

Jaargang 23 - Nummer 2 - oktober 2017

De Bullethalie



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
KNRM Zoekactie	6
Zachtebedrace	8
Hemelvaartweekend	16
Oefening Reddingsbrigade Hoorn	18
Zomerweek	20
KMT 2017	22
Merchandise	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:

Pim van Steijn
bulletalie@bu130.nl

Contact VVT:

Coenderstraat 1
2613 SM Delft
vvt@bu130.nl

Oplage:

245 exemplaren

Website:

<http://www.bu130.nl>

Fotografie:

Pim van Steijn
Wouter Verbeek
Tjeerd Siblesz

Lid worden

Uitsluitend schriftelijk of per e-mail en bij voorkeur met een aanmeldingsformulier dat je 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 voorseizoen en de zomervakantie van 2017 zit er alweer op. Een periode met vele vaardagen en avonturen met Trui. Dit heeft geleid tot een goed gevulde Bulletalie vol mooie verhalen.

Allereerst het verhaal over de gevonden kite onderweg naar Den Oever, wat heeft geleid tot een grote zoekactie van de KNRM. Het weekend erna was de Zachtebedrace waarin we voor het eerst de steiger bij de Cocksdorp hebben gehaald! In deze Bulletalie een uitgebreid verslag van onze tactiek en route. Tijdens de lange weekenden die volgden in het voorjaar is er ook weer volop gezeild, waaronder het Hemelvaartweekend beschreven met een mooie fotoreportage.

Afgelopen zomer heeft Trui maar liefst zeven weken achter elkaar gevaren. Vertrokken vanuit Enkhuizen is ze zo snel mogelijk naar het wad gegaan. Via Noordpolderzijl en een kleine omweg over de Eems-Dollard naar Nieuwe Statenzijl, heeft ze het Duitse wad bereikt. In deze Bulletalie een verslag van zomerweek 4 over de tocht van Norddeich via de Duitse eilanden tot Wremen. Verder een stukje namens de KMTCom over de Kennismakingstijd met de nieuwe leden van de Bolk in Huizen.

Sinds afgelopen OWee heeft de VVT er weer 23 nieuwe leden bij, welkom allemaal! Jullie ontvangen nu voor het eerst de Bulletalie, het ledenblad van de Vereniging Vrienden van Trui. Veel leesplezier.

Pim van Steijn

Voorzitter Vereniging Vrienden van Trui



Van de voorzitter

Het nieuwe collegejaar is weer begonnen en met 22 vaardagen op de teller heb ik genoten van het voorseizoen en de zomer, met als hoogtepunt twee heerlijke zomerweken op het Duitse wad en een rondje Nordergründe, een klein Duits windpark waarvoor ik heb meegewerkt aan het bodembeschermingsontwerp. Met een flinke stroom mee en een topsnelheid van 8,5 knoop voeren we met Trui naar buiten over de Wezer om de 18 turbines van 6.2MW en rotordiameters van 126m te bewonderen!



Binnen de VVT is er ook weer veel gebeurd in de afgelopen maanden. Omdat het zo nu en dan ook leuk is om een keer op iets anders te varen dan een botter, hebben we in juni bij de Blauwe Schuit (zeilvereniging uit Leiden) samen met een aantal instructeurs een dag geoefend met het varen op Valkjes. Het weekend erna konden we deze ervaring goed gebruiken bij de Leidse Onderlinge (zeilwedstrijd op de Kaag). Dit jaar deden we met maar liefst drie Bolk-teams hieraan mee en hebben we alle Schuiters verslagen en de eerste prijs meegenomen naar Delft.

Voor de VVT was de OWee weer het hoogtepunt van het jaar. Door het schip vol water te hevelen, konden we met ongeveer 20 mensen op het voordek net onder alle bruggen door. Zodoende heeft Trui voor het tweede jaar op rij weer een week pal voor de soos gelegen in de Buitenwatersloot. Samen met de OWee commissie van de Bolk waren er weer veel activiteiten aan boord waarbij het traditionele 3D-twister in het vooronder natuurlijk niet ontbrak. Daarnaast was de Escaperoom die Ivo had gemaakt ook een groot succes. Op de laatste avond is de OWee goed afgesloten met maar liefst drie verschillende bands op het voordek: The Flask, de Froude band en Odd Moon. Naast alle activiteiten aan boord hebben we ook weer veel eerstejaars kunnen vertellen over de prachtige botter van de Bolk op de infomarkt en de VVT-stand op de SpoCudag.

Dit collegejaar zijn we afgelopen maand weer goed begonnen met heerlijke gerookte vis tijdens één van de botterborrels en een geslaagde meevaardag met familie en vrienden! Geniet allen nog even van het naseizoen, dan kunnen we ons daarna weer opmaken voor het onderhoud van ons prachtige schip!

Pim van Steijn
Voorzitter Vereniging Vrienden van Trui

Van de Stichtingsvoorzitter

In de vorige Bulletalie was het aan Marieke om haar laatste stukje als Stichtingsvoorzitter te presenteren. In deze Bulletalie is het aan mij om mijn eerste stukje te presenteren. Kort na het uitbrengen van de vorige Bulletalie is de Stichting van voorzitter gewisseld. Op 28 juni heeft er een wisselborrel plaatsgevonden op de Bolk en sindsdien is het aan mij om het stichtingsbestuur op de juiste koers te houden.

Wat is er sindsdien allemaal gebeurd, en wat gaat er gebeuren? Er is hout gekocht voor een nieuwe boordrand, er zijn plannen gemaakt om de huidige boordrand in te blikken, er wordt gewerkt aan een langetermijnonderhoudsplanning (met hierin het vervangen van de stuurboord kim en de pannenkoeksligger) en tot slot zijn er meer wisselingen binnen het bestuur op komst.

Ten eerste het hout voor de boordrand: Na lang zoeken is voor het kromme deel van de boordrand het juiste hout gevonden. Er waren 2 bezoeken aan Almenum in Friesland voor nodig, maar het juiste hout is gevonden en inmiddels betaald. Nog een aantal jaren drogen en dan is het hout geschikt om als nieuwe boordrand op het boot te zetten. De huidige boordrand is helaas in slechte staat. Lek is een soort understatement in dit geval. Gelukkig kunnen we het lek enigszins dichten door de boordrand in te blikken. Dit zal dan ook spoedig gaan gebeuren, volgens onze planning aan het einde van het komend winteronderhoud. In dezelfde planning is ook het langeretermijnonderhoud opgenomen, bijvoorbeeld een zomeronderhoud komende zomer. Hierbij willen we de stuurboord kimnaad vervangen (zowel vlak als gang). Ook de pannenkoeksligger is aan vervanging toe. Hopelijk zal tegen die tijd een nieuwe kluscom zich bij ons bestuur hebben gevoegd om ons door deze projecten heen te leiden.

Naast een nieuwe kluscom (waar we nog hard naar op zoek zijn), krijgen we ook een nieuwe secretaris. Rudy van der Zwan zal zeer binnenkort Lea Stakenburg gaan vervangen als secretaris van de Stichting. Welkom bij het stichtingsbestuur Rudy.

Tot slot vaart Trui, net als elk jaar, door tot eind November. Met een geslaagde ouderdag in de recente geschiedenis en twee overvolle weekenden vol sjaars in de nabije toekomst beloofd het een mooi bevaren herfst te worden. Er zijn nog genoeg plekken over in verschillende weekenden, dus als je nog op zoek bent naar een mooi weekend varen, schrijf je dan in op de Bolk.

Jesse van Mullem
Voorzitter Stichting tot behoud van de BU130

KNRM Zoekactie

Zaterdag 22 april

Weer: Licht bewolkt
Zicht: Goed
Wind: Noordwest 5
Aan boord: Jelle, Reinout, Hidde & Marjolein

Zaterdagochtend zijn we met een stevige noordwesten wind vertrokken vanuit Enkhuizen. De bestemming van Trui was dit weekend Den Oever, vanwege de Zachtebedrace die de week erna was. We moesten dus flink ons best doen om tegen de wind op te kruisen. Na speculaties over buiten spelen op de Waddenzee, besloten we daarom toch maar in Medemblik te overnachten.

Enkele mijlen voor de haven van Medemblik, juist voorbij Andijk, zagen we in de verte een zwart ding drijven, dat steeds van vorm leek te veranderen en zich in de wind snel over het water verplaatste. Gelukkig had Jelle zijn verrekijker bij zich.



Foto: KNRM

Het ding bleek namelijk een kite te zijn, maar zonder de bijbehorende surfer in de buurt. Zodra we zeker wisten dat het inderdaad een kite was, heeft Jelle daarvan via de marifoon een melding gedaan. Het kustwachtcentrum heeft direct een zoekactie georganiseerd waarbij de KNRM stations van Enkhuizen, Andijk en Medemblik en een SAR helikopter werden gealarmeerd. We zijn met Trui in de buurt op en neer blijven varen en hielden ondertussen de kite met de verrekijker in het oog. Enkele minuten later kwam de eerste KNRM boot de hoek om. We zezen hun de kite aan en ze gingen er meteen op af. We zagen dat ze de kite binnen haalden, maar de bijbehorende surfer was nog niet gevonden. Al snel volgden de volgende KNRM boot en de helikopter. De boten en de helikopter maakten zoekslagen over het IJsselmeer en ook op de wal werd gezocht door de politie en de walploeg van de KNRM.

Na overleg hervatte wij onze koers naar Medemblik. Een poosje later kregen we gelukkig bericht dat de kitesurfer zich gemeld had bij de KNRM Medemblik. Hij had zelf met zijn board naar de kant kunnen zwemmen. Hij heeft zijn kite teruggekregen en is donateur geworden van de KNRM.

Na aankomst in de haven van Medemblik mocht de bemanning van Trui nog langskomen bij het boothuis van de KNRM. Hier kregen we een rondleiding en zagen onder andere een kaart waar de zoekslagen van de helikopter op geplot waren. We hoorden ook dat de reddingsboten van Enkhuizen, die heel snel ter plaatse waren, al bezig waren geweest met een oefening op het IJsselmeer en de helikopter kwam van een oefening boven de Noordzee.

Gelukkig is alles goed afgelopen en zondag hebben we nog een fijne zeildag gehad, verder naar Den Oever. Daar hebben we de boot veilig vast gelegd, klaar voor de Zachtebedrace.

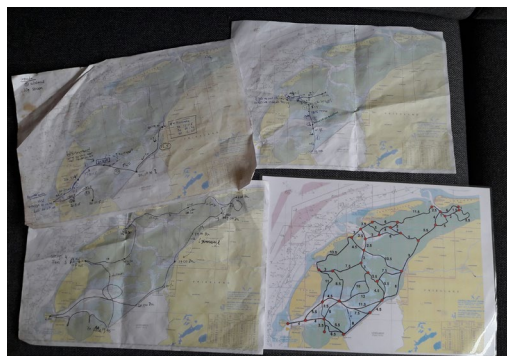
Marjolein ten Hacken

Zachtebedrace

Wat een raar einde... Niet op tijd gefinisht en daarmee ook de gezamenlijke vismaaltijd, uitslag en het horen van verhalen van alle andere deelnemers gemist. Bij deze nog een volledig verslag van onze prachtige race met helaas een zuur einde.

Maandagavond begonnen de echte voorbereidingen. Naast de shiftindelingen (shift 1: Emiel, Diede, Johan, Bart H, Harry, en shift 2: Marieke, Pim, Bart R, Chris, Wiebe) en andere praktische zaken hebben we ook de eerste plannen gemaakt. Drie plannen werden doorgerekend:

1. Direct via het Kimstergat naar Ameland en terug via Terschelling en Vlieland naar het westwad om daar Noorderhaaks, Amsteldiep, Napoleonsdam, Zachtebed parcours te halen.
2. Eerst naar Terschelling en daarna door naar Ameland, via Vlieland en de Cocksdorp ton weer terug naar het west wad
3. Het "alle punten plan": Na de start naar de Cocksdorp, daar wachten en 's ochtends vroeg de steiger aandoen, via Vlieland/Terschelling door naar Ameland en daarna weer terug via Harlingen naar Breezanddijk, Zachtebed en Noorderhaaks.



Het laatste plan leek ons het beste: het meeste met de getijstroomingen meevaren, en het meeste met de voorspelde wind mee (oostwaarts varen met de westelijke winden gevolgd door westwaarts varen met de oostelijke wind). Voor de steiger van de Cocksdorp hadden we ook al een en ander uitgezocht en geconcludeerd dat dit met de noordwestelijke wind en het springtij moest lukken.

Om nog zekerder te zijn van de Cocksdorp steiger hebben we in de dagen voorafgaand aan de race nog veel extra data opgezocht en uitgerekend. In het paasweekend een aantal jaren terug waren we er al eens geweest (op de motor). Door de waterstanden die we toen hebben gepeild te vergelijken met de waterstanden van Texel Noordzee (zowel astronomisch als werkelijk opgetreden) konden we bepalen bij welke condities we de Cocksdorp in zouden kunnen. Vervolgens hebben we de kust-lidar data van 2009 en 2011 (scans met lasers vanuit een vliegtuig waarmee de



bodemdieptes worden bepaald) de diepte van de geul precies berekend. Daarmee konden we de tijden bepalen waarop we op vrijdagochtend met het hoogwater erin konden en vooral wanneer we weer weg moesten zijn.

Donderdagochtend verzamelden we om 10 uur in Delft, waarna Chris, Diede en Marieke boodschappen gingen doen en de rest vertrok naar Den Oever en onderweg alvast het definitieve plan zou bepalen aan de hand van de laatste windvoorspellingen. Plan "alle punten" werd nog steeds als de beste optie gezien en in detail voor het eerste stuk doorgerekend. Vlak voor de start kwam het bericht dat de LE44 iemand tekort kwam om te kunnen varen: het minimum van 4 opvarenden werd niet gehaald. Omdat het niet leuk is als een boot niet mee kan varen ging Chris aan boord van de LE44 en voeren wij de race met 9 in plaats van 10 man.

Na de start vertrokken we linksaf, samen met de Vriendschap en Silveren Maen. De rest van de deelnemers ging langs de afsluitdijk richting Harlingen. Op dat moment denk je: of dit is een dom plan, of de beslissing die ons daadwerkelijk de winst kan opleveren.

Het eerste stuk ging prima. Rond 12 uur 's nachts de ton bij de Cocksdorp aangetikt, enigszins chaotisch omdat er op dat moment net een shiftwissel plaatsvond. De Silveren Maen hadden we alweer op de terugweg gezien: waarschijnlijk ton aangetikt en direct weer terug met hetzelfde hoogwater. De Vriendschap was aan het varen in het geultje bij de Cocksdorp. Niet ons idee: wij wilden het alleen met daglicht doen en voldoende tijd hebben in plaats van het met vallend water proberen. Wij gingen

vlakbij de ankerboei RG Vriendschap voor anker, op een plek die eigenlijk niet zo chill was: op een steile plaat met het diepe water van de geul vlakbij ons. Bij een krabbend anker zou hij zo de diepte in kunnen verdwijnen en wij wegspoelen naar buiten. Niet gebeurd gelukkig!

Na een paar uur slaap stonden Pim en Marieke rond 6 uur weer op om de definitieve beslissing te maken: doen we het of doen we het niet? We besloten het te doen. Het idee was dat uit de geul komen nog wel eens lastig kon worden. Daarvoor werd het stokanker gereed gemaakt met daaraan vastgeknoopt zo'n 200 meter lijn. Deze konden we aan het begin van de geul overboord zetten en bij de knik in de geul met een joon achterlaten en op de terugweg weer opvissen en ons daarmee naar binnen sleuren.

Om te bepalen of we het anker ook daadwerkelijk nodig hadden gingen we een stukje richting geul om de richting te bepalen en vervolgens proberen of we deze koers aandewinds zouden kunnen varen. Dit was het geval, maar verder was het nogal een dom plan: we zijn nog een tijd bezig geweest om tegenstrooms weer op te kruisen terug naar de ingang van de geul.



Bij de geul waren we toch nog net te vroeg: na niet al te lange tijd liepen we vast. Met anker uit en bomen op het voordek werd voorkomen dat we de plaat op zouden spoelen. Na 15 minuten konden we weer verder. De invaart was verre van bezeild, met als gevolg dat we er bomend en roeiend in zijn gekomen. Na veel spierkracht, een paar keer de geulrand raken en stilliggen (maar dat was niet al te erg, want het was nog steeds opkomend water), bereikten we de steiger!! Ons vlaggetje werd naast die van



de Vriendschap geknoopt. Daarna weer terug eruit. Nu wel bezeild en met inmiddels meer water zijn we er met vrij weinig moeite uitgekomen.

Daarna direct door zo hard als we konden. Het plan was om met hetzelfde hoogwater nog over het Gasboeiengat te komen, om daarna direct met het afgaande water naar Vlieland te spoelen. Dit is gelukt! Via de Blauwe Slenk waren we rond 14 uur bij de Richel waar we via het zeegat naar Vlieland konden. Daar stond echter nog zo'n forse stroom naar buiten dat het niet echt lukte de startton (opkruisend) goed te passeren. Plan Vlieland werd afgebroken zodat we in ieder geval nog naar Ameland konden met het volgende hoogwater. Tussendoor ook West-Terschelling nog behaald. Op het Oosterom met volle stroom mee richting de Blauwe Balg, waar we vrijdagavond laat waren. Op dat moment trok de wind aan en werd er snel nog een rif in het grootzeil getrokken en de fok op de gei gezet. Waarschijnlijk was het door de geifok dat we de grote keerton aan het einde van de Blauwe Balg hebben gemist met de schijnwerper en opeens vlak naast ons zagen opdoemen... gelukkig niet geraakt. Met de harde stroom naar binnen (2.5 knoop) was het plan nu naar de Piet Scheve plaat. Op weg daarnaartoe hebben we enkel met gereefd grootzeil gevaren en dat ging al heel erg hard. We hebben heel veel tonnen gemist, maar uiteindelijk wel het goede gat ingevaren in plaats van een van de vele zijgeulen daar.

Vervolgens konden we ons plan "in het donker de Piet Scheve plaat varen" uitvoeren. Vooraf waren alle peilingen berekend op de verlichte meetpaal en een van de verlichte tonnen in de veerbootroute naar Ameland. Zo wisten we precies waar we wel en absoluut niet moesten varen om niet op hoge platen terecht te komen. Door continu diepte te peilen en te peilen op de meetpaal en de ton in de veerbootroute kwamen we erdoor zonder echt vast te lopen. Zodra we bodem peilden gingen we weer richting dieper water, zodra we weer op diep water waren verlegden we de koers weer zodat we weer richting de rand van de geul voeren. Hierdoor wisten we precies



dat we in de geul bleven. Na het donkere stuk rondom de plaat moest er alleen nog in het donker worden opgekruist tussen alle (grotendeels verlichte) tonnen van de veerbootroute Ameland. We hadden het zodanig gepland dat op dat moment net de stroming naar buiten aanging, dus dat was mooi. Daarna door naar Nes, waar we als allerlaatste deelnemer ons vlaggetje vastknoopten en een aantal opvarenden dankbaar gebruik heeft gemaakt van de wc's daar.

Na Ameland moesten we weer terug naar Harlingen. Na een korte tijstop op de kromme balg konden we door via het Kimstergat naar Harlingen. Onderweg zakte de wind eruit. Gelukkig net nadat we over het wantij waren, maar te vroeg om Harlingen al gedaan te hebben. Voor anker liggend wachtend op wind werden de plannen gemaakt. Direct door naar Noorderhaaks of komt daar de wind te laat voor terug? Of op en neer naar Vlieland voor het parcours met gunstigere stroming? Het duurde tot een uur of 7 tot de wind weer langzaam begon aan te gaan uit een zuidoostelijke richting. Te laat om nog om 2 uur 's nachts op Noorderhaaks te zijn, dus op naar Vlieland. Met het laatste beetje stroom mee en grootzeil, fok, kluiver en aap erbij zo snel mogelijk naar het noordwesten. Net een kwartier te vroeg bij het Franse Gaatje, dus we moesten nog even wachten op meer water. Daarna het Vlieland parcours met steeds meer wind. Vlak voor het parcours het grootzeil gereefd, net na de startton ruime winds de fok op de gei gebonden terwijl er ondertussen met de schijnwerper werd rondgeschenen op zoek naar de onverlichte tonnen. Hard werken met maar 4 man! Het laatste stukje om de startton te rondon was nog spannend: aan de winds tegenstrooms. Vlak langs de ton, pas bij de dijk overstag en het ging precies



goed! Daarna opkruisend over het Scheurak-Omdraai naar de Texelstroom. Midden in de nacht kwam er nog een 100m lange gastanker voorbij.. wat moet die daar nu weer op zulk smal vaarwater?.. Maar dat zal hij ook wel gedacht hebben van een zeilschip midden in de nacht. Gelukkig was er daar net ruimte genoeg om buiten de geul te varen dus was er geen probleem.

Zo waren we zondag met zonsopkomst op de Texelstroom met volle bak stroom mee naar buiten. Om 7 uur's ochtends konden we de ton van de Napoleonsdam aantikken, gevolgd door kentering van de stroom en dus een extreem stukje stuiteren opkruisend wind tegen stroom op de Texelstroom op weg naar het Amsteldiep. In het Amsteldiep geankerd en meteen een 2e rif in het grootzeil gezet. Iedereen was op dat moment al behoorlijk vermoeid, waardoor niemand op het idee kwam op het zachtebedparcours maar gewoon te laten voor wat het is en direct naar Breezanddijk te gaan en op tijd te finishen... Dus via de Bollen naar het Zachtebed en daar het parcours gevaren, waar we rond 15 uur mee klaar waren. Nog 4 uur de tijd om 8 mijl af te leggen, waarvan zo'n 2 mijl tegenstrooms op de Texelstroom.

Dat ging alleen niet zo voorspoedig als verwacht, mede door de tegenvallende windkracht. Al snel voeren we weer met volle fok en volledig grootzeil in plaats van dubbel gereefd. Dit mocht echter niet echt baten: met zo'n 100 meter per halfuur kropen we vooruit, ruim te langzaam om de finish nog op tijd te halen. Gelukkig waren we niet alleen: ook de EB58 maakte deze planningsfout. Om 19:05 ging de motor aan om door de Texelstroom heen te komen, gevolgd door een laatste stuk zeilen zodat we uiteindelijk rond 21 uur aankwamen samen met de EB58 en LE44.



Dom, dom, dom. Hadden we maar op het Amsteldiep bedacht dat we moe waren en alleen nog even Breezandijk gingen doen. Dan waren we waarschijnlijk prima op tijd gefinisht en met 25 punten eerste geworden. Zelfs zonder Breezandijk en direct finishen hadden we meer punten gehad als de winnaar en waren we ook 1e geworden. We gingen er echter vanuit dat we echt alle punten nodig hadden om te kunnen winnen. Wie gokt verliest wel eens...

Al met al hebben we een prachtige race gevaren. We hebben de steiger bereikt, de Piet Scheve plaat genavigeerd in het donker zonder vast te lopen en de Napoleonsdam gehad. Daarmee hebben we alle punten die je kunt halen met de zachtebedrace over de jaren heen in ieder geval allemaal eens aangedaan. We hebben heel veel gevaren (217 mijl!!!) en nauwelijks vastgelegen of tijstops gemaakt (met als gevolg een bijzonder vermoeide bemanning). Volgend jaar beter!

Hieronder nog de route die we hebben gevaren, via:

Ton Cocksdoorp (3 pt), Steiger Cocksdoorp (4 pt), West-Terschelling (1 pt), Piet Scheeveplaat (5 pt), Nes (5 pt), Harlingen (2 pt), Vlieland (2 pt), Napoleonsdam (1 pt), Amsteldiep (1 pt), Zachtebed (2 pt). Ofwel een DNF met 26 punten in totaal, met Noorderhaaks (3 pt) en Breezandijk (1 pt) niet gehaald.

Marieke van der Tuin

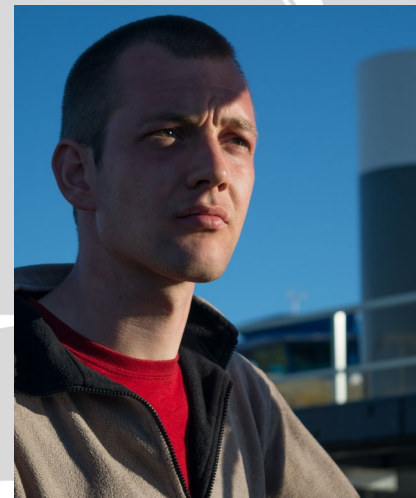
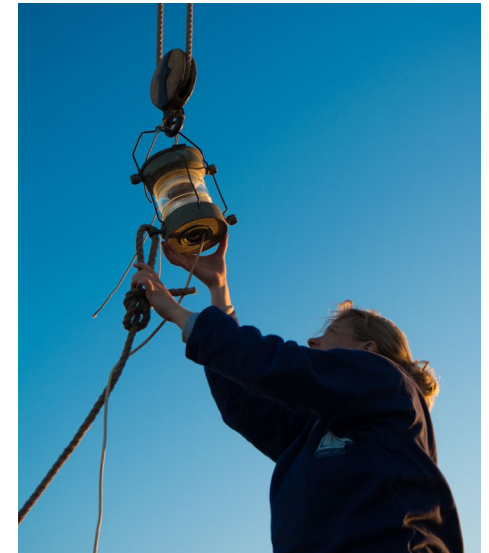


Hemelvaartweekend

Aan boord: Emiel, Johan, Wouter, Merlijn, Hidde & Marjolein

Het was een heerlijk warm zonnig weekend. Perfect om op de Waddenzee te varen waar een fijn zee windje wat verkoeling gaf. Voor de haven van Harlingen was een drukte van belang vanwege de Harlingen-Terschelling race. Leuk om te zien en om via de marifoon de gesprekken tussen de beroepsvaart en de wedstrijdleiding te volgen. Na Harlingen was het weer helemaal rustig op het wad en hebben we een mooi plekje gevonden om droog te vallen. We hebben lekker over het wad gewandeld en mossels en kokkels geraapt die ook nog lekker smaakten. Wouter had zijn camera bij zich, als resultaat hebben we daarom deze mooie foto reportage van dit zeer geslaagde weekend.

Marjolein ten Hacken



Oefening Reddingsbrigade Hoorn

In alle vroegte stappen Diede en ik op een zaterdagochtend in mei in de auto. Op weg om gered te worden. Vandaag staat er een oefening met de Reddingsbrigade van Hoorn op de planning, een unieke kans om eens mee te maken hoe het gaat als je gered moet worden.

9 uur 's ochtends aan boord in Hoorn betekent errug vroeg opstaan. En dat op een vrije dag. Je moet er wat voor over hebben om gered te worden! Onderweg barsten de buien los en is het stapvoets rijden op de snelweg met weinig zicht, niet écht lekker zeilweer dus.

Aangekomen in Hoorn blijkt Trui vol te staan met water en drijven de vlonders bijna. Ondertussen drinkt men nog een kopje koffie en eet men een boterham. Is dit hoe je moet reageren in een noodsituatie? Het blijkt ter voorbereiding van de eerste oefening. Bij een aanvaring is Trui lekgeraakt en is er een man overboord geslagen bij de andere boot. Eén van de vrijwilligers van de reddingsbrigade speelt voor drenkeling en ligt in wetsuit in het water. Snel wordt er een noodoproep gedaan en krijgen we te horen dat de reddingsboot van Hoorn op weg is, maar dat dit nog wel even kan duren. Ondertussen wordt er door Pim een man-overboord-manoeuvere ingezet en wordt de drenkeling binnengehaald.

Twee mensen zijn ondertussen aan het hozen, maar het water blijft maar stijgen.

Dit gaat niet werken! Als noodoplossing trekken we de kluiver onder de boot door om het lek van buiten te dichten. Dit blijkt lastiger dan verwacht en vond ik een goede oefening! Gelukkig is de hulp nabij en komt de Hayo na 20 minuten aan geracet met een grote pomp. De drenkeling gaat van boord en de pomp wordt aan boord gezet. Daarmee daalt het waterpeil snel maar is communicatie aan boord



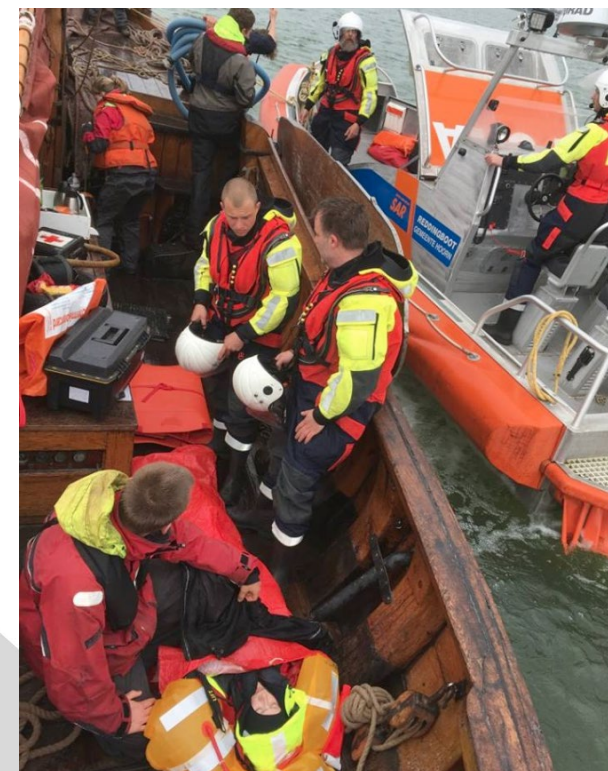
Reddingsboot Hayo arriveert na 20 minuten (vanuit huis opgepiept)

bijna niet meer mogelijk door de herrie van de dieselpomp. En wie heeft er eigenlijk de leiding? Bepaalt de schipper van de reddingsboot wat er gedaan moet worden of neem je als schipper van Trui de touwtjes in handen. Overleg tussen de reddingsbrigade en de schipper van Trui blijkt erg belangrijk. Maar werd snel vergeten.

Na de lunch en evaluatie start oefening twee met Johan als schipper. Plotseling ligt er weer een drenkeling in het water. Tijdens de man-overboord-manoeuvere valt de motor uit. En bij het neerhalen van de fok valt ook nog iemand van het voordek waardoor hij zo gewond raakt dat hij moet blijven liggen. Nu komen er twee reddingsboten. De eerste haalt de drenkeling uit het water terwijl de tweede ons komt helpen. De gewonde kan niet lopen, de pijn wordt steeds erger en hij moet liggend van boord. Gelukkig is er een brancard waarop hij de reddingsboot in getild wordt. Daarbij blijkt dat de oefening ook voor de reddingsbrigade niet verkeerd is. Drijfvermogen bij je voeten en gewicht bij je hoofd is minder fijn als je in het water valt...

Aan het eind van de dag mogen we nog een rondje meeracen op de Hayo. En kunnen we nog even testen hoe goed Trui zichtbaar is op de radar met en zonder radarreflector. Conclusie: best wel aardig in beide gevallen. Maar alleen getest op korte afstanden.

Een erg mooie en nuttige dag met dank aan de Reddingsbrigade van Hoorn, over een paar jaar weer?



Wat een drukte aan boord!

Emiel Klifman

Zomerweek

22 tot en met 29 juli

Met een regenachtig vooruitzicht gingen we toch op pad, met 7 man in een busje van Delft naar Norddeich. Ondanks de weerberichten was het heerlijk zonnig rijden en na de wissel gelukkig ook zonnig zeilen. Een namiddag overtocht naar Norderney was een mooi begin van de week. 's Avonds maakte het weer duidelijk dat het zou doen wat er voorspeld was. Een hoosbui en een nachtelijke lichtshow zonder einde luidde de eerste nacht in, gelukkig lag ik onder een bovenkooi.



Dat we de volgende ochtend mee zouden varen met de lokale veerdienst hadden we nooit gedacht, maar toen bleek dat er wandelschoenen op de kade in Norddeich waren blijven staan kwam er toch een heen en weertje extra bij. Dus toch op pad vanuit Norddeich. Twee dagen op rij schoven we een eilandje op, via Baltrum naar Langeoog. De dag op Langeoog werd heerlijk afgesloten door het gezamenlijk nuttigen van de ondertussen veel besproken en door Wouter geprezen GTs, verfrissende afwisseling van de halve liters.

Op dag 4 hadden we genoeg vertrouwen (en de juiste wind en stroming) om een eiland over te slaan. Ondanks de lokroep van Spiekeroog die kracht bijgezet werd door de heren Wouter en Jeppe, gingen we op pad naar Wangerooge. Tijdens deze vaart besloot het wisselvallige weer eindelijk door te zetten met helaas voor ons meer regen.

Aangezien de eilanden hierop waren werd het verder plannen. Toen bleek dat de wind niet voordelig was om bij Helgoland te komen werden de zinnen op zijn minst gezet op het bezoek aan windmolenpark Nordergründe, een werkbezoekje van Pim. Vanuit Fedderwardersiel begon de overtocht van 7 mijl, maar wel met een omweg van 30 mijl via



de noordzee en het windmolenpark.

Een dag vol geweldige uitzichten werd kort onderbroken door een man over boord oefening. Jesse had aangegeven dit te willen oefenen. En wat een oefening, aan de wind met harde stroming en wind mee. Met sterk stuurmanswerk konden we ook met de weer opgeviste boei verder varen en na een lange dag uitrusten in Wremen.

Dan zit je week er al weer bijna op en vertrek je met alle voorbereidingen voor windkracht 6, een dubbel rif en een fok op de gei, om een ochtend lang rond te dobberen met een windkracht 2. Later die dag bleken de voorbereidingen niet voor niets toen met een bui ook de vlagen 7 langs kwamen. Na een moment de nieuwe mast bijna horizontaal bekeken te hebben werd strak georganiseerd door Marieke het tweede rif teruggezet in het grootzeil en de boot uit de wind gestuurd door Pim. Nadat de waddenzee ons had herinnerd aan het respect wat je voor de zee en het weer moet hebben, eindigde we deze dag aan de sluis bij Hooksiel. Daar kwamen we bij van de lange dag en maakten we ons klaar voor de laatste tocht langs de haven van Wilhelmshaven om te eindigen in Dangast.

Een week op een oude botter kan vermoeiend zijn. Maar met de juiste mensen kan zo een zeilweek je weer opladen om na de vakantie weer op pad te gaan. De combinatie van gort droge humor, heerlijk eten en een fijne zeilmentaliteit zorgt ervoor dat ik in ieder geval al uitkijk naar volgend jaar. Want dit was voor herhaling vatbaar toch?

Rudy van der Zwan



KMT 2017

De OWee was nog maar net afgelopen, maar toch gaat ongeveer de helft van de aankomend eerstejaars al gezamenlijk een week op kamp. Dit keer gingen ze naar het pittoreske dorpje Huizen, waar 32% van de totale oppervlakte water is (wie houdt er nou niet van cijfertjes).

Zondagmiddag kwamen alle eerstejaars aan bij de Bolk, waar ze lunchten en een paar spellen deden om elkaar te leren kennen. Hierna volgde een avondmaaltijd op de Bolk, waar ook andere bolkers deel aan namen. Vervolgens was het uiteindelijk tijd voor de eerstejaars om te vertrekken naar hun volgende bestemming: Huizen.

De botters, Trui en de HK89, waren natuurlijk al eerder vertrokken naar de kamplocatie. Eenmaal daar aangekomen werd de kamplocatie samen met twee leden van de KMTCom klaargemaakt voor de eerstejaars. Ze arriveerden uiteindelijk, het bier vloede rijkelijk en het gelach was mogelijk in het hotel tegenover ons nog te horen (sorry hé).

De volgende twee dagen waren prima dobber- en hoe-werkt-zo'n-botter-nu-eigenlijk-uitleg-weer (windkracht 1-2), daarna werd het wat beter (windkracht 3-4). De eerstejaars hebben zich op het land vermaakt met spellen zoals levend stratego, levend catan en het ruilspel, met daarnaast nog talloze andere kleine spellen. Op het water werd er heerlijk gezeild, werden fokrebussen opgelost en werd naar elkaar geseind met vlaggen en geluidssignalen. 's Avonds genoot men meer dan eens van het koele bier en van de warmte van het kampvuur en huisgemaakte warme chocomel met slagroom.

Ergens tussendoor besloot een groepje kwajongens dat het een goed plan was om stenen te gooien naar Trui en de HK89. Tot ons aller vermaak arriveerde motoragent Martijn precies op tijd om deze kinderen in hun vlucht te onderscheppen en eens flink te laten schrikken. Laten we vooral met z'n allen hopen dat ze het nooit meer zullen doen.

Weer in Delft aangekomen werden de eerstejaars die mee waren op KMT opgewacht door een groot deel van hen die niet mee waren, om samen een heerlijk avondje lol te hebben met de karaoke. Op vrijdag volgde nog een Ikea-speurtocht, waarna alles af werd gesloten met het super epische eindfeest.

Al met al hebben we ons allemaal ontzettend goed vermaakt en zijn de eerstejaars een hechte groep geworden. Ik heb er van genoten!

Deime Schoneveld

Merchandise

Het begint weer koud te worden en wat is er dan fijner om te dragen dan je eigen Trui-trui, Trui-muts of Trui-kiel? Maar ook als het te koud is om te varen ben je voorzien. Warm jezelf op met wat Beerenburg of Schelvispekkel uit een Trui-steentje en lees de beste verhalen van de afgelopen 25 jaar in het speciale, extra voordelig geprijsde lustrumboekpakket.

Dit en meer is te bestellen op <http://bu130.nl/shop>, of spreek één van de bestuursleden van de VVT aan.



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:

Jesse van Mullem 06-31051029

Secretaris:

Lea Stakenburg 06-11662603

Penningmeester:

Jan Siblesz 06-42620546

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 kan je 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:
Pim van Steijn

Secretaris
Bart Hettema

Penningmeester:
Marjolein ten Hacken

Commisaris PR-OWee:
Queryn Waller

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

18 oktober Botterborrel

23 - 27 oktober Visserijdagen

6 november Botterborrel met onderhoudsoverleg

15 november Botterborrel

25 - 27 november Laatste vaarweekend: Enkhuizen - Rotterdam

4 december Botterborrel

Datum wordt later bekend gemaakt:

Lezing havendienst Rotterdam

Blufdobbeltoernooi

Virtual Skipper

Vereniging Vrienden van Trui
Coenderstraat 1 2613SM Delft

Port Betaald

