

Jaargang 21 - Nummer 3 - December 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
Winteronderhoud	6
Over de botteropleiding	8
Lustrumdag	9
Visserijdagen	11
In span vissen	13
Trainingsweekend	19
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

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

Oplage:
270 exemplaren

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

Fotografie:
Bart Hettema
Huib Versteeg
Marie-Louise Brantjes
Pim van Steijn
Wouter Verbeek

Redactioneel

Er is de afgelopen tijd weer lekker gevaren. Zo waren er de visserijdagen en het trainingsweekend. In deze Bulletalie van beide een verslag. Ook vind je nog een leuk stukje van een gebeurtenis die al wat langer terug is: de lustrumdag. Net niet op tijd voor de vorige Bulletalie, maar nu wel.

Ook in deze Bulletalie: een uitgebreide instructie in span vissen. Ik vond het zelf in ieder geval ontzettend leuk om te doen, en zo kan iedereen eens lezen hoe dat nou eigenlijk in z'n werk gaat. Hopelijk kan ik er volgend jaar weer bij zijn.

Ik wil iedereen ook nog aanmoedigen om, wanneer je gaat varen, een mooi stukje achter te laten in het logboek. Voor het maken van de Bulletalie neem ik het logboek altijd even door, en krijgt het leukste stukje vaak een plaatsje in de Bulletalie. Wat schiep mijn verbazing echter, toen ik dat afgelopen week deed? Er was sinds de KMT slechts één stukje in geschreven, terwijl ik toch zeker weet dat er vaker gevaren is. Doe dus verslag van je avonturen, ik vind het altijd zo leuk om terug te lezen.



Sinterklaas is voorbij, de kerstman komt eraan, dus bij deze Bulletalie vind je ook een mooie kerstkaart. Wij wensen je warme kerstdagen en een vlamdend 2016!

*Bart Hettema
Commissaris Bulletalie*



L. van Dijk
Houthandel - Zagerij B.V.

Am. Noten
Essen
Iroko

Mahonie
Robinia
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

Terwijl ik dit stukje schrijf, is het lustrum van de Bolk in volle gang. Ik wil de Bolk via deze weg in elk geval hartelijk feliciteren met haar elfde lustrum. Dat lustrum lijkt mij ook een mooie aanleiding om het eens te hebben over de relatie tussen de Bolk en de botter. Want zoals de eerste president van de Bolk zei: “De botter en de Bolk zijn een onlosmakelijke soort van tweeling.” En inmiddels is dit stel alweer vijftig jaar samen, en ook dat is een felicitatie waard.

Ook voor een tweeling is het soms lastig bij elkaar te blijven. Zo was eenieders wens natuurlijk dat de boot tijdens de OWee voor de Bolk zou liggen, zodat iedereen had kunnen zien dat het van tweeën één is. Helaas was dat de afgelopen jaren niet mogelijk en hebben we verschillende oplossingen geprobeerd. In de Nieuwe Haven, in de Kolk, voor de deur bij Outsite en afgelopen jaar helemaal geen boot in Delft. Alhoewel de laatste oplossing de beste was, was het verre van ideaal. Maar na regen komt zonneschijn en gelukkig kunnen we waarschijnlijk de volgende OWee weer voor de deur liggen (fingers crossed). De laatste tijdelijke brug zal dit voorjaar namelijk worden verwijderd. Ik ben blij als Trui zich weer met haar tweelingzus¹ kan verenigen.

Afgelopen jaar heeft er ook een interessante verandering plaatsgevonden met betrekking tot de relatie Trui en de Bolk. We hebben tijdens de afgelopen KMT met minder boten gevaren en overdag deels landactiviteiten gedaan. Ik hoop dat (ook) met deze nieuwe opzet van de KMT veel mensen enthousiast worden voor onze prachtige boot. Want we kunnen alle zeilers en helpende handjes tijdens het klussen erg waarderen. Tijdens de bitterklusborrel op 6 oktober werden degenen die kwamen helpen in Spakenburg met de mastbank vervangen bedankt met een minimastbankje. Laten we hopen dat we komende winter weer een enorme hoeveelheid dankjes moeten uitdelen! Al die klussers zorgen er voor dat we van onze botter kunnen blijven genieten.

Het gevolg van het lustrum van de Bolk is wel dat er wat weinig ruimte was voor VVT-activiteiten, maar dat gaan we goedmaken. In januari zullen we een heuse visrookworkshop houden: maandag de 25^{ste} pekelen,

1 Zus, omdat ik er wel vanuit ga dat het een ééneiige tweeling is en Trui is natuurlijk een vrouw.



dinsdag de 26^{ste} roken, woensdag de 27^{ste} bottermaaltijd. Woensdag zal tevens de jaarvergadering plaatsvinden en kunnen jullie natuurlijk allemaal glühwein komen drinken en koekjes komen eten tijdens de VVT nieuwjaarsborrel. Ik hoop daar met jullie allemaal het nieuwe jaar in te luiden!

Wouter Verbeek

Voorzitter Vereniging Vrienden van Trui

Van de Stichtingsvoorzitter

De gure najaarsstormen razen al een tijdje door ons land. Ook Trui heeft er wat hinder van ondervonden: het weekend van 14-15 november kon er zondag niet gevaren worden door te harde windvlagen. Het weekend erna was er windkracht 7 voorspeld die “2 tot 7” werd, maar gelukkig kon er wel op en neer naar Lemmer worden gezeild. Met het allerlaatste vaarweekend van 28-29 november trok er ook een storm over het land. Het waaide hard genoeg dat de Schellingwouderbrug niet meer draaide door een windkrachtbeperking. Daardoor strandde Trui in Durgerdam waardoor ze ook pas later weer door het nachtkonvooi in Amsterdam kon... Een boel gedoe om schipper, maat en bemanning voor een andere dag te regelen als gevolg!

Inmiddels ligt Trui weer in Rotterdam, tijd voor weer een klusseizoen. Een tijdje terug is er op de Bolk weer een onderhoudsoverleg gehouden en besproken wat we zoal gaan doen. Eén van de plannen is bijvoorbeeld om een aantal blokjes in de zwakke plekken op het vlak te lijmen om te zorgen voor een stevigere bodem. Ook willen we na lange tijd weer een marifoonspeakertje bij het achterhuisje maken zodat we ook buiten de marifoon kunnen uitluisteren. Verder zijn er nog wat “cosmetische ingrepen” te verrichten aan de hand van het groot onderhoud in Spakenburg:

bijvoorbeeld het beter maken van een aantal lelijke doppen en grote vierkante doppen in de mastbank plaatsen zodat je de draadeinden niet meer ziet.

Verder is Wim Mendelts ondertussen voor ons op zoek naar een nieuwe mast. De huidige begint te verslijten en we kunnen beter op een goed moment in het jaar een goede boom uitzoeken en laten drogen, dan halsoverkop iets moeten regelen als de huidige mast bezwijkt. Daardoor blijven in de nieuwe mast hopelijk de grote windscheuren beperkt.



Marieke van der Tuin

Voorzitter Stichting tot behoud van de BU130

Winteronderhoud

Het is weer kouder aan het worden. Gelukkig kunnen we warm blijven met klussen! We beginnen in het weekend van 5 en 6 december en gaan door tot eind februari.

Het winteronderhoud zal weer lijken op vorige jaren. Veel krabben, lijnoliën en harpuizen. Maar natuurlijk hebben we ook leuke klusjes!

In 2003 werd het volgende gezegd: “Verwachte levensduur voor stuurboordsvlak is tot 2015 en bakboordsvlak tot 2010, wellicht langer door het vastzetten en verbeteren van de kimnaad. Vervangingskosten zo’n 1500 euro ex. btw per vlakdeel.” Momenteel zeggen we dat het vlak inderdaad nog steeds naar is. Gelukkig is het iroko en is het permanent onder water. Iroko wilt sowieso niet rotten, laat staan als het altijd onder water is. Daarom is het dus zo dat het vlak eigenlijk alleen maar slijt als er iets mee gebrut. Denk aan tegen iets aanvaren. Dit is een aantal keer gebeurd, wat zijn sporen op het vlak geeft achtergelaten. Er zitten vrij grote butsen, deuken en bijna-gaten in. Hier gaan we dit jaar iets aan doen!

Eigenlijk is onderhoud altijd heel simpel. Slecht deel eruit, goed deel erin. Het vervangen van het hele vlak is echter een vrij grote klus. Dit kan dan ook niet zomaar even in het winteronderhoud. Het kan wel als je het deel wat je gaat vervangen kleiner maakt. In plaats van dat we hele stukken hout gaan vervangen wordt het alleen maar een klein stukje. Het plan is als volgt: we zetten de boot op de helling zodat we kunnen zien wat we gaan doen. We kijken hoe groot en hoe diep de deuken zijn. We maken een blokje dat groter en dikker is. We tekenen dit blokje af op het vlak. We spelen met de bovenfrees (zou dit een onderfrees worden als je hem ondersteboven houdt?) tot het blokje past. We lijmen het blokje erin. We schaven het op de goede dikte. We doen er een laagje verf overheen.

Tada! Een mooi vlak! Als we dan weer net op de zelfde plek tegen iets aanvaren zit er tenminste weer een but in plaats van een gat. Toch een stuk relaxter. De bakboord kimnaad is overigens in 2013 vervangen, dus dat gaat prima. Over de stuurboord kimnaad is wel genoeg te klagen... Dat komt nog eens op een groot onderhoud.

Een ander leuk bonusklusje dit jaar wordt het mooi maken van de doppen die we afgelopen zomer hebben gezet. Je denkt misschien dat mooi maken eigenlijk maar overbodig is, maar dit heeft ook functie! Afgelopen zomer zijn we nogal uitgelopen op de planning waardoor het zetten dan die doppen vrij gehaast ging. Zo is er een andere lijn gebruikt die sneller droogde en zijn er een aantal doppen niet helemaal passend. De doppen waren te klein voor de gaten waardoor we nu vrij dikke, niet helemaal waterdichte lijmnaden hebben. Als je je vinger in de gaten van de knieën

onder de mastbank stopt voel je dat het daar dus ook wel een beetje vochtig is. Oh, en het gebrek aan doppen in de mastbank is ook wel een dingetje. Twee grote vierkante gaten met M16 draadeindes is geen onderdeel van een prinsenwerk.

Verder krijgen we dit jaar als het goed is weer een marifoonspeaker bij het achterhuisje, wordt de marifoonantenne gerepareerd zodat deze niet meer de vleugel tegenkomt, komt er iets zodat het heklicht makkelijk op het roer te bevestigen is en gaan we kijken naar KT. Genoeg te doen dus! Als jij nou denkt: “ik wil mijn steentje ook wel bijdragen”, de inschrijfflijsten hangen in de soos. Maar je mag natuurlijk ook altijd een mailtje sturen.

Wiebe Kralt
Commissaris Onderhoud

Merchandise

Bestel op <http://bu130.nl/shop> of spreek één van de bestuursleden van de VVT aan.



Over de botteropleiding

De opleiding is een onderwerp waar in het afgelopen jaar helaas niet veel over geschreven is in de Bulletin. Dit vind ik jammer, want we hebben zeker niet stil gezeten en er zijn op dit gebied een aantal interessante dingen gebeurd. Ik heb daarnaast zo het vermoeden dat lang niet alle mensen regelmatig de 'Berichten aan Botteraars' op de wiki checken. Daarom leek het mij een goed idee om een stukje te schrijven over wat de opleiding zoal inhoudt, wat er dit seizoen allemaal gebeurd is en wat onze voornemens voor het volgende seizoen zijn.

Het lijkt mij wijs om, voor de mensen die niet (meer) bekend zijn met de huidige indeling, een kort overzichtje van de structuur van de opleiding te geven. Zoals de meesten van jullie weten wordt Trui in de regel gevaren door een schipper en een maat met daarnaast een bemanning, waarbij de schipper eindverantwoordelijke is en de maat de rechterhand van de schipper is. De structuur van de opleiding is ruwweg gebaseerd op deze taakverdeling. Mensen die graag meer willen leren over de boot worden eerst opgeleid tot maat, op het moment begeleid door Emiel Klifman en mijzelf. Als een maat graag meer wil leren kan hij/zij verder opgeleid worden tot schipper. Schippers in opleiding worden aan individuele schippers gekoppeld voor begeleiding. Hoe lang iemand hierover doet is voor een groot gedeelte afhankelijk van hoeveel iemand vaart. De ervaring leert dat iemand snel maat kan zijn maar dat de uiteindelijke schippersopleiding meerdere jaren duurt.

Naast de maten- en schippersopleiding proberen wij, de schippers, regelmatig lezingen en/of workshops over interessante bottergerelateerde onderwerpen te geven en organiseren we trainingsweekenden aan boord van Trui. Deze activiteiten zijn toegankelijk voor iedereen om ook mensen die nog geen MIO of SIO zijn de kans te geven meer te leren over onder andere varen met Trui, meteorologie of varen op het Wad. En zelfs als je niet aanwezig bent op een trainingsweekend of een lezing geldt: als je iets wil leren over de boot, vraag je schipper!

In het afgelopen seizoen hebben we niet stil gezeten. De grootste gebeurtenissen zijn toch wel de promotie tot schipper van Diede Ridder en Pim van Steijn, in het najaar hebben zij beiden de laatste puntjes als SIO afgetikt. Maar hiernaast zijn we dit seizoen ook met een nieuwe groep van zes MIO's gestart en zijn er een tweetal trainingsweekenden en meerdere lezingen en theorieavonden geweest. Ook de overgebleven SIO's hebben grote stappen vooruit gemaakt.

Het belangrijkste voornemen voor volgend jaar is om onze populatie SIO's weer te vergroten. Op het moment zijn er nog maar twee en dat mogen er best meer zijn. De grote groep nieuwe MIO's is alvast een stap in de goede richting.

Mocht je meer willen weten over de opleiding neem dan contact op met een schipper. We vertellen je er graag meer over.

*Jasper Dijt
Voorzitter schipperscollectief*

Lustrumdag

De zomer kwam tot een einde, de mastbank was vervangen en het 28^{ste} lustrum van Trui was bijna ten einde. Als klap op de vuurpijl was er op 5 september de lustrumdag (eigenlijk alleen de middag) tijdens de visserijdag van Spakenburg. Tijdens de visserijdag is de haven van Spakenburg afgeladen met mensen, kraampjes en een ongelofelijke hoeveelheid vis, en daar mochten wij nu nog een stuk of dertig botteraars van Trui aan toevoegen. Wij als lustrumcommissie, bestaande uit Pim, Marieke, Wouter Kreiken en ikzelf, moesten ervoor zorgen dat alles goed verliep en iedereen met een blij gezicht weer naar huis zou gaan.

De voorbereidingen waren al een tijd bezig geweest. Op de dag zelf zou ik met



De rondleider en botteraars in het museum

Wouter in zijn auto naar Spakenburg rijden. VVT-merchandise werd opgehaald bij de Bolk samen met de gloednieuwe lustrumboekjes. Pim en Marieke waren reeds aanwezig, samen met wat andere vroege vogels. Er moesten nog wat boodschappen gedaan worden, voornamelijk wat kratten met flesjes verfrissende vloeistof.

De haven was al vol met gezelligheid, de visserijdag was al een tijd eerder begonnen. Met wat thee, koffie en Spakenburger koek werden de mensen die net aankwamen welkom geheten. Rond half één, na een sublieme introspeech van Wouter, werd de groep in tweeën verdeeld en werden de eerste lustrumboekjes uitgedeeld. De eerste groep kon als eerste het visserijmuseum bezoeken. Ik mocht met de tweede groep eerst de visserijdag verkennen. Zoals al eerder gezegd: grote hoeveelheden vis, heel veel botters, maar ook klederdracht en andere kraampjes. In de loop van de dag is er zelfs nog een visserskoor langs komen varen, de haven in.

Voor het museum was een rondleiding geregeld: mooie uitleg over het klaslokaaltje, de visrokerij, de klederdracht en allerlei andere zaken in kleine zaaltjes. Ook mooi waren de spreekwoorden die her en der op tegeltjes waren te vinden, zoals: “De zee is rijk, de zee is groot. Zout water geeft het zoetste brood”. Na het museum was er nog wat tijd om gezellig te borrelen op Trui of om nog even rond te lopen door de haven voordat men kon beginnen aan een feestmaal.

Er was een maaltijd geregeld bij het eetcafé waar Trui het dichtst bij lag, er was bovendien ook vers gebakken vis van de boot naast ons. Erg lekker. In de avondzon werd nog wat nageborreld en langzaam ging iedereen weer huiswaarts. De boot moest weer terug dus vertrokken Emiel, Wouter Verbeek, Johan, Chris en Lea diezelfde avond nog. Iets later vertrok ook de lustrumcom in de tamelijk kleine en ook volledig volgepakte auto van Kreiken, met een geslaagde lustrumdag achter de rug.

*Huib Versteeg
Lustrumcommissie 2015*

Visserijdagen

Mijn eerste visserijdagen, maar zeker niet de laatste. Hoeveel studievertraging zou ik op gaan lopen door deze nieuwe verslaving? Hopelijk niet te veel, maar ik hoop vooral ook niet in de positie te komen om te moeten kiezen: dat ene verplichte college volgen, of toch naar de visserijdagen en dat vak een andere keer volgen.

Op maandag begon de dag met de laatste voorbereidingen, zoals het halen van ijs. Bart Hettema en ik hadden als ‘stagiairs’ geen idee hoeveel we moesten halen, maar met genoeg overtuiging was te weinig ijs toch genoeg (waarschijnlijk vooral omdat niemand meer zin had om wéér zes boten over te klauteren naar de kant). En op zich maakt het toch niet uit hoeveel ijs je haalt als je het een dag later lekker dicht naast de kachel laat staan om de volgende dag een natte bovenkooi aan te treffen. Gelukkig waren al onze vissen springlevend en was het ijs dus niet heel belangrijk, zoals later nog zou blijken.

De start was voor een deel van de bemanning bekend, voor mij was echter de chaos en haast om de haven uit te komen geheel nieuw. Lekker zo veel mogelijk jollen treiteren door ze zo lang mogelijk tegen te houden en het enthousiaste publiek aan de kant renpaard laten spelen zodat de boot snel naar voren wordt gejaagd. En als beloning voor onze jagers natuurlijk Knoppers om de energie te hernieuwen en een mooi foldertje van Trui.

Nieuw dit jaar voor iedereen was het kuilen in span. Gelukkig was het, toen we eenmaal buiten de haven waren, bijna windstil. Handig om te oefenen met loeverman, lijerman tussenbeidetouw, alle onderdelen overgooien, vastmaken, te water laten en weer binnenhalen. Vooral het sturen bleek een uitdaging te zijn. Het roer had weinig effect, waardoor na wat geknutsel het sturen gebeurde door het aangrijpingspunt van het touw waar het net aan zat te verplaatsen. Toch handig dat Trui vooral bevaren wordt door beta's die wel iets van krachtenspel weten. Het resultaat was door het gebrek aan wind ook een beetje een gebrek aan spiering. Om na een paar uur moeite een stuk of vijf magere visjes binnen te halen voelt toch niet echt bevredigend. Uiteindelijk is het met veel volharding toch gelukt om de EB58 naar een tweede plek in het eindklassement te



De vangs na een hele dag hard werk

spannen, door uiteindelijk in de hele week maar liefst één pond spiering gevangen te hebben (de winnaar had twee pond).

Het vissen met staand want vond ik zelf toch leuker: minder moeite, meer vis. Prachtige vissen die met aanmoediging, lieve en soms strenge woorden uit het net geperst moeten worden. Onder andere Dietrich en Henk, twee prachtige snoekbaarzen vol levenslust. Verder hebben we bot gevangen (de echte, niet de spreekwoordelijke), en hadden we op woensdag een ochtend in de sfeer van *deadliest catch*. Krabben zijn dus echt niet een net uit te krijgen, en als een gigantische, dode krab toch ineens erg levend blijkt te zijn als je een draadje tussen zijn schouderblad vandaan probeert te trekken, wordt het vrij arelaxed met al die honderd bewegende en knijpende poten. Nadat een deel van de bemanning (lees: de schrijver van dit stuk) nog lekker zeeziek werd omdat het eindelijk wél een beetje woei en we lagerwal voeren, voeren we op zeil de haven van Workum in.

De visafslag is ook echt een leuke ervaring om bij te zijn. Het is een soort Bolkse veiling, behalve dat er niemand in het jolige publiek een vis op zijn hoofd hoeft te dragen totdat deze persoon naar huis ging. Maar met mensen die omdat ze iets te enthousiast een kreet slaken hun eigen vis voor 15 euro de pond kopen, gehandicapte krabben die daarom niet naar China worden geëxporteerd, en uiteindelijk onze Dietrich, was het minstens zo vermakelijk. Onze Dietrich? Ja, deze kerel was zo levenslustig dat hij in de handen van Doede, de veilingmeester, ineens verwoed begon te spartelen. Nadat deze de vis aan zijn mond gezet had om hem de “kiss of life” toe te dienen, steeg de waarde aanzienlijk: het werd de duurst verkochte snoekbaars van de dag.

Na dit alles moest ik helaas weer huiswaarts trekken, ik ging maar een halve week mee. De rest van de week is er nog fanatiek gevist, met onder andere een snoek van acht pond, helaas niet genoeg voor de kanjerprijs, maar zeker een groot beest. Niet onbelangrijk is natuurlijk ook de uitslag: een tiende plaats voor de Brijlepel met een totaal van €121,36 aan gevangen vis!

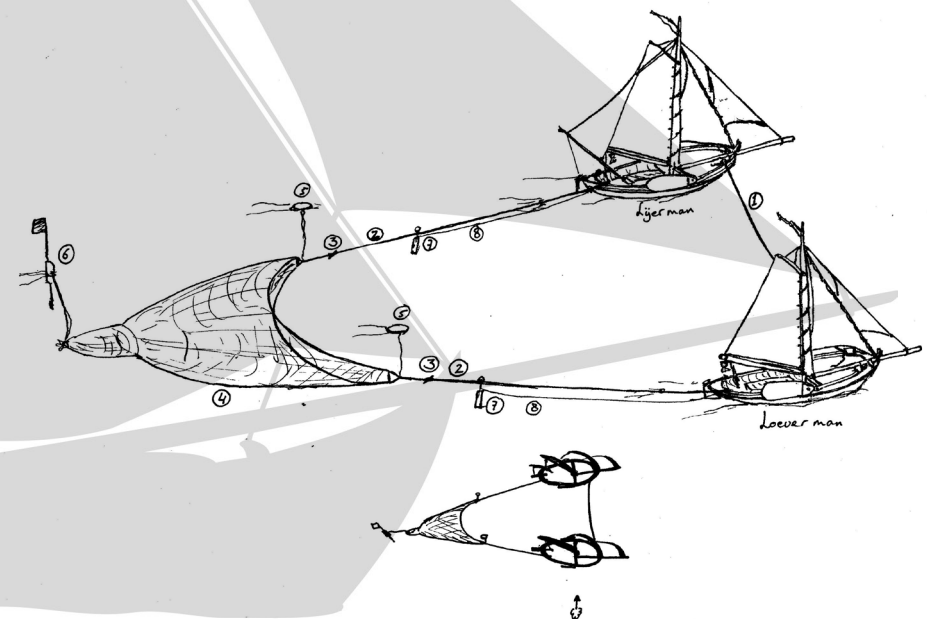
Lea Stakenburg

In span vissen

Toen ik hoorde dat we deze visserijdagen in Workum in span mochten gaan vissen werd ik gelijk enthousiast. Een geheel nieuwe uitdaging, waar ik na een paar jaar succesvol dwarskuilen wel aan toe was. Tja, en dan moet je natuurlijk wel weten hoe dat moet. Het is dan wel een oude techniek, maar voor ons toch behoorlijk nieuw. Gelukkig konden we vooraf de beschrijving van de techniek uit de boeken van Peter Dorelijn bestuderen. Daarna hebben we het in Workum, tijdens de voorbereidingen, droog geoefend met kisten, lijnen, takjes en zakjes.

De theorie snappen is een ding, maar de het uitvoeren in de praktijk bleek toch minder vanzelfsprekend dan destijds het dwarskuilen. Na een week lang experimenteren en optimaliseren, konden we het gelukkig steeds beter en zelfs in het donker. De uitdaging is er echter nog niet uit, we zullen met meer oefening nog steeds ons inzicht en vaardigheid van deze techniek moeten vergroten.

Na de ervaringen van een week prutsen kan ik wel een beschrijving maken van hoe het ongeveer werkt. Bij deze beschrijving heb ik de benodigde handelingen beschreven per schip. Je staat namelijk op een van de twee schepen, en moet daar die bijbehorende taak uitvoeren. Beide schepen hebben bij het uitzetten van het net en het binnenhalen andere taken.



Configuratie

Voor het vissen in span zijn verschillende namen: langskuilen, wonderkuilen en jotterkuilen. Hierbij zitten er kleine variaties in de techniek. Deze beschrijving richt zich op langskuilen, in een halvwindse koers. Maar met een beetje aanpassen, kun je ook voordewinds kuilen.

Bij het in span vissen zijn er twee schepen die samen één net (kuil) slepen. In de tekening hiervoor zie je hoe dat alles eruit ziet tijdens het slepen. Beide schepen hebben een naam afhankelijk van de positie. We spreken over een loeverman, het schip dat bovenwinds ligt, en een lijerman, het schip benedenwinds ligt.

De benodigdheden:

- Tussenbeidetouw, ook wel koptouw (minimaal 49m, ruim 30m tussen beide) met merkjes om de juiste lengtes aan te geven.
- Twee kuiltouwen, een voor elk schip (38 m van oor tot achterschip) met merkjes voor de juiste lengte
- Twee knevels, om de kuiltouwen aan de kuil te bevestigen. Deze kunnen van tevoren geborgd worden aan het kuiltouw.
- Kuil, grootte kan afhangen van de wind
- Twee kleine drijvers, om aan de oren te knopen
- Joon, om aan aatje te knopen
- Twee lopers met gewicht, één per schip
- Twee loperlijnen, één per schip, om aan de loper te bevestigen

Extra: Twee werplijntjes met een apenklootje, om lijnen van het ene schip naar het andere te gooien

Het kuiltouw word aan de kuil bevestigd met een knevel, zoals hiernaast getekend. De reden om het op deze manier te bevestigen, in plaats van met bijvoorbeeld een paalsteek, is dat het sneller losgemaakt kan worden, ook als er veel kracht op de lijn heeft gezeten.



Knevel

Vorbereiding

Loeverman:

De loeverman heeft de kuil aan boord, deze heeft daarmee de meeste voorbereiding. Het aatje moet goed worden dichtgeknoopt, de visjes moeten er immers wel in blijven zitten. Hier word ook een joon aan geknoopt. Belangrijk is dat het lijntje van de joon aangrijpt te hoogte van de drijver, om de joon niet onder water te trekken.

De kuil word klaargelegd op de boordrand aan de lage kant, vanaf het aatje achter bij het roer naar voren toe. Dit maakt het makkelijk om het net uit te vieren. Het oor dat naar de lijerman toe zal gaan komt ook op de boordrand te liggen. Aan het oor wordt een werplijntje gemaakt met een apenklootje om het gooien te vergemakkelijken.

Indien nog niet aanwezig kan aan beide oren een drijvertje worden geknoopt. Dit zal helpen laten zien waar de oren zitten als het net onder water is. Aan het oor dat bij de loeverman blijft wordt het kuiltouw met de knevel alvast bevestigd. Het touw word uiteindelijk aan de hoge kant bevestigd en kan daarom vast over het roer heen worden neergelegd.

Lijerman:

De lijerman heeft het tussenbeidetouw, hieraan word ook een werplijntje met apenklootje geknoopt om over te kunnen gooien. Daarnaast word het kuiltouw achter klaargelegd.

Het zetten van het net

Voor het uitzetten van het net zullen de twee schepen eerst dicht langs elkaar moeten komen om de nodige lijnen over te gooien. Hier voor gaat meestal de lijerman eerst snelheid minderen en komt de loeverman langs zeilen en past ook zijn snelheid aan. Maar dit kan ook prima andersom. Het is belangrijk iets aan snelheid te houden voor het beginnen met de trek. Beide schepen moeten eraan denken hun diablolo zo zichtbaar mogelijk op te hangen. In geval van vissen in het donker moet het groen-boven-witlicht worden opgehangen.

Loeverman:

De loeverman zorgt dat hij iets achter de lijerman blijft. Als hij ziet dat de lijerman ligt te steken stuurt hij bovenlangs de lijerman. Het is belangrijk op tijd de fok neer te gooien en snelheid te minderen om niet voorbij de lijerman te schieten. Het zwaard moet diep staan om opzij varen te voorkomen. De onderlinge afstand tussen de schepen moet zo klein mogelijk zijn.

De bemanning van de loeverman gooit het werplijntje dat aan het oor zit over naar de lijerman. Het makkelijkste is te gooien vanaf het voordek. Achter kan iemand anders beginnen met het uitvieren van het net vanaf het aatje. Ook verstandig is om het oor met net eraan dat naar de lijerman gaat te begeleiden.

De werper op het voordek vangt ook het werplijntje dat van de lijerman af komt en haalt het tussenbeidetouw naar zich toe om dit op de voorbolder te beleggen bij

het merkje. Voor het halen moet er ongeveer een halve scheepslengte van de lijn los blijven op het dek. Het werplijntje kan er af worden geknoopt.

Als de kuil helemaal in het water ligt wordt gekeken of er geen draaiingen zijn. De loeverman vraagt aan de lijerman “Jongens, is ie klaar?” Als dit bevestigd wordt zeggen ze “Dat God ‘m zegent!” En dan kunnen de kuiltouwen gelijk gevierd worden tot aan het merkje, hierbij helpen de drijvers aan de oren.

Nu kan er snelheid worden gemaakt door zeilen te hijsen. Wanneer de lijerman de fok bij heeft en een stuk lager is gaan varen, kan de loeverman ook de fok bijzetten.

Lijerman:

De lijerman gaat klaar liggen voor de loeverman om langszij komen. De lijerman ligt hiervoor een streek hoger dan halvewinds, met alleen een grootzeil. Deze kilt aan de voorkant voor een gematigde snelheid.

Wanneer de loeverman langszij komt wordt eerst het werplijntje van het oor gevangen en naar achteren gebracht. Vervolgens wordt het werplijntje met daaraan het tussenbeidetouw overgegooid naar de loeverman.

Achter wordt het oor van de Loevemen naar de lijerman getrokken en zo snel mogelijk wordt met een knevel het kuiltouw aan het oor bevestigd. Tevens wordt het werplijntje eraf gehaald. Om het werk te vergemakkelijken helpt het om aan het oor alvast een stuk touw ter verlenging te hebben voor het kuiltouw, anders moet het oor door het water naar het schip worden gesleurd.

De werpman voor begeleidt het tussenbeidetouw naar de loeverman toe. Als daar de lijn vast zit houdt de werpman het touw met een slag om de voorbolder om uit te vieren als de schepen uit elkaar gaan varen.

Als het kuiltouw aan de kuil zit, geeft de lijerman een seintje aan de loeverman. Als de loeverman heeft aangegeven dat de kuil naar achter kan, viert de lijerman het kuiltouw gelijk op met de loeverman tot aan het merkje. Eenmaal uitgevierd is het zaak voor de lijerman om snelheid te maken en afstand van de loeverman te nemen. Hiervoor wordt zo snel mogelijk de fok gehesen en daarna de bijzeilen: kluiver en aap. Tijdens het afstand nemen zorgt iemand op de plecht ervoor dat het tussenbeidetouw wordt gevierd tot het merkje.

De trek

Tijdens de trek is het belangrijk dat het samenstel snelheid behoudt. Hiervoor moet voldoende zeil bijgezet worden. De lijerman heeft het risico in de vuile wind te

komen van de loeverman als de onderlinge afstand te klein is. Om dit te voorkomen kan de lijerman een zeiltje meer bijzetten dan de loeverman. Het zwaard van de loeverman moet diep staan, de lijerman heeft maar een puntje nodig. Ook met het roer kan bijgestuurd worden, eventueel op de pennenbank.

Als er een hoge snelheid is, komt het net hoger in het water te staan. Met de loper en een gewicht kan de kuil dieper worden gesteld vanuit beide schepen.

Beide schepen moeten opletten of er geen obstakels aan worden gevaren zoals netten of tonnen. Zonodig kan er tijdig bijgestuurd worden, hiervoor is goede communicatie nodig. Het roer kan gebruikt worden, maar ook de zeilen zijn belangrijk. Het schip in de buitenbocht zal meer vaart moeten lopen omdat deze een langere draaicirkel heeft.

Halen

Uiteindelijk moet het net natuurlijk ook weer naar binnen, met alle vis. Dit is een lastig samenspel waarbij beide schepen goed op elkaar moeten letten.

Loeverman:

De loeverman zal het net aan boord halen. Allereerst gaan alle bijzeilen en de fok eraf om vaart te minderen. Het koptouw wordt daarna gelijk overgezet naar de kruisklamp achter, hiervoor is 7 meter extra aan de lijn gelaten bij het vastzetten. De loeverman zal nu achter de lijerman komen te zitten.

Als het kuiltouw slap komt te hangen kan deze rustig worden bijgehaald, maar laat de lijerman het trekwerk verrichten. Het touw moet over het roer heen aan de lage kant worden gepakt om het net aan die kant binnen te laten komen. Bij het oor gekomen wordt een sein gegeven aan de lijerman om weer terug naar achter te zakken. Tegelijk moet het net aan de bovenreep worden binnen gehaald naar het tweede oor. Zodra deze binnen is wordt het kuiltouw van de lijerman bij de knevel losgemaakt. Het kuiltouw en het tussenbeidetouw worden gelijktijdig losgegooid met een sein aan de lijerman dat hij los is.

Daarna moet het net binnen gesleurd worden. Dit kan het best door het net als een slurf te pakken. Uiteindelijk komt ook de joon binnen. Daarna kan er weer gezeild worden.

Lijerman:

De lijerman heeft als taak het net naar de loeverman toe te trekken. Wanneer de loeverman zeil mindert en afremt blijft de lijerman doorzeilen. Daarbij stuurt hij

hoger op om het net ook dicht te zeilen. Als er meteen veel snelheidsverschil is kunnen de bijzeilen er gelijk af. Anders kan dit rustig tijdens het oplopen gebeuren.

Op de plecht staat iemand die het tussenbeidetouw meeviërt, maar wel om de bolder op spanning houdt. Het is belangrijk met dit touw niet de loeverman door de wind te trekken.

Wanneer de loeverman het signaal geeft dat het eerste oor binnen is moet de lijerman gaan afzakken om het andere oor ook bij de loeverman te krijgen. De fok gaat eraf en het tussenbeidetouw wordt binnen gehaald. Als de loeverman aangeeft dat het oor binnen is en het kuiltouw en tussenbeidetouw los zijn, haalt de lijerman beide lijnen binnen. Daarna kan er weer gezeild worden om niet in de weg te liggen van de loeverman, die het net nog aan het binnenhalen is.

Uitzoeken vangst

Loeverman:

De loeverman heeft het net aan boord en moet dus ook de visvangst uit het net halen en sorteren. Dit kan gedaan worden tijdens het bijliggen met grootzeil of al zeilende naar de volgende locatie.

Alle vis wordt door de kuil heen geschud richting het aatje, en daar naar buiten. Alles gaat in een bak om te sorteren. Een trucje om spiering van stekelbaarsjes te scheiden is er veel water bij te gooien. De spiering gaat drijven, terwijl de stekelbaarsjes daaronder druk zwemmen. Ongeschikte vis wordt overboord gezet en spiering gaat in een zak op het ijs om het vers te houden.

Tja, en dan is het natuurlijk tijd voor een volgende trek, en begint het weer van voor af aan!

Marie-Louise Brantjes

Trainingsweekend 31 oktober/1 november

Dit weekend zouden we met de MIO's en andere geïnteresseerden eens intensief gaan leren. Helaas, wat bleek? De planning was zodanig dat de daaropvolgende week ook intensief was, gevuld met tentamens. De ene na de andere afmelding stroomde binnen. Uiteindelijk zouden we met z'n vieren zijn: Emiel, Jasper, Wiebe en ik. Vanwege treingerelateerde mankementen lukte het Wiebe niet om voor de avond nog te komen, ik had dus de hele dag alleen met de heren schippers. Hieronder een kort verslag uit het logboek, opgepend door Emiel.

31 oktober, Vlakkbij Enkhuizen

Bemanning: Jasper, Bart, Emiel

Vanochtend was de teleurstelling groot toen bleek dat Wiebe pas vanavond aan boord komt. MIO Bart heeft dus 2-op-1-begeleiding vandaag. Met minimaal motoren weggevaaren bij de watersteiger en vervolgens lekker kenteren. Jasper wilde dit ook wel eens proberen en net toen we de hoop opgaven en overstag wilden bleek de joon toch perfect uit te komen bij het voorschip!

Nu mag Bart oefenen met voor de wind varen en gaan we straks gijpend op naar de Ven. Spelen in het Krabbersgat en daarna aanlegoefeningen met de motor.

Die avond heeft Wiebe ons opgezocht, en na enig overleg werd zelfs Lea nog overgehaald om morgenochtend te komen. De volgende ochtend was het weer echter flink veranderd. Waar het zaterdag nog heerlijk helder weer was geweest, kwam er nu een dikke mist opzetten, die zijn hoogtepunt bereikte toen we uitvoeren en daarna nauwelijks meer minder is geworden. Er is dus maar een motordagje van geprobeerd te maken. We hebben Lea opgepikt bij de Buitenhaven bij het station, maar waren toen door de aanhoudende mist genoodzaakt terug te keren naar de bescherming van de Compagniehaven. Daar hebben we dan nog maar wat motoroefeningen gedaan, en hebben Jasper en Emiel Lea, Wiebe en mij uitgelegd hoe een dieselmotor werkt. Een echt motordagje dus, waarna we 's middags maar weer thuiswaarts zijn gekeerd. Wel sneu voor Lea en Wiebe, die naar Enkhuizen zijn gekomen en na een half dagje met de motor kloten en stilliggen weer naar huis konden. Er moet dan ook in het voorjaar maar snel weer een herkansing komen!

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 sponsoren 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

5 december - 5 maart	Elk weekend winteronderhoud
19 - 24 december	Soosklusweek
27 - 29 december	Zeilen tanen
25 januari	Vis pekelen
26 januari	Visroken
27 januari	Bottermaaltijd, jaarvergadering & nieuwjaarsborrel
29 januari - 8 februari	Hellingweek
2 maart	Opening vaarseizoen
20 maart	Museumuitje

Vereniging Vrienden van Trui
Coenderstraat 1 2613SM Delft

Port Betaald

