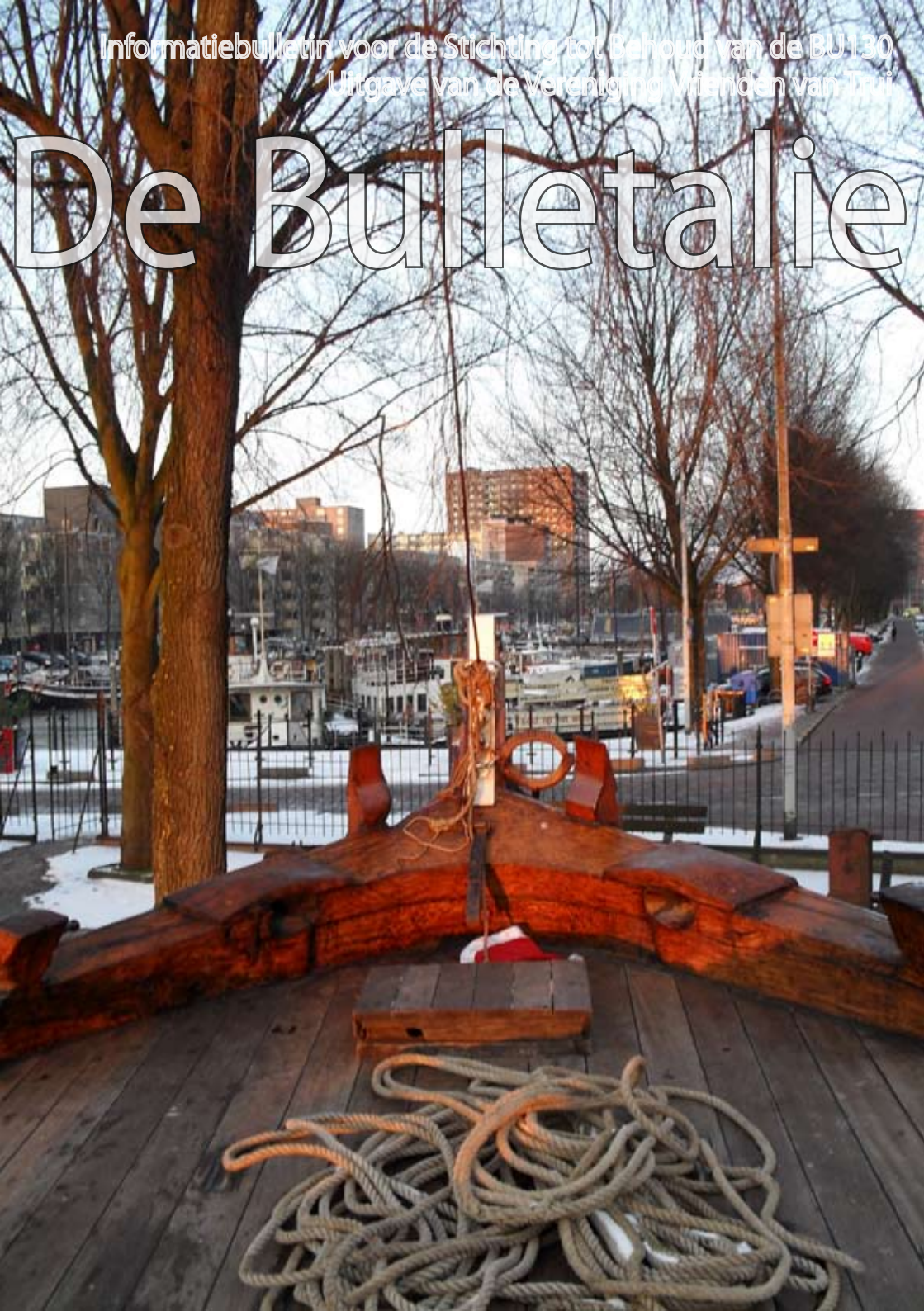


Informatiebulletin voor de Stichting tot Behoud van de BU 130  
Uitgave van de Vereniging Vrienden van Tui

# De Bulletalie



Inhoud:

Colofon	2
Nieuwe Secretaris	3
Aankondiging VVT Jaarvergadering	4
Lustrum	5
Schenken met Belastingvoordeel	6
Kluskoppen	7
Klussen - Max	8
Klussen - Elanor	9
POSITIEF	10
Jouw boot / mijn boot	11
Algemene Informatie VVT	17
Algemene Informatie BU130	18

## 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.

De redactie bestaat uit:

*Redactie:*  
Roy de Bokx

*Beschikbaar stellen op de website:*  
Roy de Bokx

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

*Oplage:*  
120 exemplaren

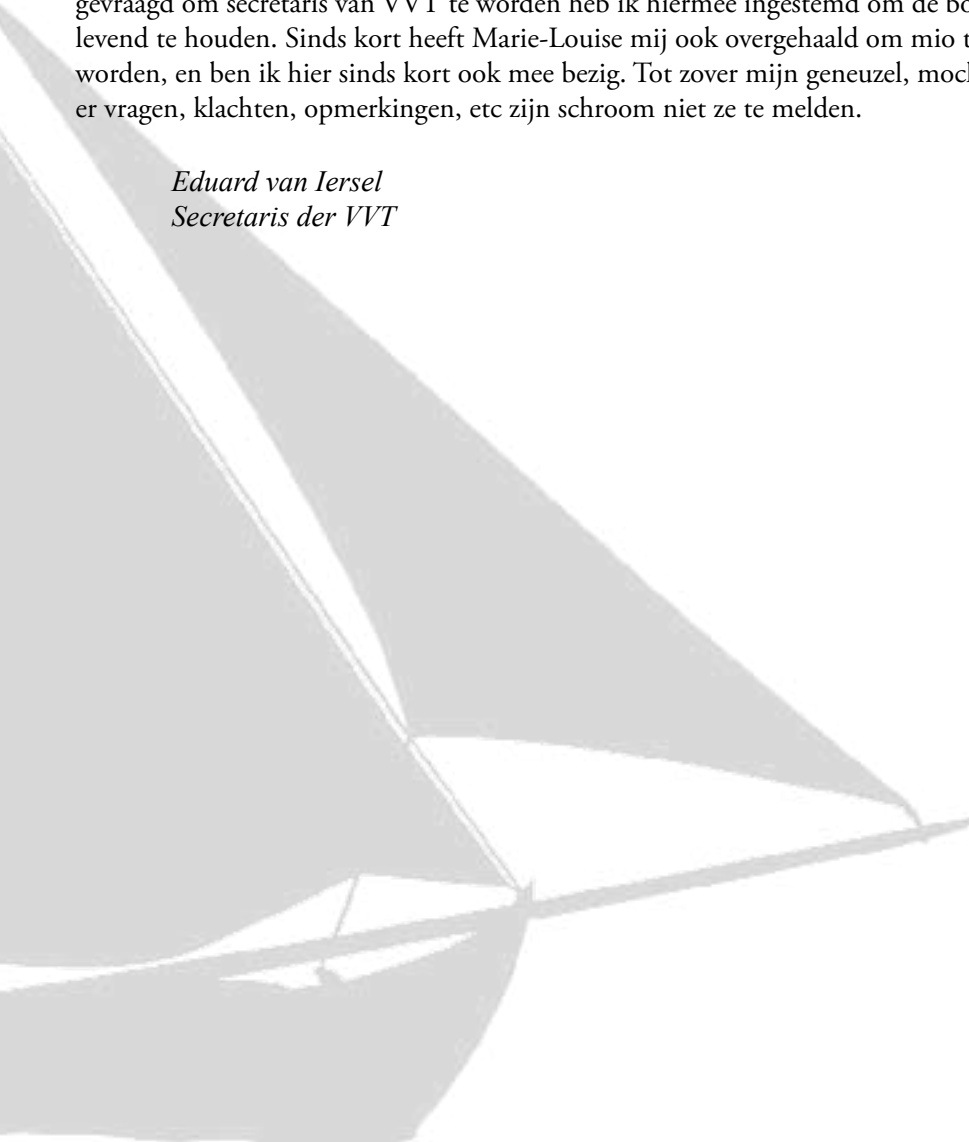
*Website:*  
<http://www.bu130.nl>

*Fotografie:*  
Marie-Louise Brantjes  
Jeroen Knobben

# Nieuwe secretaris

Ik ben al weer een tijdje secretaris van de VVT, en tot nu toe is het goed bevallen. Ik zal mezelf even voorstellen: ik ben Eduard, 20 jaar oud, woonachtig in Delft. Mijn hobby's zijn onder andere modelbouw en tuinieren en sinds ik bij de Bolk ben is daar langzaam interesse voor bottervaren en -techniek bij gekomen. Toen ik werd gevraagd om secretaris van VVT te worden heb ik hiermee ingestemd om de botter levend te houden. Sinds kort heeft Marie-Louise mij ook overgehaald om mio te worden, en ben ik hier sinds kort ook mee bezig. Tot zover mijn geneuzel, mochten er vragen, klachten, opmerkingen, etc zijn schroom niet ze te melden.

*Eduard van Iersel  
Secretaris der VVT*



# Aankondigingen VVT Jaarvergadering

Graag willen we iedereen van harte uitnodigen voor de VVT Jaarvergadering 2010. Deze zal worden gehouden donderdag avond 22 april om 20:30 in de sociëteit de Bolk in Delft. Onderstaand vind u de agenda. Deze vergadering zullen we uiteraard afsluiten met een gezellige borrel.

## Agenda

van de algemene jaarvergadering van de  
Vereniging Vrienden van Trui

- 1      Opening
- 2      Vaststellen agenda
- 3      Behandeling notulen vorige vergadering
- 4      Bestuursmededelingen
- 5      Secretarieel jaaroverzicht
- 6      Financieel jaaroverzicht
- 7      Bestuurswissel  
        Voorzitter:                      Marie-Louise Brantjes  
        Secretaris:                      Eduard van Iersel  
        Penningmeester:                Roy de Bokx  
        Commissaris Bulletin:        Elanor Staats
- 8      Installatie Kasco
- 9      Presentatie begroting  
        - Verhoging contributie
- 10     W.V.T.T.K.
- 11     Rondvraag
- 12     Sluiting

Wij hopen iedereen hier te verwelkomen.

# Lustrum

Wij willen er iedereen ook graag op attenderen dat dit jaar het Lustrum jaar van Trui is. Dit gaat uiteraard gevierd worden. Hierover zal binnenkort meer informatie komen.

Er zal zoals gewoonlijk ook weer een lustrum boekje komen, hiervoor zijn we nog steeds op zoek naar leuke, grappige, stoere of educatieve stukjes. De deadline hiervoor is 2 april, dit is al bijna. Mail, schrijf of stuur alles naar ons op.

Alvast bedankt!

*Marie-Louise Brantjes*  
*Voorzitter der VVT*



# Schenken met Belastingvoordeel

Zoals een aantal lezers van de Bulletin wellicht weten is Trui een aantal jaar geleden door de Belastingdienst officieel erkend als een Algemeen Nut Beogende Instelling (ANBI), oftewel wat alle botteraars al wisten: Trui is een goed doel.

Dat klinkt natuurlijk leuk, maar heeft daarnaast ook concrete voordelen voor zowel de Stichting als voor iedereen die aan de Stichting wil doneren.

Voor de Stichting betekent dit dat we geen schenkings- of successierechten hoeven te betalen over donaties, wat een hele hoop geld kan schelen.

Voor donateurs betekent dit dat ze giften aan de Stichting als aftrekpost kunnen opgeven bij de inkomstenbelasting. Je mag dan giften aan de Stichting aftrekken van het inkomen waarover je belasting moet afdragen.

Uiteraard blijft de Belastingdienst de Belastingdienst en dus kleven er enkele regels aan het aftrekken van schenkingen. De Belastingdienst onderscheidt twee soorten schenkingen: gewone giften en periodieke giften.

Voor gewone giften geldt dat alleen het gedeelte dat hoger is dan het drempelbedrag mag worden afgetrokken. Het drempelbedrag is 1% van het drempelinkomen en minimaal €60,-. Om een voorbeeld te geven; heeft iemand een drempelinkomen van €30.000,- dan is het drempelbedrag dus €300,-. Schenkt deze persoon €375,- dan is dus slechts €75,- daarvan aftrekbaar. Verder geldt er ook een maximum aftrekbaar bedrag per jaar (10% van het inkomen), mag de Stichting geen wederdienst leveren en moet je de schenking kunnen bewijzen (bijv. met een bankafschrift).

Naast gewone giften bestaan er dus ook periodieke giften. Hiervoor geldt dat de gift bij notariële akte moet worden vastgelegd voor een periode van minimaal vijf jaar. Daarnaast moet er regelmatig, minimaal één keer per jaar, geld worden overgemaakt. Het grote voordeel van een periodieke gift is dat er geen minimumdrempel of maximumbedrag bestaat. Het hele bedrag dat wordt overgemaakt is aftrekbaar, wat er dus netto op neerkomt dat de overheid zo'n 42% van de schenking betaalt! Veel van de lezers van deze Bulletin zijn waarschijnlijk nog student, maar verdienen je later veel geld en wil je daar met belastingvoordeel iets goeds mee doen, of ken je iemand die nog een goed doel zoekt, denk dan nog even terug aan dit stukje. Trui zal je dankbaar zijn.

*John-Alan*

## Bronnen

Belastingdienst: [http://www.belastingdienst.nl/particulier/giften/giften.html#P0\\_0](http://www.belastingdienst.nl/particulier/giften/giften.html#P0_0)

KNRM Schenkingsfolder: [http://www.knrm.nl/\\_images/pdf/schenkingsbrochure.pdf](http://www.knrm.nl/_images/pdf/schenkingsbrochure.pdf)

# Kluskoppen

Het was weer een gezellige week op de helling en onder leiding van Martijn werd de boot in rap tempo weer helemaal op orde gebracht. De sfeer werd er goed in gehouden door een stukke radio die je moest aaien om harder of zachter te krijgen en waarvan de speakers af en toe uit elkaar gehaald moesten worden om weer geluid te produceren. De eerste paar dagen was het erg koud maar niemand heeft zich daardoor terug laten schrikken. Het was natuurlijk wel een goede reden om vaak koffie en thee te drinken en tegen het einde van de dag warme soep om weer op te warmen. Daarbij uiteraard geconfronteerd met de vieze hoofden van iedereen om je heen. Terug op de Bolk wordt er altijd een plekje vrij gehouden voor de klussers, die na een dag hard werken behoorlijke honger hebben. Daar heb ik verscheidene malen toch wel vreemde blikken gezien bij onze binnenkomst, en niet alleen voor onze aparte geur die we verspreidden. Vooral als je met iemand aan de praat raakt en diegene je gezicht maar bestuderend blijft bekijken geeft dat je een gevoel alsof het niet allemaal klopt. Maar zelf kan ik mijn gezicht niet zien en snap dit pas vlak voordat ik onder de douche stap. Daarom heb ik een foto reportage gemaakt van alle kluskoppen die ik tegen ben gekomen: zo zien wij er dus uit.

*Marie-Louise*



Alle kluskoppen op ee nrijtje

# Klussen - Max

Volgens mij is het een bekend verschijnsel, je zit rustig aan de bar een biertje te drinken en dan komt opeens Martijn naar je toe. Of je een keertje mee wil helpen met het klussen aan de boot. Hij begint hele verhalen te houden over hoe gezellig, leuk en geweldig het wel niet is om mee te klussen. Nadat Martijn zijn verhaal gedaan heeft denk je dat het misschien toch wel leuk kan zijn om een dagje mee te gaan klussen en geef je je dus op.

Op de dag waarop je gaat klussen sta je vroeg op, ontbijt je wat en ga je naar de boot. Eenmaal aangekomen kom je er achter dat Martijn wat dingen heeft verzwegen over zo'n klusmiddag. Blijkbaar moet je 8 uur lang in de vrieskou werken en wordt je zo vies dat je de zwarte plekken op je huid een dag of twee na het klussen nog ziet. Toch is alles wat Martijn gezegd heeft waar, het is ook echt heel gezellig, leuk en geweldig.

Zelf ben ik drie keer gaan klussen en ik heb het inderdaad erg gezellig en leuk gevonden. Voor je het weet vliegt de tijd voorbij en ben je weer bier aan het drinken op de balk. Volgend jaar zal ik zeker weer van de partij zijn en ik kan iedereen aanraden om het ook een keer te proberen. Klussen aan de botter is namelijk ook gezellig, leuk en geweldig!

*Max Maton*



Druk aan het werk.



# Klussen - Elanor

De eerste keer dat ik de botter zag was tijdens de OWee. Ik kwam even aan boord, maar het enige wat mij toen bij bleef was dat het krapjes was binnen en er hing een vreemd luchtje. De KMT heb ik helaas gemist vanwege een lastige koorts die ik was opgelopen. Ik vond eigenlijk niet eens zo erg. Ik was toch niet echt geïnteresseerd in onze lieve Trui.

Uiteraard is dat veranderd, anders zou ik geen stukje schrijven in deze bulletalie! Ik geef Martijn hiervoor de schuld. Hij vroeg een keer of ik mee wou klussen en ik zag er nog geen kwaad in. Soms ben ik heel makkelijk om te lubben voor dingen! Ik ging dus gezellig op het weekend voor de kerstvakantie buiten klussen in sneeuw en ijs. Conclusie van die eerste klusdag: koud, koud en dan nog eens kouder. En voor een heel bizarre reden vond ik het vreselijk leuk en gezellig! Het is vreemd gezellig om samen te lijden van de kou en samen vies in de trein te zitten!

Ik ben na de kerst vakantie dus lekker door wezen klussen. Er leek wel een lichte vloek op me te rusten, want ik ging telkens buiten klussen op de weekenden dat het weer ging sneeuwen of dat de temperatuur ineens ging dalen...

Ik ben geloof ik ook drie keer op mijn muil gevallen op het hoge dek omdat het zo verrekte glad was. Het is ook heel vermakelijk om te zien hoe anderen finaal op hun bek gaan (vooral Emiel :-p)!

Binnen klussen was ook erg leuk en een heel stuk warmer. Ik heb ook geklust tijdens de LAN-party. Was best grappig om te verven terwijl je kijkt naar de spelletjes die ze spelen. Het enig spel die ze hebben gespeeld waar ik ook wat van zou kunnen was Age of Empires. Alleen jammer dat de blauwe verf van de motor niet van je handen af te halen valt als je allergisch bent voor lijnolie...

Mijn conclusie van dit alles is: het is allemaal Martijns schuld!

*Groetjes,  
Elanor*

p.s. Marie-Louise heeft me ook al gelubd om mio te worden, terwijl ik nog nooit op trui heb gevaren! Vandaag (5 maart) ga ik voor het eerst op lieve trui varen. Best grappig eigenlijk, en zoals eerder vermeld, ben ik soms iets te makkelijk om de lubben ^\_^

# POSITIEF

Koud, bitterkoud was het eerste vaarweekend van 2010. Vijf dappere Botteraars durfden de uitdaging aan, het terugvaren van Rotterdam naar Enkhuizen. Jasper D, Stefan, Elanor, John-Alan en Emiel trotseerden het nachtkonvooi op vrijdag en motorden met diesel uit een jerrycan door de binnenstad van Amsterdam. Op zaterdagochtend werd vertrokken en zetten zij koers richting Uitdam. Al snel bleken de lijnen ook drukkracht aan te kunnen, moesten de schoten om de klampen heen geboetseerd worden en was de wereld als één grote vrieskist. Prachtig varen was het: een strakblauwe lucht met een week voorjaarszonnetje die de gezichten verwarmde terwijl de tenen bevroren. In Uitdam aangekomen werd afscheid genomen van één van hen: Elanors eerste dag op de botter was voorbij, een wedstrijd moest de volgende dag gespeeld worden en zij zou het volgende weekend weer verwelkomd worden op Trui. De kachel werd gestookt en de andijvie gekookt. Iedereen kroop in zijn slaapzak en testte het slaapcomfort voor het eerst na het klusseizoen. De volgende dag werd koers gezet naar Enkhuizen: Trui rook haar thuishaven, maar wilde graag zo lang mogelijk rondtoeren over het Markermeer zodat de, inmiddels vier, bemanningsleden pas tegen het donker aankwamen in Enkhuizen. Daar wilden zij water tanken, echter was de kraan afgesloten en werd besloten het museum in te varen. De IJstijd was daar echter nog steeds gaande en er lag een flinke laag ijs in het Markerhaventje. Daarom werd er aangelegd buiten het haventje en werd de boot daar schoongemaakt. De deken was een ijsbaan en degene die moest afwassen was de enige met enigszins warme handen. Na het schoonmaken werd Trui weer achtergelaten en gingen de vier Botteraars terug naar Delft in een warme trein.

Om de kou te negeren werden natuurlijk liedjes bedacht. Als eerste op de melodie van Es gibt kein Bier auf Hawaii:

*Es ist so kalt in Ausdam, es ist so kalt  
Dan geh ich weg aus Ausdam, weil's nicht gefällt  
Es ist so kalt in Ausdam, wir haben Eis  
Und gehen schneller, schneller, sneller  
auf ein Reis*

Natuurlijk werd door mij ook een tekst geprobeerd te bedenken op de melodie van Döner macht schöner, maar daar moet nog aan gesleuteld worden. :P  
Een stukje over het maat of Sio zijn is het niet geworden, een mooi weekend op Trui was het zeker.

*Emiel Klifman*

# Jouw boot / mijn boot

Na wat subtiel lubben, ben ik gevraagd om een stukje te schrijven in “mijn boot jouw boot”. Zoals elk sprookje begint ook dit verhaal met, er was eens....

Iemand zij ooit een keer tegen mij, zo'n vier jaar geleden, dat als ik echt iets over motoren wilde weten, dat ik dan een één cilinder diesel moest kopen en het maar gaan opknappen. Nou zo gezegd was nog niet zo gedaan. Voor iemand die net op kamers gaat was het best wel een aankoop, maar na een tijdje sparen had ik er een op de kop kunnen tikken, waar kan het ook anders, op Marktplaats.

Dit is trouwens een beste botenbouw site! Het werd dus een één cilinder Samofa SH 85.

Een beetje motor geschiedenis. Hier begint het sprookje pas echt.

Vroegahh was Nederland betrokken bij de opkomst van de Dieselmotor. Iedereen kent wel Koninklijke Stork Werkspoor uit Amsterdam. Maar Nederland had vroeger ook een heleboel kleinere fabrikanten die een al met al een grote impact hadden op de dieselmotormarkt.

Verschillende namen zijn: Kromhout (Amsterdam), De Industrie (Alphen aan de Rijn), Bolness (Ridderkerk) en natuurlijk Brons (Appingedam). Het ging heel goed met deze bedrijven en ze maakten een serie motoren die in de klasse middel (Gloeikop) en hogedruk (huidige dieselmotor) gerangschikt kunnen worden. Deze motoren werken voornamelijk gebruikt aan boord van de binnenvaart, sleepdienst en de zeevaart.

Na de tweede wereld oorlog, in 1948, kwam er een opmerkelijke binding tussen deze vier fabrikanten. Hieruit ontstonden de Samenwerkende Motor Fabrieken. Oftewel Samofa.

Samofa bouwde veel onder de licentie van Hatz diesel uit Duitsland. De motor in mijn boot komt daar dus ook vandaan. Vandaar ook de “H” in SH 85. Het is een luchtgekoelde motor die vaak is gebruikt voor dek-lieren, pompen, compressoren maar dus ook voor de aandrijving van kleine vaartuigen. De motor heeft een vermogen van 6,7 kW oftewel ongeveer 8,5 pk. Daarom dus de 85 in het typenummer.



Het prille begin.

De motor heeft een toerental van maximaal 1500 toeren, echter dit is niet aan te raden en op kruissnelheid loopt hij ongeveer 400 toeren.

Het opknappen van de motor was niet zo moeilijk. Echter het duurde wel een tijdje voordat ik hem aan het lopen had. Het probleem zat hem in het brandstof systeem. Samofa's hebben een zwakke brandstofpomp en deze pompen willen nog wel eens kapot gaan. Echter was het bij mij een kwestie van vuil. De motor had al zeker 10 jaar stil gestaan en ik heb hem dus ook niet lopend gekocht, niet slim, maar de verkoper drong er op aan dat hij zou moeten lopen. Na een grondig bad in diesel was de pomp weer helemaal oké en begon de verstuiver te kraken. Probleem verholpen, godzijdank.

Later ging de motor uit elkaar, kwam in de lak te staan en toen weer in elkaar.

Nu ik een motor had, was het de keus om er nog een op te knappen (lister's zijn ook leuk) of om achter een keerkoppeling aan te gaan. Weer via Marktplaats kon ik er een krijgen voor niet al te veel geld, maar daar was de inkomende as van afgeknapt. De meneer kon mij vertellen dat hij er een 6 cilinder op een keerko ontworpen voor maar 35 pk had staan en dat toen de schroef was vast geslagen. Stom van hem, maar goed voor mij want nu was hij nog maar een schijntje waard. Apparaat werkte goed en het binnenwerk was door de klap niet verbogen. Deze ook uit elkaar gehaald en toen was ook hier weer het addertje boven het gras uit gekomen... Als er geen olie in zat deed hij het prima en als hij gevuld was liep hij continu vast op een punt. Na veel zoeken en afstellen kwam ik tot de conclusie (eigenlijk heel simpel) dat de vorige eigenaar zelf de verdwenen olieplug van het carter had verstopt en niet meer kon terugvinden. Dus had hij er een stukje draadeind in gedraaid met een moertje erop. Het hield de olie tegen, maar ook de remband om het huis waardoor hij dus elke keer vastliep. Oplossing, andere plug maken door eerst te meten en klaar. Ook de as is vervangen door er een te draaien en de keerko was weer in topconditie. Maar wat nu? Dit was de grote vraag. Tot mijn vader de geniale opmerking maakte: "dan moet er zeker ook een romp omheen" Nou ja dus.



De onderdelen.

Weer op Marktplaats, daar stond een romp van een vlet te koop. Verroest maar overal hard. Tegelijkertijd op zoek geweest naar een schroefas en bijpassende schroef. Na een paar weken geduld kwam er een voorbij die bedoeld was voor een motor met hoge toeren. Normaal draait een schroef zo rond de 100 a 200 toeren. Alle adressen lagen dicht bij elkaar, allemaal in de buurt van Haarlem. Echter bij aankomst bleek dat de romp in het vlak van de vlet gedubbeld was en dat hij geen 5 maar 4 meter bleek te zijn. Maar toch de romp opgehaald en de schroef met schroefas.

Eenmaal thuis kon de pret beginnen, waar moet je beginnen? Ik had het idee en de tekening helemaal in mijn hoofd zitten en het kwam er ook maar sporadisch uit. Veel mensen kennen dit wel van mij. Ik had dus ook in gedachte dat het wel binnen 6 weken klaar zou zijn.

Stap 1: romp controleren en plan maken.

Stap 2: regelen van lasapparaat + iemand die zo'n ding kan besturen. Ik kon toen wel lassen, maar liet het toch maar over aan mijn buurman, die het leuk vond om te helpen en het als beroep doet.

Stap 3: Staal regelen, 3mm 2 vierkante meter.

Het grootste probleem is altijd het kromtrekken van plaatstaal tijdens het lassen. Dus begonnen we met het vervangen van een deel van het vlak. Het deel dat gedubbeld was. Om het trekken van de romp te voorkomen deden we alles in stappen. Alles was nieuw voor mij en mijn buurman dus het was soms best wel lastig.

Vlak klaar en toen op naar de spiegel. Deze was lek en lelijk dus moest vervangen worden.

Voor de rest gaten dichten, want de romp was toch net iets te lek om mee te varen.

Nu was de romp klaar om met de bouw te beginnen (na 3 maanden). Eerst maar even een lijntje trekken van de boeg naar de achterstevan om het midden te bepalen. Toen de haakse-slijper gepakt en ben toen begonnen met het inbouwen van de schroefaskoker.



Boot te water.

Nu deze was geplaatst kon er begonnen worden met de keerko-steun. Dit is bij mij gewoon een kokerprofiel die in een U is gelast. Het uitlijnen van de keerko was een precies klusje. Omdat de keerko koud aan de as zit moest dit zo precies. Maar al met al is het heel goed gegaan.

Ondertussen ben ik aan het roer begonnen. Dit was de eerste keer ook dat ik een roer had gemaakt, dus echt makkelijk was het niet. Voor stevigheid heb ik 2 lagen meranti hardhout om en om gelijmd tot het één plaat was. Daarna de vorm van een klassiek Hollands roer eruit gehaalden in meerder lagen jachtlak gezet. Geen olie, maar jachtlak, omdat het roer de hele tijd in het water hangt en omdat de Gamma me hardhout denkt te verkopen maar het is gewoon vuren met een kleurtje.

Roer af, romp af, keerko af. Nu? Het dek!

Leuk werk, dit vond ik het leukste gedeelte van de bouw. Hoe leg je een dek in een stalen romp waar ook nog een kuip in moet. Het antwoord is eigenlijk ook niet zo moeilijk.

2 latten van 2 bij 1 duim. Die in de kromming van de boot spannen en verlijmen. Heel goed laten drogen en dan heb je de vorm van de boot en de spanning uit het hout. Om het sterker te maken heb ik aan elke kant 5 slotbouten door de romp gemaakt en die door de latten gingen. Nu was er een basis voor het dek. Eerst een paar dimensies uitgedacht en op de latten getekend en vervolgens dek- balken maken. Deze dekbalken zijn zo sterk dat ik er aan 4 genoeg had. Op de dekbalken heb ik multiplex gelijmd en daaroverheen liggen één centimeter dikke latten verlijmd waar van te voren een “V” groef in gefreesd was voor het breeuwen later.

Ondertussen stond de romp nog gewoon op een paar blokken en was het tijd voor een aanhanger. Tralalala Marktplaats. Nu had ik wel een kar, maar hoe krijg je een 400 kilo zware boot op een aanhanger? Nu woon ik een agrarisch gebied. Met Tractoren. Ik had een boer gevraagd tegen inruiling van een krat van het beste bier wat er in Nederland gemaakt wordt, om de boot op de aanhanger te zetten met een balen-vork. Ook direct de motor geplaatst, want die is droog zelfs nog 100 kilo zwaar.

Nu had ik een boot die zou moeten kunnen varen. Alleen was de motor nog niet goed genoeg en was hij nog niet aangesloten op de keerko. Om hem te starten was ik eerst van plan om een startmotor om te bouwen tot een dynastart. Door de startrondsel eraf te slopen en te vervagen door een pouly en dan de motor met een V-snaar te kunnen starten. Dit was geen succes, aangezien startmotor normaal in de



versnellingsbak gelagerd worden en die lagering was nu weg. Het was dus pret voor 5 minuten en vervolgens nada. Nu toch maar de moeilijkere oplossing. Een startkrans op de motor bouwen.

De boot was nu bijna klaar, het enige was nog het lakken van het dek en het bouwen van een roefje. Een roefje is een klein huisje boven op je motor ter bescherming.

Elk weekend en de gehele zomervakantie is er gebouwd. Het was veel maar wel superleuk werk. Al met al en met een bouwdip heeft het toch een jaar gekost. Maar het was het allemaal waard.

Voor mensen die mee willen varen, hij ligt in Almelo bij WSV De Brug tot aan het einde van maart, daarna weer op het droge.

Problemen die nog moeten worden opgelost:

Er komt nog een Taatslager tussen de schroef en de steun van de schroef om de axiale krachten van de keerko af te halen.

De keerko krijgt nog een aparte olievoorziening om de satelliettandwielen te smeren, die door de grote hoek die de keerko heeft, niet meer gesmeerd worden.

De homokineet tussen de motor en de keerko kan de hoek net niet aan en wordt vervangen door een aandrijfjas met kruiskoppelingen. Ook krijgt de as een spline erin om de trillingen van de motor op te vangen.

De boot heet tegenwoordig Varyag. Vernoemd naar de Noorlingen die bovenlangs, Rusland in trokken naar de zwarte zee om handel te drijven.



Zeewaardig?

## **Varyag:**

Totale lengte: 4,5 meter

Totale breedte 1,5 meter

Max snelheid: 5 knopen

waterverplaatsing ledig: 0,45 ton

Motor: Samofa SH 85

Keerkoppeling: Rijsdijk OK1

Startmotor: Bosch diesel

*Jeroen Knobben*



Eindeloos genieten

# 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 Bulletin, 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  
*giro:* 9356042  
*KvK:* 27.25.14.40

#### Bestuur

*Voorzitter:*  
Marie-Louise Brantjes  
*Secretaris:*  
Eduart van Iersel  
*Penningmeester:*  
Yourik de Voogd  
*Commissaris Bulletin:*  
Roy de Bokx  
*Commissaris B.a.S.:*  
Bas van Ditzhuijzen

#### Contributie

Contributie wordt jaarlijks geheven in de maand oktober. De contributie bedraagt voor studenten 5 euro en voor niet-studenten 10 euro per kalenderjaar.

#### Lid worden

Uitsluitend schriftelijk 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 te geschieden.

#### Adreswijzigingen

Adreswijzigingen bij voorkeur schriftelijk of per e-mail sturen aan VVT.

# 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, warme truien en warme chocolade melk met slagroom.

## Contact

### Stichting tot behoud van de BU130

*adres:* Coenderstraat 1  
2613 SM Delft  
*email:* info@bu130.nl  
*giro:* 3030194  
*KvK:* S 145242

### Bestuur

*Voorzitter:*  
Stefan Lenserink 06-14201224

*Secretaris:*  
Jasper Dijt 06-47987308

*Penningmeester:*  
John-Alan Pascoe 06-25007627

*Commissaris Onderhoud:*  
Martijn Nijenstein 06-16397693

## 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

Weekend	€ 440	studentenprijs:	€ 350
Midweek	€ 550	studentenprijs:	€ 425
Week	€ 860	studentenprijs:	€ 725
Losse dag midweek	€ 220	studentenprijs:	€ 170
Losse dag weekend	€ 275	studentenprijs:	€ 210
Stichtingsweekenden (*)	€ 12,50	SIO's (*):	€ 5
Bikkelweekenden(*)	€ 7,50		
Visserijdagen (*)	€ 15		

Om voor de studentenprijs (15% korting) in aanmerking te komen, moet de meerderheid van de bemanning, exclusief schipper en maat, uit studenten/scholieren bestaan.

(\*) per persoon per dag

