je bent er door (niet proberen s.v.p.). Daarna komt het vlak, samen met de kielbalk. In 2009 (Ha! Toen zat ik nog in de derde klas op de middelbare!) zei Martijn op de wiki al dat deze rot was. Wordt eigenlijk ook maar eens tijd.

Wist je al dat mensen vroeger weleens dik vurenhout gebruikten voor het vlak? Dit kan beter een klap opvangen dan dunner eiken en is goedkoper per kubieke meter. Er schijnen zelfs stalen schepen met een vuren vlak te hebben bestaan.

*Wiebe Kralt
Commissaris Onderhoud*

Visroken

Vlak voor de ALV was het tijd om vis te roken. Maar visroken is niet iets dat je even kan doen. Daar gaat een hoop voorbereiding aan vooraf. Vandaar ook dat dit stukje veelal over het voorbereiden gaat en wat minder over het daadwerkelijke visroken, dat duurt immers maar 40 tot 45 minuten.

Toen wij als VVT het visrookplan hadden gesmeed mocht ik mij, als meestervisroker¹, buigen over de voorbereiding. De doelstelling van de visrookactiviteit was tweeledig. Allereerst wilde we het visroken overdragen op nieuwe botteraars en verder is visroken en gerookte vis eten ook vooral heel leuk en lekker. We besloten haring te roken. De haringen (inclusief kop en staart) bestelde ik bij Van Oosten en kon ik de middag voor het pekelen bij Van Oosten ophalen in hun half verbouwde winkel. Daarna was het tijd de rookton op te halen van de opslag bij de Schiehallen. Op zondag kom je er zonder speciale code in principe niet in (daar kwamen we die zondag achter), maar als je geluk hebt kan je zo met de carnavalspraalwagen mee het terrein van de Schiehallen op om je visrookton en houtvoorraad op te halen.

Eén dag voor het roken gingen we de vis schoonmaken en pekelen. Allereerst maakten we de vis schoon. De 40 haringen gingen onder de kraan. Daarna kon de kop eraf² en konden de ingewanden worden verwijderd. Dit laatste deden we door van het poepgat naar de kop van de haring te snijden (die er dan dus al niet meer was) en de ingewanden er met de hand uit te trekken. Nadat we de ietwat bloederige bende weer hadden schoongemaakt, kon de vis worden gepekeld. Pekelen deden we in een wasbak vol warm water met zout. Dat het water warm was, was essentieel, anders lost de immense hoeveelheid zout niet op. Na het pekelen moesten de vissen een nachtje drogen. Na dat nachtje drogen was het die dag in de avond tijd de vis te gaan roken.

Er was enig contrast: waar de haring was gedroogd, werden Marieke, Bart H, Huib en ik al snel kletsnat door de regen en de storm. De storm was een goede reden voor wat stevige borrels schelvispekel. Die storm zorgde er ook voor dat de rookton lastig aan te krijgen was, maar uiteindelijk lukte het door de aanmaakblokjes binnen aan te steken en over het dakterras richting de rookton te lopen. De eerste stap was het garen van de vis, dit moet zo'n 45 minuten op 70-80° Celsius. Dat bleek heel lastig.

1 Hiertoe ben ik samen met Roy de Bokx benoemd na Marie-Louise haar bruiloft.

2 Je schijnt van de viskoppen soep te kunnen trekken, ik heb het zelf nog nooit geprobeerd.

De temperatuur schommelde al snel tussen de 60 en de 90 graden. Dit was vooral zo lastig doordat de keiharde wind de ton in blies. Even de deksel een stukje openen zorgde voor het oplaaien van het vuur tot ongekende proporties en de ton helemaal dicht deed het vuur weer bijna doven. Maar na 45 minuten was deze kwelling voorbij en konden we gaan roken. Dit deden we door houtmot op het vuur te gooien. Hierdoor gaat het smeulen en roken. Ook hier was de wind een lastige partij. Het vuurde laaide wel weer op. Meer en meer houtmot ging op het vuur en af en toe zelfs een glaasje water. Na het roken (zo'n 40 minuten) maakten we de ton open om de vissen te inspecteren. We hadden net iets te lang gewacht: de vis moet niet van zijn stokje vallen, maar dat was bij vier vissen toch gebeurd. De vissen zagen er van buiten uit alsof ze iets te lang waren gerookt, maar toen wij ze onder het genot van een biertje in de soos opaten, waren we erg onder indruk van de smaak!

Wouter Verbeek



*Marieke peuzelt met smaak
de vis op*

Bestuursbestuursweekend

Het eerste vaarweekend van het nieuwe seizoen: Vanaf Rotterdam terugvaren richting het IJsselmeer. Die route stond al een tijdje op m'n verlanglijstje, voornamelijk omdat het vooruitzicht van dicht in de buurt van Schiphol varen mij wel aansprak. Dan heb je immers goed zicht op passerende/overvliegende vliegtuigen. Enfin, afgelopen twee jaar had ik daar natuurlijk geen tijd voor door colleges. Maar deze keer was het bestuursbestuursweekend, dus nu kon ik wel meevaren.

Het vooruitzicht voor het weer was zeer matig. Gelukkig viel het met de regen uiteindelijk redelijk mee. Het regende vooral op vrijdagochtend, toen we vanuit Rotterdam vertrokken. Gelukkig konden Jasper en Marieke dat prima met hun tweetjes aan, dus heb ik nog lekker lui op het naaivlak gelegen tot we rond de lunch in Gouda aankwamen. Daar stapten ook Wiebe en Lea op. Deze dag zijn we doorgevaren naar Haarlem, waar we in de haven ook Tom konden verwelkomen. Onderweg naar Haarlem kwamen we nog een melige brugwachter tegen, die vertelde dat we "niet verder speelden voor de koelkast", toen we blijkbaar de brug een verkeerde naam gaven. Gelukkig was de juiste naam vlot gevonden en werd de brug wel voor ons geopend.

De volgende ochtend vertrokken we vroeg vanuit Haarlem, nadat Martin ook was opgestapt. Een stuk verderop moesten we een tijd wachten tot de brug bij de A9 voor ons geopend werd. Tijdens het wachten kon de Stichting nog mooi even vergaderen en werden er tosti's gemaakt. Ook ging Wiebe de mast in, om het vaantje in de mast te bevestigen. Toen we door de brug bij de A9 gingen zat Wiebe nog steeds in de mast, dus die kon gezellig naar de automobilisten zwaaien. Verder deze dag

hebben we (of wellicht vooral ik) nog mooie vliegtuigen over zien vliegen en zijn we wat grote bootjes tegengekomen op het Noordzeekanaal. Het was vandaag ook lekker zonnig, dus ik heb ook m'n tijd genomen om lekker te deksletten. 's Avonds hebben we nog een café opgezocht in Muiden. Aldaar wat bier gedronken en blufdobbel gespeeld.

De laatste dag hebben we daadwerkelijk een beetje kunnen



Bolk- en Stichtingsbestuur samen bij het roer

zeilen in plaats van motoren. Aan het begin van de dag was er helaas niet erg veel wind, maar later op de dag trok dat gelukkig bij. Verder was het ook vandaag best prima weer om te deksletten, dus ik deed nog een kort dutje op het voordek. Zodoende hebben we Trui in Spakenburg afgeleverd. Al met al leuk om eens een hele andere route te varen dan alleen op het IJsselmeer.

*Christiaan Nouws
Voorzitter D.S.V. Nieuwe Delft*

Schipper Diedes eerste eigen weekend

Mijn eerste echte weekend als schipper begon in Spakenburg. Het dorp aan de Randsloot met een hele vloot bidders, allemaal nog in winterslaap... Jammer voor ze, want het was schitterend weer. Kenmerkend aan de Randsloot is dat je twee kanten op kunt. Vaak wordt die keuze nog makkelijker gemaakt doordat de wind voor minstens één van die twee kanten verkeerd staat. Dit weekend was dat niet anders, dus de koers werd west en de bestemming voor het weekend Enkhuizen.

Hoogtepunten van de dag waren de Stichtse Brug en de Hollandse Brug, waar we dankzij het klaptopje net onderdoor konden. Ook de commissaris Bulletalie die een bulletalie installeerde mag hier niet onvermeld blijven. Uiteindelijk was het donker toen we vastmaakten in de Blocq van Kuffeler.

Zondag begon met een mooi plan om zeilend weg te varen. Helaas bleef het laatste landvast hangen in een oog op de steiger en moest er op de motor een rondje gevaren worden om dat landvast op te halen. Extra jammer was het dat we dat landvast eigenlijk niet nodig hadden gehad om weg te komen. Na dat bonusrondje en het voor die regio gebruikelijke slalommen tussen de binnenvaarders hebben we ons een tijdje kunnen vermaken met het geklaag van binnenvaartschippers op VHF77 (wat zijn die mannen goed in stoïcijn achter elkaar doorpraten zeg...).

Toch begon de verveling van steeds maar aan de wind varen toe te nemen en dus viel er een paar keer achter elkaar een man overboord... Gelukkig was het maar een oefening en was de 'man' steeds zeer snel binnen.

Omdat we al tegen drie uur in de sluis waren was er zelfs nog tijd voor een rondje IJsselmeer voor het tijd was om voor het eerst als schipper de museumhaven in te varen. Ik ben blij dat ik al weet wanneer ik weer mag varen, want dit weekend heeft mijn bidderverslaving maar voor even kunnen verhelpen.

Diede Ridder

Licht

De Stichting is bezig met het vinden van een nieuwe mast voor Trui. In een verlicht moment ging opeens het lampje aan in het hoofd van de secretaris en bedacht Lea dat het nachtwaren veel gemakkelijker zou gaan als er een lichtmast aan boord stond. De notulen kregen wat minder aandacht, maar aan het eind van de vergadering was nevenstaande het resultaat. Dit zou ook zorgen voor een beter zichtbaar stoom- of ankerlicht en zou de aandacht trekken in de OWee, vooral wanneer het licht kan knipperen. Ook in de KMT zorgt dit voor een nieuwe dimensie in het seinspel. Daarnaast zal er nooit meer iemand zeuren dat er een petzl in hun bek schijnt, wanneer ze de glorie van de lichtmast hebben gezien. Een tijdloos ontwerp om Trui nog schitterender te maken!



In een bouwkeet van de spoorzone Delft kwamen we onderstaande foto tegen. Leuk!



“Where to, miss?”

“To the stars!”

Huur een zomerweek!

*Een volledige all-in vakantiecruijs voor slechts 90 euro per week.**

**Slaap en reis, bij minstens acht passagiers*

Diversiteit in de klotsbak

Op 22 maart is Boskalis begonnen met het opspuiten van de grootste verandering in het vaargebied van Trui sinds de aanleg van de Houtribdijk. Dit nieuwe waterbouwkundige knutselproject heeft alles met het vorige te maken en het zou zomaar eens superleuk kunnen worden. Het Markermeer is nu een saaie klotsbak en daar wordt wat aan gedaan: de Markerwadden.

Waarom dan?

In 1927 is de Afsluitdijk gesloten waarmee het getij, het zout, de haring en de ansjovis verdwenen uit de voormalige Zuiderzee. In de jaren '70 is de Houtribdijk aangelegd tussen Enkhuizen en Lelystad. De discussie over het droogleggen van de Markerwaard was in volle gang en alvast een dijk bouwen was een logisch idee. Inmiddels is besloten dat we genoeg suffe kleipolders hebben, dus we hoeven er niet nog één bij.

Terwijl de discussie voortsleepte is het Markermeer verworpen tot wat het nu is: een suffe, ondoorzichtige klotsbak. De visstand daalt al jaren, golven woelen het slib op, de bodem is grotendeels kaal en in de zomer verandert het meer in een groene soep van alg.

Dat ontstaat als volgt: Door de vrij grote hoeveelheid meststoffen groeit de alg 's zomers keihard. De ellende met algen is dat ze 's nachts, wanneer de zon niet schijnt, zuurstof gebruiken. Daardoor kunnen er in water met veel alg weinig dieren zoals watervlooien leven en die eten doorgaans de alg op. De alg in de waterkolom houdt het licht van de bodem waardoor er geen waterplanten kunnen groeien. Daardoor is er geen beschutting voor vis om eieren af te zetten en op te groeien. Voor de vis die wel opgroeit is er weinig voedsel want er zijn weinig watervlooien en er is weinig zuurstof. 's Winters sterft de alg en belandt als een deken slib op de bodem. De toplaag van die slibdeken blijft steeds omgewoeld worden waardoor meststoffen in omloop blijven en het water ook aan het eind van de winter niet helder is. Zo houdt het troebele systeem zichzelf in stand.

De oplettende botteraar merkt nu op dat er in het Markermeer superveel waterplanten groeien. Al dat vervloekte fonteinkruid blijft op de Hoornse Hop en op de Gouwzee altijd aan je zwaard hangen. Dat zijn dan ook precies plekken die beschut zijn tegen zuidwestenwind en die net wat ondieper zijn. Daar komt wel licht op de bodem en mest is er meer dan genoeg. Randsloot? Idem! Daarnaast heeft één soort fonteinkruid met biodiversiteit natuurlijk niks te maken.

Waarom is het IJsselmeer anders?

Denk even mee: Hoe ziet de oever van het Markermeer eruit? Van het vuurtoreneiland bij Durgerdam tot de sluis in Enkhuizen zijn het harde kades: met basalt beklede dijken. De enige onderbrekingen zijn anderhalf zwemstrandje en de verzande haven van Wijdenes. Dan hebben we het over de Houtribdijk en de dijk van de Flevopolder nog niet eens gehad. Op dit soort subtiële overgangen tussen land en water is voor vogels niks te halen, er is niet of nauwelijks oeverbegroeiing en vis kan er ook niks mee.

Vergelijk dat beeld eens met de oevers van het IJsselmeer. Met name de Friese kust heeft rietkragen, grote ondieptes en natuurlijke, subtiële overgangen van land naar open water. Allerlei steltlopers en duikeenden vinden hier pieren en schelpdieren, vis kan paaieren in de rustige hoekjes en mijn lievelingsdier, de noordse woelmuis, viert een feestje in de rietkragen waarna hij met een kater wakker wordt en wordt opgevrotten door een reiger, of door die kater natuurlijk. De IJsseldelta met alle kreekjes en eilandjes is een onwijze kraamkamer voor vis en er broeden zelfs zeearenden.

Troep wordt afgevoerd door de doorstroming tussen IJssel en Afsluitdijk. Daarnaast wordt slib opgevangen in de luwte van de ondieptes en vervolgens uitgesproken na het weerbericht als "een ondiepte geconstateerd tussen de MA5 en de MA7. Scheepvaart wordt verzocht de rode zijde van het vaarwater aan te houden." Dát is natuurlijke dynamiek! Wat ook helpt is dat de bodem van het IJsselmeer voor een groter deel uit zand bestaat en dat blijft van zichzelf al makkelijker liggen. Al dit moois resulteert erin dat je in het tweede weekend van maart aan de noordkant het Krabbersgat uitvaart en ineens de punt van je zwaard kan zien. Toevallig is die zondag ook de satellietfoto op de vorige pagina



Satellietfoto van het IJsselmeergebied van 13 maart 2016. Het kleurverschil tussen het grijze Markermeer en het heldere IJsselmeer is duidelijk te zien.

Bron: NASA Terra van flashearth.com.

gemaakt.

Overigens is de visstand van het IJsselmeer ook niet supergoed maar het watersysteem is wel in zo'n toestand dat minder vis vangen wat zou kunnen opleveren. Dat gaan we hopelijk meemaken.

Wat nu?

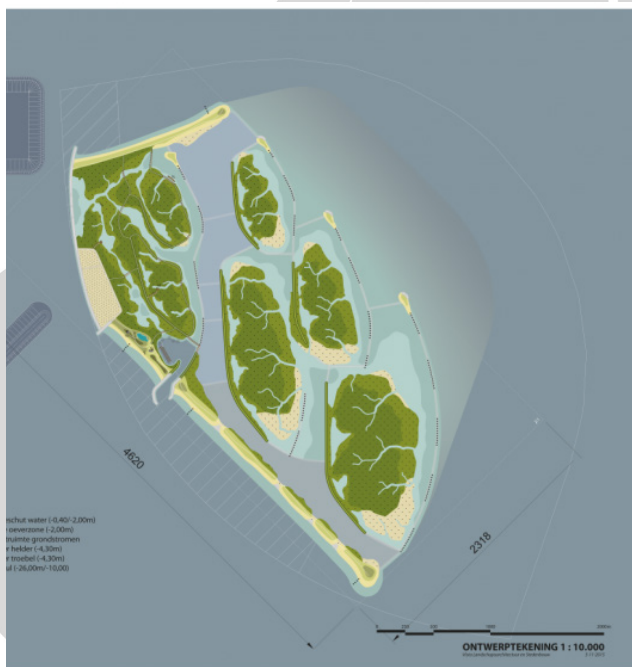
Tussen 2009 en 2015 is links en rechts eens wat geëxperimenteerd met onder andere rijdsdammen, een slibeiland, 'Ierst', en onderwaterstructuren [1]. De resultaten zijn nog niet allemaal gepubliceerd, maar wat wel naar buiten gebracht is stemt positief [2][3]. Handig geplaatste rijdsdammen zorgen voor aanslibben van materiaal waarop planten gaan groeien; op structuren onder water groeien dubbel zoveel zuiverende driehoeksmosselen en er zit dubbel zoveel vis als op gewone bodem [2] en een eiland opspuiten van slib lukt redelijk [3].

Vroeger deed de overheid nog wel eens iets groots waarvan zij, al of niet terecht, dacht dat dat goed was voor het land. Dat resulteerde in Deltawerken en dergelijke.

Nu is de overheid van mening dat de samenleving zichzelf moet redden en organiseren. Zelfredzame burgers, liberalisering, privatisering, vrijheid, blijheid en zo. Daarom heeft Natuurmonumenten bedacht het Markermeer te gaan redden. De vereniging verzoon een plan en kreeg de Postcodeloterij, Provincie Flevoland en zelfs de Rijksoverheid zo ver om mee te betalen.

Er komen eilanden met subtiele overgangen van land naar water, met een oevervegetatie en met structuur onder water.

En het wordt groot. Er is nu geld bijeengebracht voor de eerste 250 ha. De



Ontwerptekening. Er is nu geld bijeen voor het meest linker eiland. De rest volgt later.

Bron: Ontwerpbureau Vista via Natuurmonumenten.nl

plannen voor de volgende 500 ha liggen al klaar maar daar is nog geen geld voor. Overigens is de Tweede Maasvlakte 2000 ha groot dus daarbij vergeleken valt het allemaal wel weer mee.

Voor maximaal effect worden de eilanden aangelegd aan de noordoostkant van het meer, dichtbij de Houtribdijk. Het water is daar het diepst en het onrustigst dus er is het meeste goed te maken en de stroming die slib aanvoert is er het sterkst.

Om te beginnen wordt een stenen dam aangelegd. Daar naast worden aan weerszijden twee zanddammen gebouwd. Deze dammen worden de zuidwestkust van de eilanden en ze dienen om luwte te creëren waarachter verder gebouwd kan worden. Het te gebruiken zand ligt op 10 meter onder de bodem van het meer. Het wordt daar opgegraven, waarbij diepe gaten ontstaan. Iedereen die weleens meegeweest is op de visserijdagen van Workum weet dat vissen diepe gaten superleuk vinden.

Daarna worden er kleidijken achter de eerste dijken gelegd. De compartimenten die zo ontstaan worden volgebluft met slib dat wordt opgeslobberd uit een geul die onder water gegraven wordt om het slib te verzamelen. Het opspuiten gebeurt zo dat ondieptes, kreekjes en geleidelijke overgangen ontstaan. Daarna mag de natuur het zelf doen. Het slib gaat zich zetten en inklinken. Na het droogvallen van de Flevopolders groeide overal moerasandijvie. Dat gebeurde op het profeiland Ierst en het gebeurt hier allicht weer. Visdiefjes gaan al snel broeden en riet gaat de iets vastere delen begroeien.

Het wordt sowieso een spannend stukje diversiteit in de klotsbak maar de precieze uitkomst is ongewis. Krijgen de Markerwadden het hele watersysteem mee? Neemt de visstand daadwerkelijk toe? En het allerbelangrijkst voor de zuinige botterik: wordt het haventje betaalbaar of gaat Natuurmonumenten een pretparkprijs vragen?

*Johan Zielman
johan@bu130.nl*

Bronnen

<http://www.markerwadden.nl>

[1] <http://www.rijkswaterstaat.nl/water/projectenoverzicht/markermeer-ijmeer-naar-een-gezond-markermeer-ijmeer/doelen-en-resultaten/experimenten.aspx>

[2] Bak, A., D. Wielakker, K. Didderen, R.C. Fijn & W. Lengkeek, 2016, *Leerpunten uit drie veldexperimenten voor een ecologisch gezond Markermeer*, De Levende Natuur 117-2 pp. 54-60.

[3] Kerkvoorde, M. van, 2015, *Veelbelovende start pilot Natuurlijker Markermeer – IJmeer*, Vakblad voor Natuur, Bos en Landschap november 2015.

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:

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
Maat (*)	€5,00
Schipper (*)	€5,00 (**)

(*) per persoon per dag, (**) vrijwillige bijdrage

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
Iban: NL44 INGB
0009 3560 42
KvK: 27.25.14.40

Bestuur

Voorzitter:
Wouter Verbeek

Secretaris
Huib Versteeg

Penningmeester:
Emiel Klifman

Commisaris Bulletalie:
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.

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 (potentiële) stukje.

Opkomend Tij

30 april - 1 mei	Kenterschootrace
13 - 16 mei	Zachtebedrace
18 en 23 mei	EHBO-cursus
7 juni	Botterveiling
2 juli - 20 augustus	Zomerweken
21 - 25 augustus	OWee, Trui in Delft
28 augustus - 1 september	KMT

Vereniging Vrienden van Trui
Coenderstraat 1 2613SM Delft

Port Betaald

