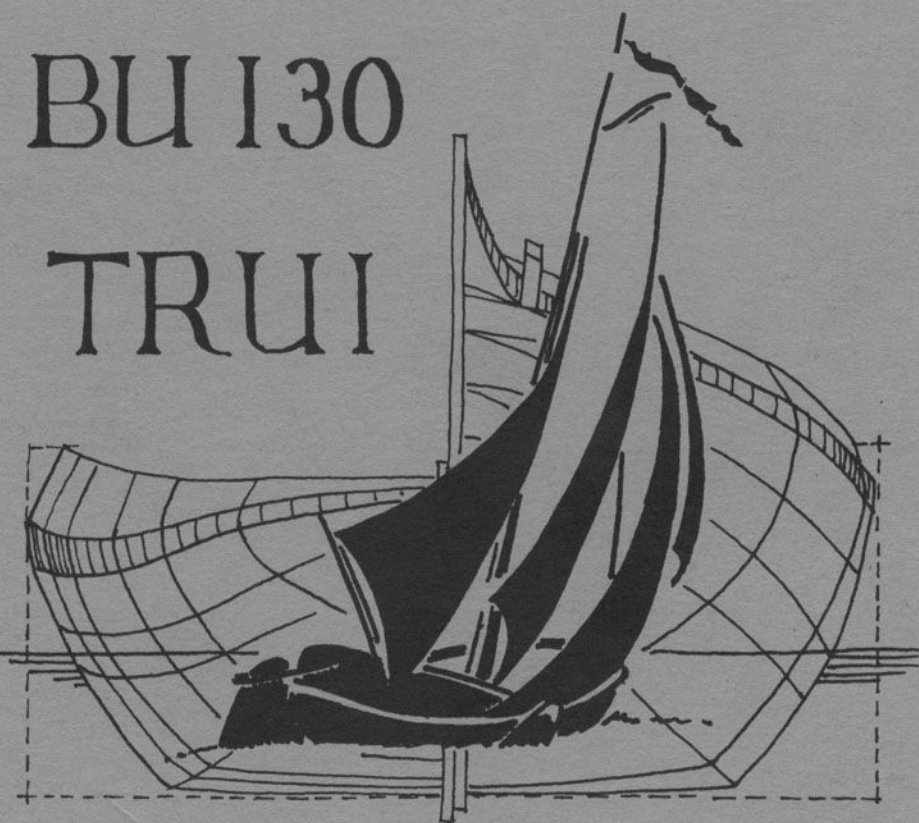


HK 8  
BU 130  
TRUI



1875-1975



# vereniging botterbehoud



het schip aanwezig is. In de afgelopen honderd jaar moet het schip geleidelijk aan zo'n viermaal in zijn geheel vernieuwd zijn.

Het behoud en restauratie van een botter levert vele problemen op en vergt een grote investering aan enthousiasme, tijd en geld. Een extra probleem is voor "TRUI" zonder twijfel geweest dat dit door studenten moest geschieden, waar continuïteit altijd zo'n probleem vormt. Dat het behoud toch gelukt is zal zeer waarschijnlijk te danken zijn aan een kleine kern van enkele vasthoudende lieden, die kans zagen dit voor elkaar te krijgen.

Zeker bij een dergelijk oud schip kunnen reparaties en restauraties niet één jaar worden overgeslagen, zonder een moeilijk in te halen achterstand op te lopen.

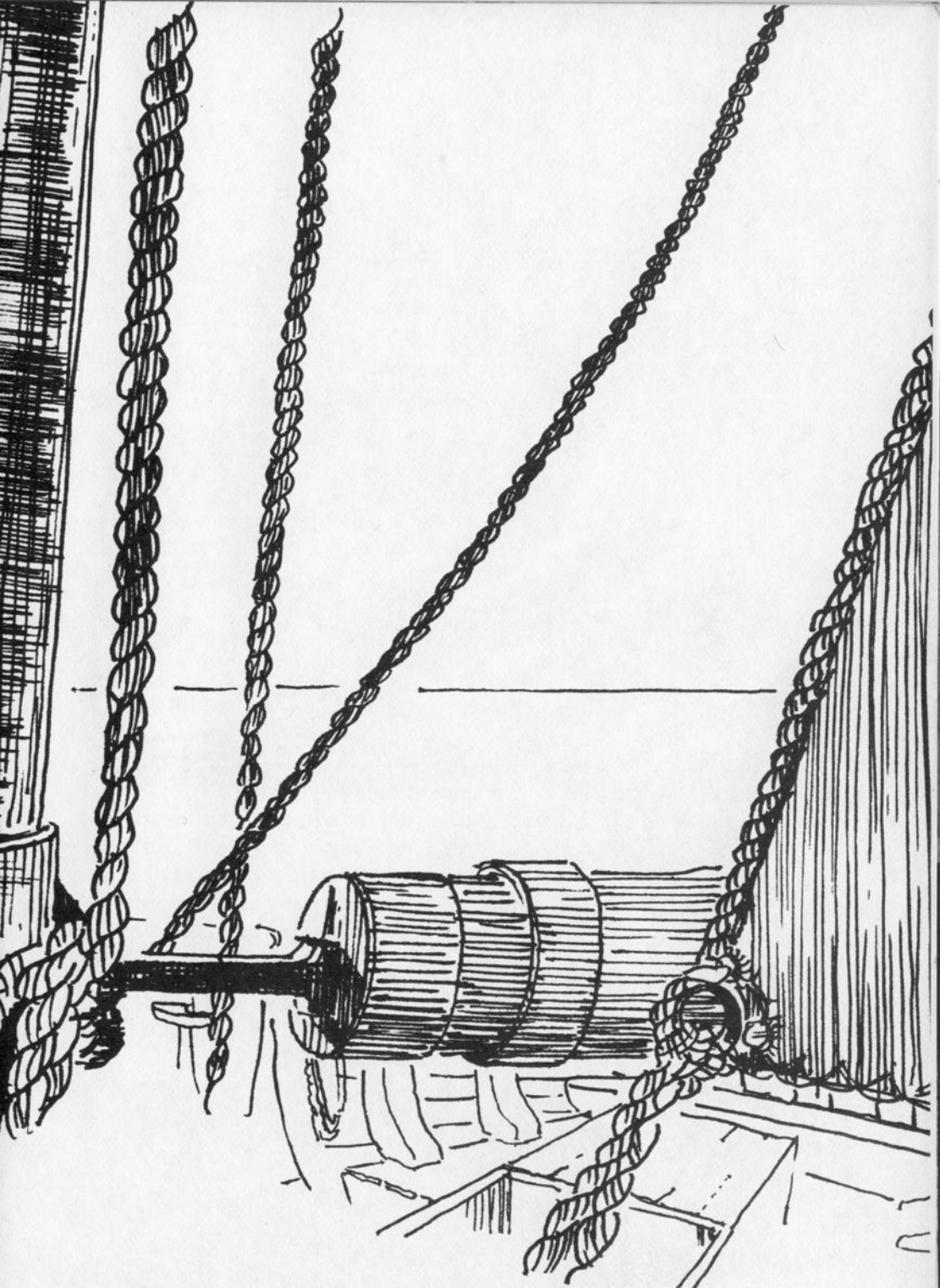
Binnen de Vereniging Botterbehoud is de "TRUI" een gewaardeerd en vertrouwd lid. Al bij de oprichting in 1968 waren er vertegenwoordigers uit Delft aanwezig en nadien heeft "TRUI" zelden ontbroken wanneer bidders bijeen waren.

Ook al is de D.S.Z.V. Harpja slechts verantwoordelijk voor het laatste gedeelte van het 100-jarig behoud van de "TRUI", het zal zeker niet het gemakkelijkste deel zijn geweest.

De Vereniging Botter behoud wil haar gaarne bij deze gelegenheid gelukwensen. Het is te hopen dat het gehele huidige schepenbestand de honderdjarige leeftijd zal bereiken. "TRUI" bewijst dat het mogelijk is. Er volgt thans een tweede eeuw van hard ploeteren.

Dr. Frans J.Th.Wackers  
Voorzitter Vereniging Botterbehoud.

De vereniging kent één ouder schip: het Wieringer Schuitje TX 60, dat plm. 130 jaar oud moet zijn.







In het jaar 1875 geeft  
Goos Foppen Gz, visser  
te Harderwyk, aan  
Thomas Pauw, scheeps-  
bouwer te Muiden,  
opdracht tot het  
bouwen van een  
20 - tons botter.

Goos Foppen Gz. had vier broers die allen in de visserij werkzaam waren. Het ging hun blijkbaar niet slecht af, want twee (of drie?) van hen, waarvan Goos er één van was, lieten tegelijkertijd bij Thomas Pauw een botter bouwen. De botter van Goos kwam als de HK 8 in de vaart, de andere als HK 83.

In 1905 verschijnt er een rapport over de Zuiderzeevisserij. Dit rapport, dat als Zuiderzeerapport bekend staat, verschijnt i.v.m. de af te sluiten Zuiderzee. Naast biologische waarnemingen is hierin ook een lijst opgenomen van alle op de Zuiderzee vissende boten met de namen van de eigenaren en waarmede ze vissen. Van de HK 8 staat vermeld: eigenaar G. Foppen Gz. groot 20-ton, vissend met haringschakels, dwarskuil, spieringschakels en slepende botnetten.

De zoon van Goos, Willem geheten, neemt later het visbedrijf van zijn vader over. Uit deze periode is allen bekend dat Willem, waarschijnlijk om op onderhoud uit te sparen, het schip in het ijzer heeft laten zetten. Het ijzer wat thans bij Trui op het achterschip te vinden is, is er waarschijnlijk een restant van.

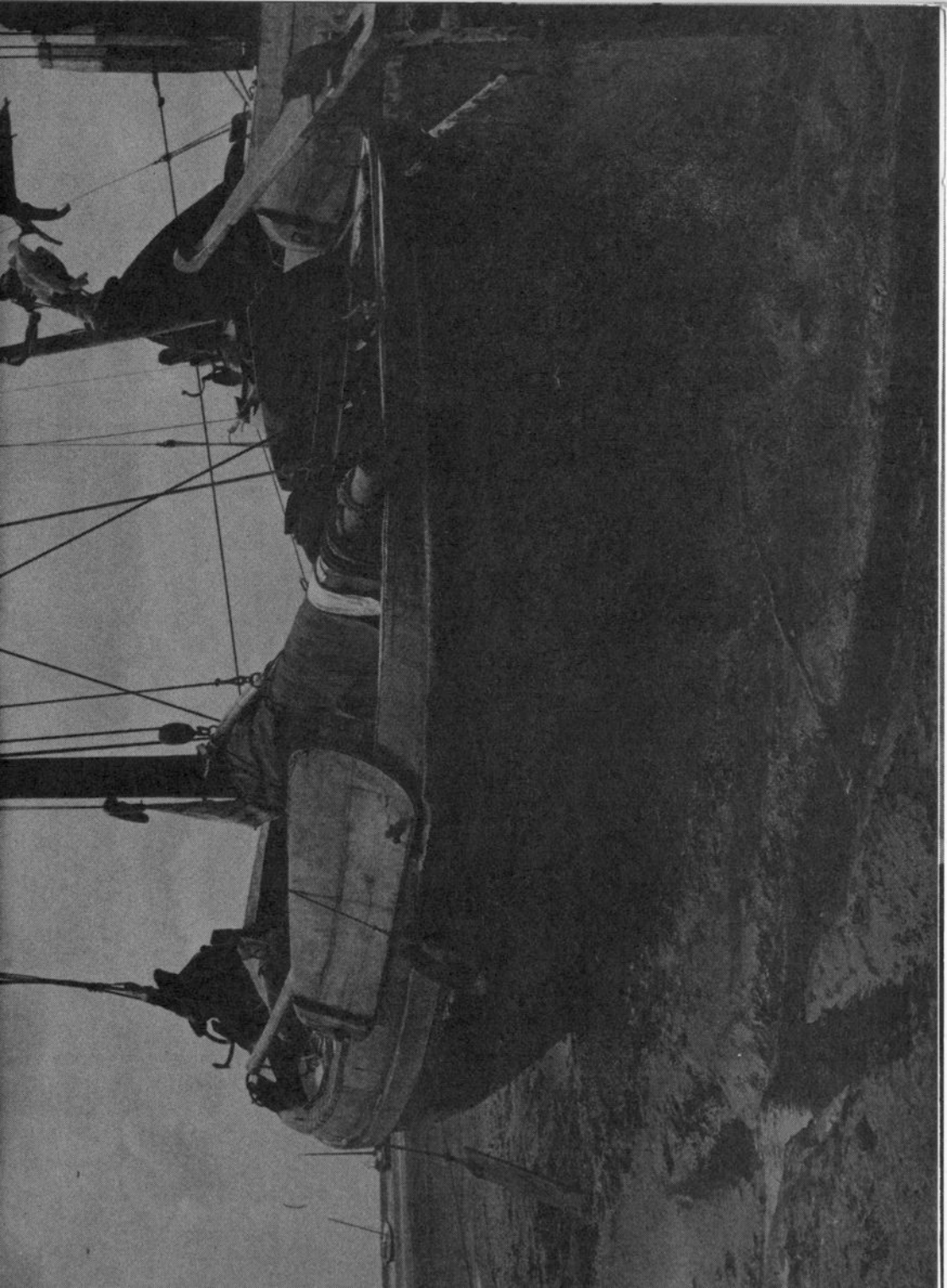
In 1931 of 1932 verkoopt Willem de HK 8 aan Jan de Boer. Zelf gaat hij op een andere boot verder vissen. In de jaren 1940-1945 stopt hij met vissen en gaat een groente-en fruit handel beginnen. Op het ogenblik van dit schrijven is Willem Foppen nog in leven, maar ernstig ziek. Zodoende is er over Trui op de Zuiderzee weinig te vertellen.

Jan de Boer heeft er niet lang mee gevist, n.l. tot 1938. Volgens zijn zeggen was de HK 8 één van betere botters die op het nieuwe IJsselmeer voeren. Nadat hij de HK 8 verkocht heeft heeft hij de grotere HK 45 gekocht, waarmee hij tot 1959 mee gevist heeft.

Thans 78 jaar oud woont hij op het bergje aan de haven, waar vroeger vele tientallen botters lagen.

De nieuwe eigenaar is Willem Bruinink.

Door zijn toedoen heeft de HK 8 grote reparaties ondergaan, waar Trui feitelijk zijn bestaan aan te danken heeft. Allereerst heeft hij er een hulpmotor ingezet. Een 16 pk Ford-A motor. Later in 1944 is de HK 8 in Monnikendam de helling opgegaan, omdat het schip erg lek begon te worden. Dat dit niet te Harderwijk gebeurde kwam omdat de werven daar al vol waren. Het volgende werd toen vernieuwd: de boegen onder het berghout, een geheel nieuw vlak, verscheidene krommers, een nieuwe voorplecht en een nieuwe deken (waar we nog steeds op lopen). Vooral het nieuwe vlak is belangrijk omdat tegenwoordig een vlak ver-



nieuwen weinig meer gedaan wordt en een schip zonder goed vlak weinig schip is. Trui verkeert zodoende in de gelukkige omstandigheid een goed vlak te bezitten. De ijzeren huid is toen uiteraard verdwenen.

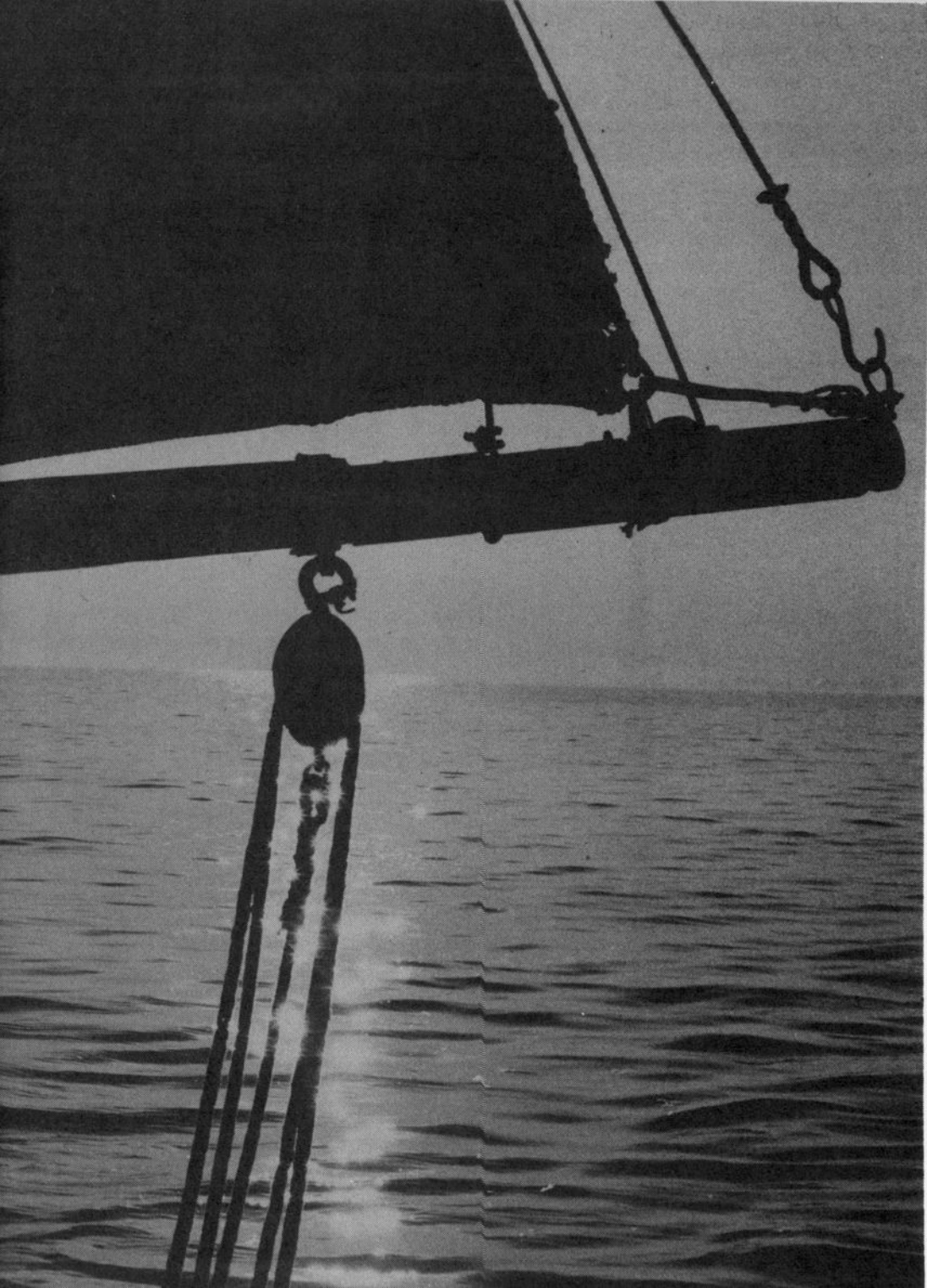
Rond 1950 is Willem Bruinink gestopt met vissen en in een nettenfabriek gaan werken. Toen deze in 1953 de poorten sloot, is hij nog een jaartje bij zijn zoon Drees, die het visbedrijf van zijn vader overgenomen had, als knecht gaan varen. Thans woont hij, bijna 83 jaar oud, aan de scheepsingel in Harderwijk.

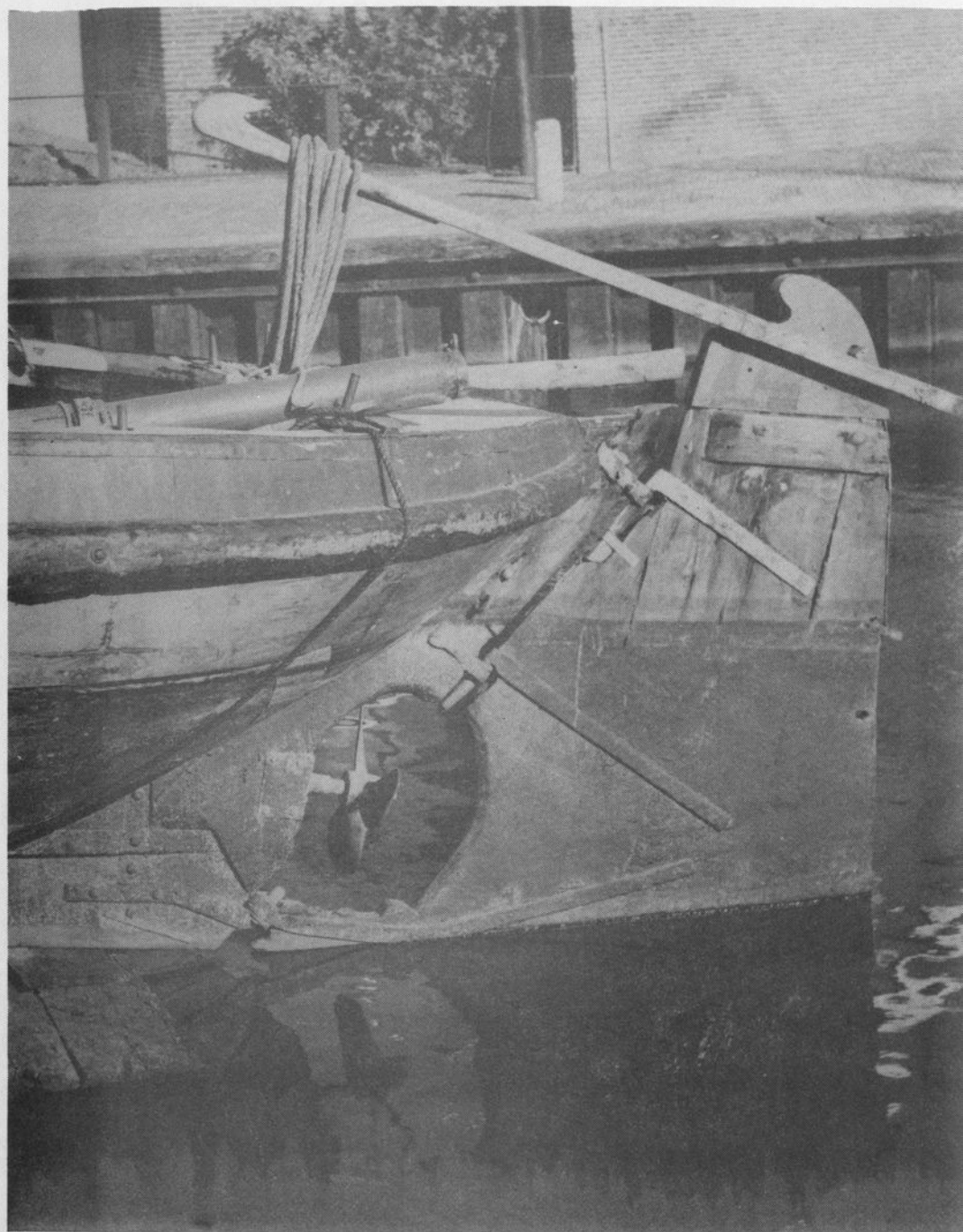
Zijn zoon Drees heeft tot 1959 met de botter gevaren. Op 24 februari 1959 verkocht hij de botter en ging op een stalen kotter varen. Sinds kort moet hij om gezondheids redenen het vissen staken.

De nieuwe eigenaar is Lammert de Graaf die in Spakenburg woonde. De HK 8 komt als BU 130 in de vaart. Lammert laat op 23 februari 1960 de Ford-A motor vervangen door een 14 pk Büssing diesel. Als hij met een sleepboot in aanvaring komt moet de bakboord boeg vernieuwd worden. Op 24 oktober 1963 wordt de BU 130 verkocht aan Frans Eisenloeffel, die het schip als pleziervaartuig in de vaart brengt. Hiermee eindigt het 88-jarige bestaan als visbotter. Lammert blijft tot zijn dood toe schipper op de BU 130. Nu wordt, weer na een aanvering, de stuurboordboeg vernieuwd. Op 25-december 1965 wordt het schip aan de Delftse Studenten Zeilvereniging "Harpya" verkocht, die haar Trui dopen.

De botter is nu een leven begonnen als varend monument, dat uit veel restauraties en reparaties zal bestaan.







## Zonder roer ...

In het weekend, vooral 's zondags, werken op de werf bij Nieuwboer in Spakenburg aan "Trui" blijft voorlopig nog wel een utopie.

Lars en ik startten dan ook zaterdagavond om 11.00 uur de motor om Spakenburg te verlaten in de richting Muiden. Zoals dat aan het begin van seizoen wel meer voorkomt, hadden we de huurders dat weekend weer eens afgezegd en op de "Geurtje" gedetacheerd ("Trui" was niet op tijd klaar) maar de volgende dag, zondagavond, zouden weer nieuwe huurders staan te trappelen in Muiden.

Na in een adembenemend tempo zo'n 120 extra dikke betonijzer pennen onder in het vlak en de nieuwe liggers (spoorbielzen) gehengst te hebben gleed "Trui" die zaterdagmorgen te water. Zo lek als een mandje..... Een grote elektrische pomp was er voor nodig om haar boven water te houden. Zeeger Nieuwboer zette er nog snel even een nieuwe mastkoker in, de mast erin, en voordat we alles aan boord hadden gehesen was het zaterdagavond 11 uur.

Met ons tweeën. De volgende dag moest "Trui" vaarklaar zijn! Het was nog een onbeschrijflijke puinhoop aan boord. Vrijwel de gehele inbouw van het vooronder lag aan bakboord naast de bun, op de deken, opgeslagen. Hierbovenop de tuigage, alle zeilen etc. Aan stuurboord van de bun hadden we een pad vrijgemaakt om tijdens het varen nog wat contact tussen voor- en achterschip te kunnen onderhouden. Wel gemakkelijk! Het varen viel niet mee, aarde donker (ongeveer nieuwe maan) en een stijve bries uit het noorden. We waren de brug bij Muiderberg nog niet voorbij of daar kwamen de golven al. Voorlopig nog de vaargeul goed aanhouden om de ondiepten en de eilandjes bij Muiderberg goed vrij te varen en dan richting Pam-

pus. Een doffe dreun en nog net op tijd kon ik de helmstok loslaten om niet met helmstok en roer overboord geslagen te worden. Motor volle kracht achteruit en naar voren gerend om het anker te laten vallen. Vaag kon ik nog op niet al te grote afstand visstokken onderscheiden.....

Rondom peilen, overal 3 tot 3,5 meter diep. Daar lig je dan 's nachts om 2 uur in de golven, zonder roer, ergens tussen Pampus en Muiderberg. Na "Trui" eerst weer voor de zoveelste keer leeggehoosd te hebben zijn we maar gaan slapen, doodop natuurlijk. Zondag zouden we wel weer verder zien.

Om een uur of 10 's morgens gingen we voorzichtig eens buiten kijken. Nog steeds een aardige golfslag. Niets bijzonders te bespeuren, alleen een stelletje visstokken. Verder diep water. Zouden dié dingen dat hele roer....., ongelooflijk! En waar zou het dan wel gebeurd zijn? Zowel recht vooruit als aan stuurboord stond zo'n stelletje in de grond. Die aan stuurboord gaf ik de meeste kans. Toen schepen praaien om ons weg te laten slepen. De eerste, een schouw, zou om 4 uur 's middags terugkomen; de tweede had nota bene het bergingskontrakt al klaar liggen en of ik even bij hem aan boord wou komen om het te tekenen! De derde en vierde kwamen tegelijkertijd aanvaren en daarna volgden zulke rare schermutselingen van goed zeemanschap dat we er maar vanaf zagen. Het liep ondertussen al tegen vieren en de schouw kwam weer in zicht. Zonder al te veel moeite maakten we vast en aan alle kanten opgierend kwamen we bij Huizen aan. Vlak bij de vaargeul, met Lars aan boord, voor anker gegooid om later door de "Geurtje" opgemerkt te worden en naar Spakenburg "gelaveerd" te worden.

# Wissen op de Zuiderzee

De nieuwe huurders stonden al zo langzamerhand in Muiden te wachten, dus ik met het schouwtje de wal op en naar Muiden om met Harry Smit de mogelijkheden te bespreken. We mochten op een botter van Harry slapen. Een deel van de huurders zou maandag met Pieter en mij op de HK 72 naar het roer gaan zoeken, het andere deel zou op de ZS 13, die door de pers gefotografeerd zou worden, gaan varen. Het kon haast niet beter!

Lars, Jim en Fransje waren ondertussen zondagavond met de "Geurtje" en "Trui" in Spakenburg aangekomen en konden "Trui" maandag vaarklaar maken.

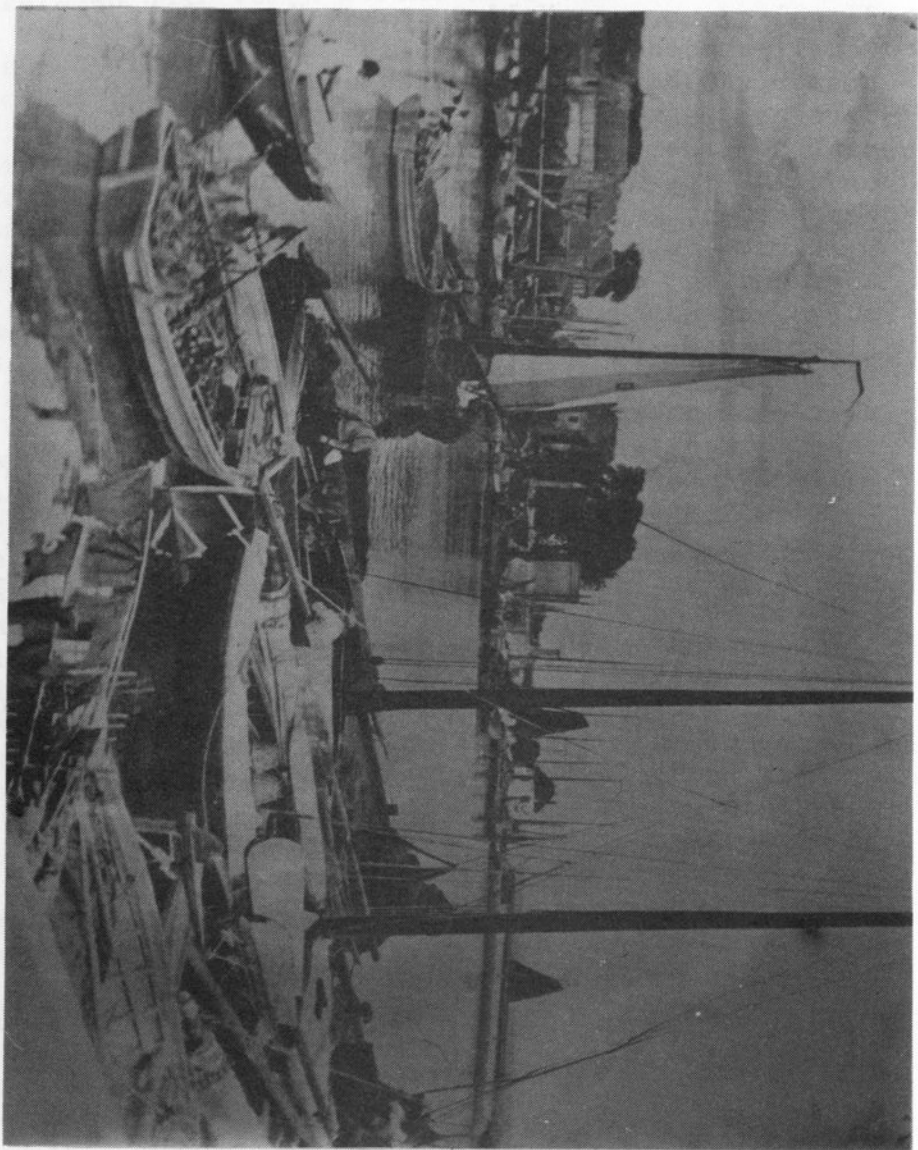
Maandag met de HK 72 bij de geschatte onheilsplek voor anker. Met pikhaken, bomen en vaarbomen prikken, prikken en nog eens prikken in die modderige bodem. En maar niets voelen. De eigenaar van die visstokken was natuurlijk binnen de kortste keren met zijn kotter ter plaatse en toen kregen we de wind van voren. Een paar pilsjes uitgedeeld en de storm luwde alweer.

Nog steeds geen roer, dan maar het water in; één keer duiken..... niets, maar de tweede keer: raak! Bij de derde duik voelde ik dat de helmstok er ook nog aanzat! Snel aan boord gehesen, op naar Soudy in Muiden, waar de middelste roeren eraan gelast - (afgebroken!), en de bovenste rechtgeslagen moest worden. Via Harry en Chris was er een vrachtwagen geregeld, die toch naar Spakenburg moest. Hier het roer eraan en "Trui" was vaarklaar!

Het was ondertussen maandagavond.

Roel Holtrop





Enkhuizen in ansjovistijd

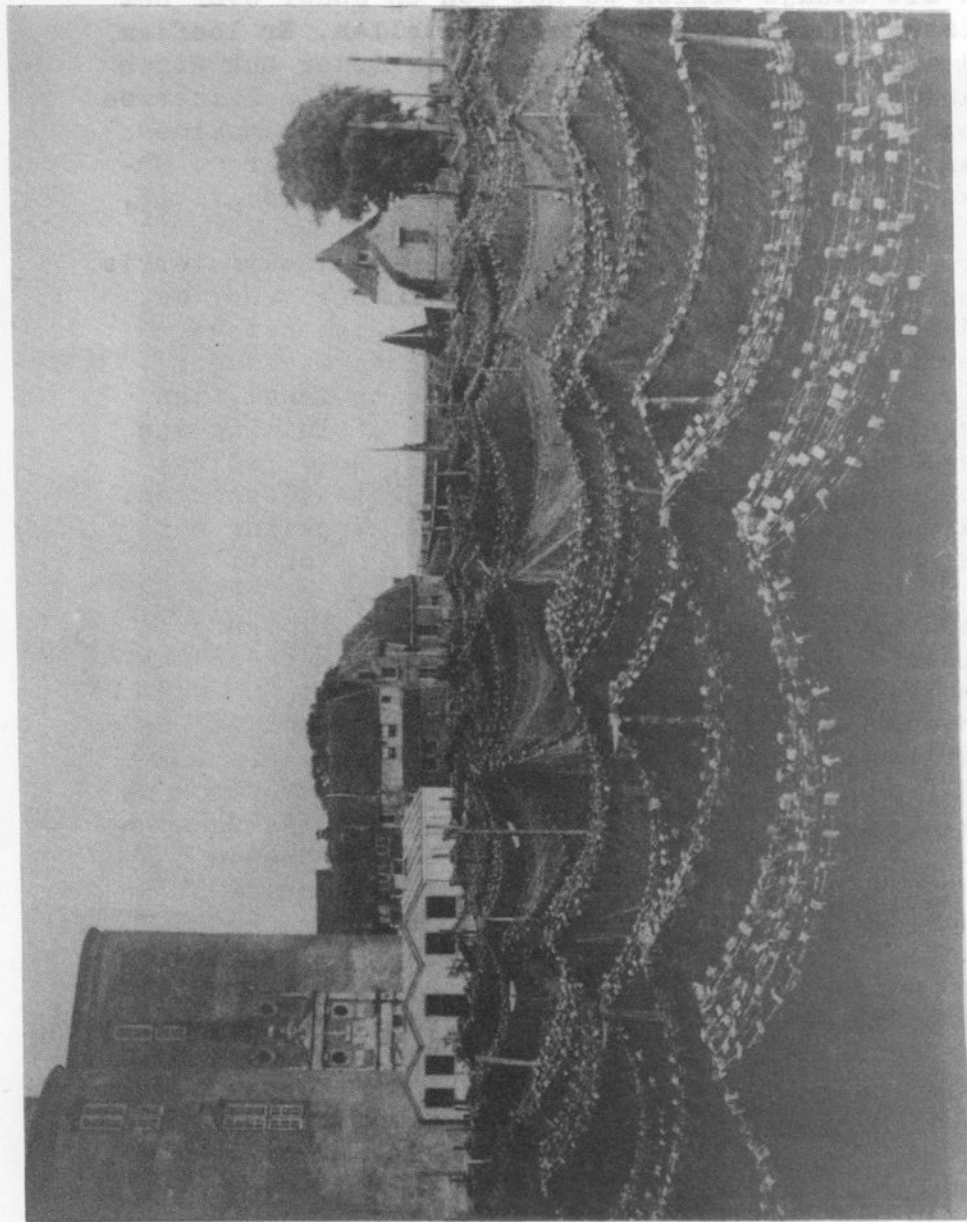
# Vissen op de Zuiderzee

In dit stukje willen we het een en ander over het vissen op de Zuiderzee gaan vertellen. Er leefden 24 soorten vis en weekdieren, die ieder hun eigen manier van bevissen hadden. Verder is de Zuiderzee vol met dieptes en ondieptes, waardoor bepaalde vangmethodes niet overal toe te passen waren. Omdat Trui slechts met een aantal technieken viste, beperken we ons tot een aantal zaken.

Vroeger werd op de Zuiderzee naast de zoutwatervis ook veel zoetwatervis gevangen. Zo werd voor de IJsselmond steur gevangen. Door te intensieve bevissing en verzilting is de zoetwatervisserij, die toen een zeer belangrijke plaats innam, van weinig betekenis geworden. Tot de afsluiting van de Zuiderzee in 1932 waren haring, bot, paling, ansjovis en spiering de belangrijkste vissoorten. Na de afsluiting is het voornamelijk paling met daarnaast snoekbaars wat er gevangen wordt.

De haring was de belangrijkste vissoort van de vissers der Zuiderzee. Van de totale aanvoer van vis bedroeg zij gemiddeld 62% en bracht 30% van de opbrengsten op. In februari-maart kwam zij de Zuiderzee binnenzwemmen om er te gaan paaien. Half mei, als de paaitijd voorbij was, vertrok ze weer. Voor circa 1850 kwam ze in de wintermaanden weer terug. Na 1850 werd ze om nog onbekende redenen in de winter nauwelijks meer gevangen. Daar de prijzen van de haring 's winters hoog lagen, is het verdwijnen van deze wintervis een strop voor de vissers geweest.

De Zuiderzeeharing is een bepaald soort haring, die anders is dan de haring die op de Noordzee wordt gevangen. Ze is minder geschikt, om als zoute haring verwerkt te worden, door het ontbreken van bepaalde enzymen. Als panharing of bokking werd ze op de markt gebracht. Ze kreeg namen als lemsterbokking, monnikendamers en harderwijkers. Deze haringsoort komt tegenwoordig nog wel in het Veerse Meer voor.



drogende ansjovisnetten in Enkhuizen

harderwijkers. Deze haringsoort komt tegenwoordig nog wel in het Vaerse Meer voor.

De ansjovis kwam wat later de Zuiderzee op zwemmen om te paaien. Zij werd van mei tot eind juni gevangen. Het was een zeer grillig dier. Het ene jaar werd ze nauwelijks gevangen, het volgende jaar wist men er geen raad mee. Het tabelletje hieronder spreekt voor zich. De ansjovis werd gezouten en kon op deze manier lang bewaard worden, wat voor de zouters een speculatieobject was. Gemiddeld was de vangst dertien procent van het totaal, maar de opbrengsten konden 40 procent van het jaarinkomen bedragen.

De bot was ook een belangrijke vissoort. Kwamen haring en ansjovis in de Zuiderzee paaien, waarna ze weer vertrokken, bot kwam bijna het gehele jaar voor. Daarom was bot vaak de belangrijkste bron van inkomen, hoewel ze maar elf procent van de visaanvoer bedroeg en twaalf procent van de opbrengsten. Het waren vooral de Huizers, Elburgers en de Volendamers die hun belangrijkste inkomsten uit de bot moesten hebben.

De aal of paling werd slechts weinig gevangen, maar bracht hoge prijzen op. Er werd van half april tot half oktober op gevist. Ze werd veelal onder de kust gevangen, waar veel anderen met fuiken werkzaam waren.

Spiering wordt in de winter gevangen. 's Zomers is er ook wel spiering te vangen, maar dan heeft ze de wormziekte en is ze niet voor consumptie geschikt.

---

Gevangen aantal ansjovis in anker.

1880	1000	1887	15000	1894	55000	1901	90000
1881	15000	1888	15000	1895	5000	1902	100000
1882	17000	1889	1600	1896	13500	1903	7000
1883	3000	1890	190000	1897	30500	1904	4000
1884	25000	1891	44000	1898	59000		
1885	85000	1892	7000	1899	21700		

Hoewel de aanvoer en de opbrengsten gering zijn, is ze van belang omdat het veel vissers in de schaarse wintertijden nog werk verschaft.

's Winters als de zee dicht lag met ijs, ging men wel spiering kloppen. Hiertoe werd een gat in het ijs gehakt en werden er de netten in uitgezet. Dit gebeurde soms onder barre omstandigheden en men had dan alleen beschutting van een zeiltje op een slede, die men meenam.

De vangst van garnalen nam alleen voor Volendam, Harderwijk en Kampen een belangrijke plaats in. In andere vissersplaatsen werd ze gebruikt als aas voor de hoekwant. Op deze bovengenoemde vissoorten heeft Trui gevist. Het zijn ook de vissen waar de meeste vissers op visten. Wel werden er soms andere vissen, zoals schol en geep, aan wal gebracht, die dan toevallig gevangen werden. Met de kuilvisserij werd ook veel nest gevangen. Dit is ondermaatse vis, die niet voor consumptie geschikt is. Ze werd veelal als eendevoer verkocht.

Om de vis te vangen, had de visserman vele soorten vistuig tot zijn beschikking. Welk tuig hij gebruikte, hing van de vissoort, de diepte, de bodemgesteldheid van het viswater en het schip af. De gebruikte vistuigen zijn in twee categorieën in te delen a) het beweeglijk vistuig, dat door de zee gesleept wordt, b) het staande tuig, dat plaatsgebonden is.

Tot het beweeglijk vistuig behoren de kuilen en sleepnetten. Tot het staande de haring- en ansjovisnetten, fuiken en hoekwant.

De kuil is in wezen een lang zakvormig net, waarvan de mond opengehouden wordt door twee (houten) oorstokken, die met touwen aan de zijanten bevestigd zijn. De achterkant wordt met een touw dichtgebonden. Door het gewicht van de vis zal het ondereind,



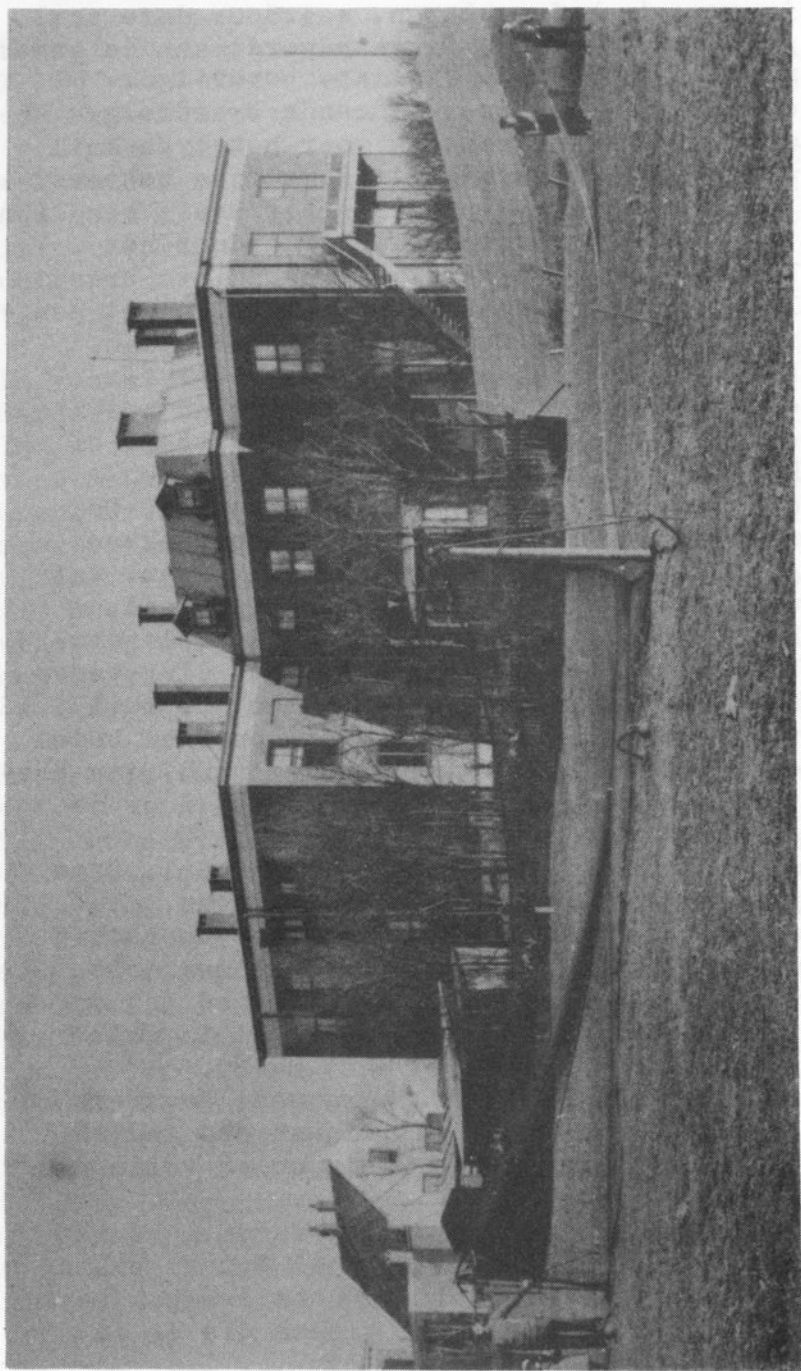
het aatje, over de bodem slepen, waardoor deze snel zal slijten. Om dit tegen te gaan wordt aan de onderkant een oud stuk net, de vijllap, bevestigd.

De wijze waarop de mond op voldoende breedte gehouden wordt is karakteristiek voor het type kuil. Bij de wonderkuil geschiedt dit door twee botters die het net voorttrekken. Ieder schip heeft een lijn, die met een oorstok verbonden is, waardoor het net op breedte gehouden wordt. Om de juiste breedte te bepalen worden beide schepen onderling met een lijn verbonden, die voldoende strak moet staan. De kwakkuil is een kleinere kuil, dat door één schip voortgetrokken wordt. Ter hoogte van het achterschip wordt over elk boord een mastboom of balk schuin in het water gestoken. De stukken boven het schip worden met elkaar verbonden. De ondereinden worden met touwen aan de oorstokken bevestigd. De twee bomen houden het net open, wat bij de wonderkuil door twee schepen geschiedt. De kwakkuil wordt voornamelijk door de Volendamers gebezigd. Ze kan alleen in niet te diep water met zachte bodem gebruikt worden. Omdat de kuil iets boven de bodem gaat, kunnen bij oneffen bodem de bomen de grond raken. Is de bodem hard, dan breken ze, is ze zacht dan worden de bomen door de modder getrokken zonder te breken.

De dwarskuil is weer een kleiner soort kuil. Deze wordt open gehouden doordat één van touwen, die met de oorstokken verbonden zijn, op het voorschip en de andere op het achterschip vast gemaakt is. Door het schip dwars op de wind te leggen met opgetrokken zwaard, gaat het afdrijven. Het is wel duidelijk dat het dan weinig vaart maakt.

Met deze dwars kuil heeft Trui erg veel gevaren. Op het IJsselmeer viste ze met bijniets anders. Voor andere kuilen was ze te klein om er voldoende snelheid mee te maken.

De dwarskuil werd vooral in ondiep water gebruikt, dus veelal langs de kusten, waar veel bot en paling zat. Door de geringe snelheid van het schip sleept het net veel over de grond. De vissen die op de



WONDERKUIL OPGESTELD ACHTER HET ZOOLOGISCH STATION TE HELDER

bedem liggen worden opgeschrikt, zwemmen weg en worden het net ingehaald. Het zijn de langzame vissen als bot en paling die hiermee gevangen worden. De kuil visserij is, zolang zij bestond, een punt van discussie geweest.

De mazen van de kuil zijn vrij klein en door de druk van het water worden ze geheel dicht getrokken. Het gevolg is dat jonge ondermaatse vis, die gevangen wordt er niet meer uit kan. Deze niet voor de consumpsie geschikte vis bleef als nest over. Als nu een kuil <sup>vol</sup> met vis, dan wordt deze door de druk van het water doodgedrukt. In de nest zat derhalve geen leven meer. Hoewel iedereen beweerde dat hierdoor de visstand schade zou ondervinden, is dit in de praktijk niet gebleken.

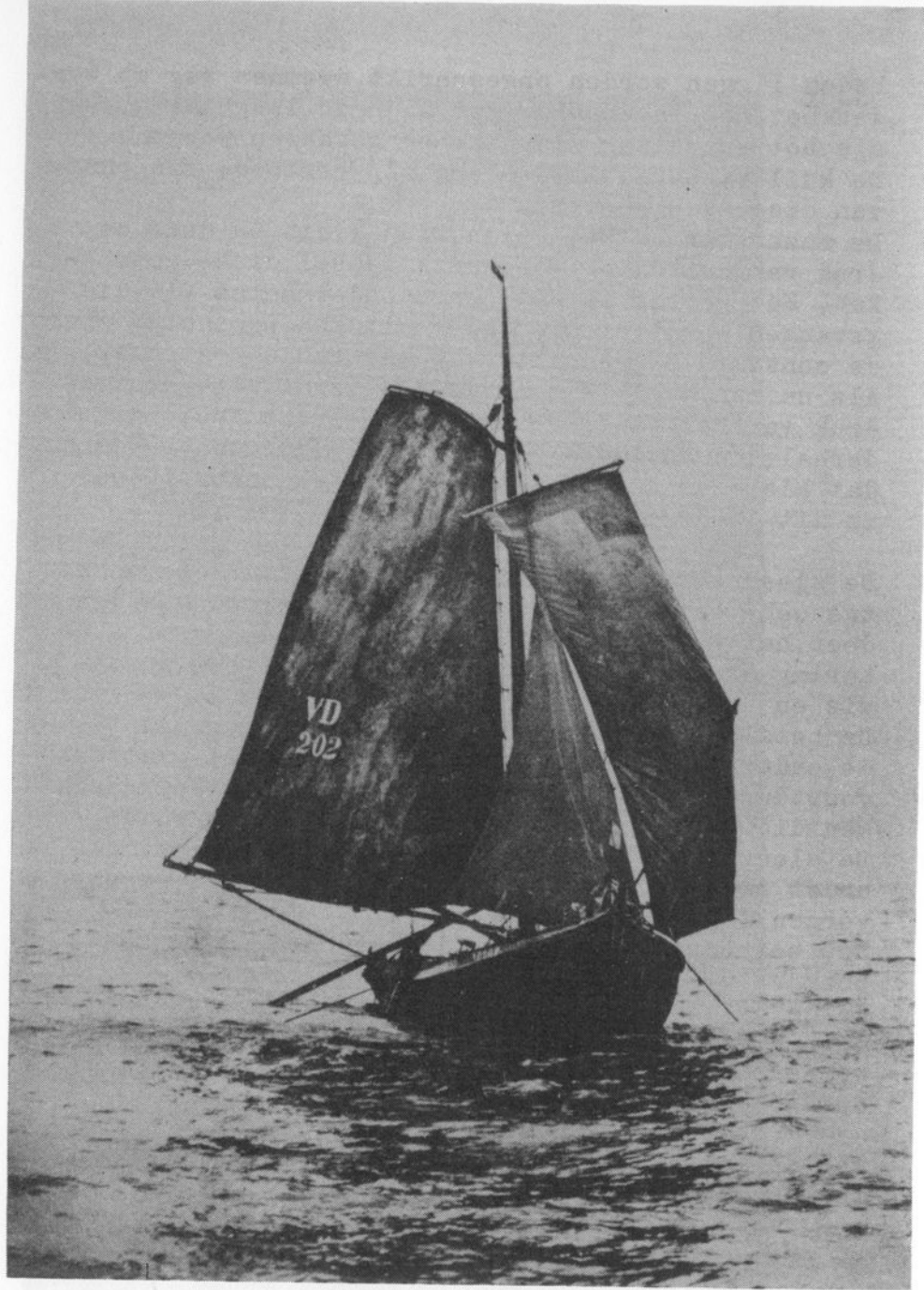
De sleepnetten zijn lange smalle netten die, door tweeschepen voortgetrokken, als een breed gordijn door het water gaan. Ze werden gebruikt voor haring en in een lichtere uitvoering voor ansjovis en spiering.

De botsleepnetten zijn 60 à 70 cm hoog en aan de onderkant verzwaard met lood. Het net gaat dus voortdurend over de bodem en doet de bot opschrikken die vervolgens in de netten gevangen wordt. De sleepnetten worden ook wel schakels genoemd, omdat twee schepen hun schakels of getal samenvoegen tot een sleepnet.

Het botslepen wordt erg mooi beschreven in het boekje Botslepen van Peter Dorleijn.

In de jaren op de Zuiderzee heeft Trui ook met deze sleepnetten gevist. Later op het IJsselmeer werden ze niet meer gebruikt, hoogstens om er mee op snoekbaars te vissen.

Tot het onbeweeglijk want behoren de staande netten, hoekwant en de fuiken.



Volendammer kwak met kwakkuil

De staande netten werden voor haring en ansjovis gebruikt. De netten worden in een rechte lijn uitgezet. Vier á vijf netten aan elkaar heet een reep en een tiental van deze reepen aan elkaar heet een beug. De netten worden aan de uiteinden verankerd en met lood en kurk staande gehouden. De haringbeug bestaat uit een 30 - 50 tal netten, de ansjovisbeug uit een 60 tal netten.

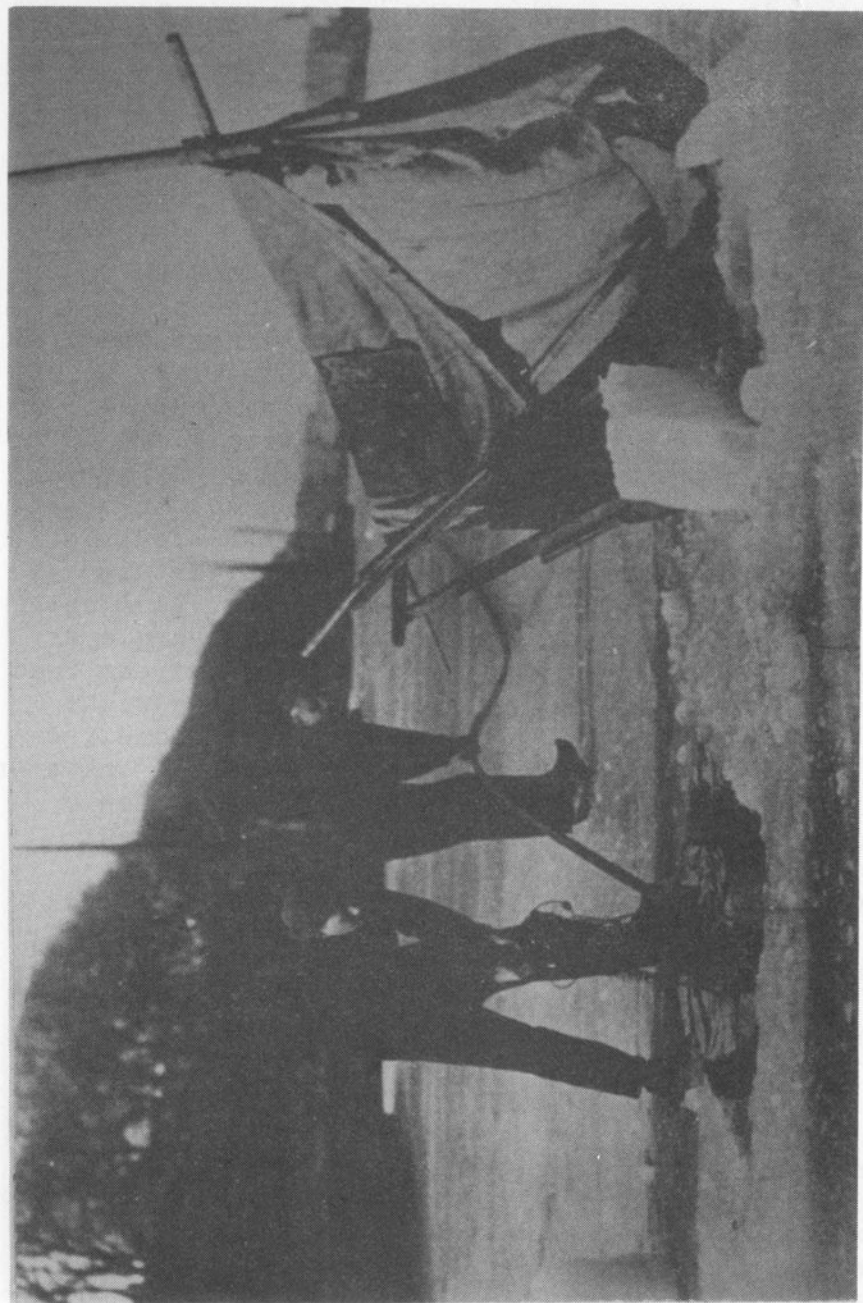
Toen door het machinaal breien van netten de ansjovisnetten goedkoop werden, kon iedereen die een kapitaaltje had ter ansjovisvangst gaan, omdat hiervoor geen speciale uitrusting was. Toen in 1890 enorm goede vangsten gedaan werden met de ansjovis en er veel op verdiend werd, ging bijna iedereen, aangelokt door de winsten, ter ansjovisvangst. Het gevolg was dan ook dat in mei-juni de hele zee volstond met ansjovisnetten. In Deventer stond zelfs een tjalk als visvaartuig ingeschreven, die op ansjovisvangst ging. Veel netten zijn dan ook stuk gevaren door schepen die er tussen door moesten varen. Ook storm en stroom deed vele netten breken of ze braken door het gewicht der vissen en sloegen tegen andere netten die, omdat ze teer waren, ook braken. Vaak waren de onkosten aan de netten hoger dan de opbrengsten en een goede vangst maakte niet altijd alles goed, want dan waren de prijzen laag.

De Volendamers en Urkers onthielden zich dan ook van deze visserij.

Hoewel het niet genoemd wordt heeft Trui ongetwijfeld aan deze visvangst mee gedaan. Er werd dan een bijboot gebruikt om de netten binnen te halen.

Het hoekwant is een lange lijn met haken (hoeken) aan zijlijntjes. Een beug bestaat uit 75 tot 80 lijnen met een totaal van 270 hoeken. De hoeken werden voorzien van garnaal of zeebliek als aas. Er wordt op paling en bot mee gevestigd, daar de hoeken op de grond liggen. Het is een vrij arbeidsintensieve manier van vissen, omdat het azen





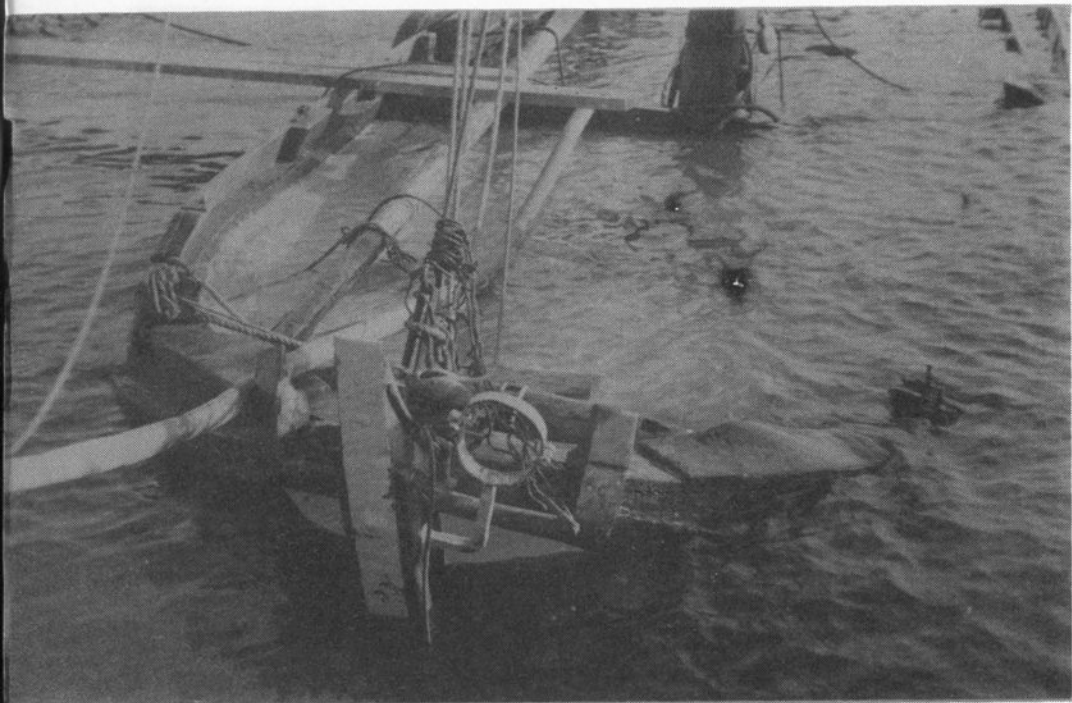
spieringvisers zetten hun netten uit

Volmadamer om hūkakuū?

en het schoonmaken van de hoeken met de hand moet gebeuren.

De in dit overzicht niet genoemde vissen en vis-technieken zijn hoofdzakelijk van plaatselijk belang of worden weinig gebruikt (met uitzondering van de fuiken voor palingvangst die u allen bekend zullen zijn).

Na afsluiting van de Zuiderzee bleven in het zoet geworden water alleen de paling over. De bot, die ook uitstekend in zoetwater kan leven (er is zelfs bot bij Keulen gevangen) wordt ze thans met uitzondering gevangen. Het zijn dan verdwaalde exemplaren die door de sluizen binnenkomen. Verder wordt er ook wel op snoekbaars gevist.



veel botters hebben dit droevige lot ondergaan. de botter die hier ligt is de BU 122. ze was voor TRUI het eigendom van Harpya en van rottigheid verloren gegaan. haar opvolgster, TRUI dus, kreeg het volgende taxatierapport mee.

# Oud en versleten

Op 18 mei 1966 werd "de eikenhouten botter TRUI" geïnspekteerd in de haven van Spakenburg door een scheepsbouwkundig expertisebureau, met het oog op een eventuele aankoop van het schip, dat toen nog eigendom van de heer F. Eisenloeffel was. Daarvan werd twee weken later een rapport opgesteld, waarin de volgende opmerkelijke punten:

Zitters	: redelijk tot slecht.
Leggers	: redelijk tot slecht.
Berghout	: slecht, geheel in blik.
Boeisel	: slecht, geheel in blik.
Zeilwerk	: slecht, vele rotte plekken.
Roer	: boven water bruikbaar !
Motor	: wilde niet starten, ziet er overigens goed uit.

Konklusie : In vergelijking tot andere botters mag de "TRUI" redelijk genoemd worden. Als schip gezien is de "TRUI" oud en versleten. Het vaartuig is bij goed weer bruikbaar voor de vaart op het IJsselmeer;

het risico van lek worden, mast-, zwaard- of roerbreuk is echter groot.

Zwemvesten voor alle opvarenden en een opblaasbaar reddingsvlot dienen ook tijdens de vaart op het IJsselmeer altijd aan boord te zijn.





Vervangen van slechte delen is economisch niet verantwoord. Indien men al het rot zou vervangen door gezond hout zouden de kosten hoger worden dan f 50.000,-, zo men al een werf zou kunnen vinden die dit werk wil en kan doen. Bovendien zal reparatie in de toekomst steeds moeilijker en duurder worden.

Aldus het rapport. Verder wordt geadviseerd ten hoogste f 5000,- voor de "TRUI" te betalen.

Toch is er een hoop rot door gezond hout vervangen, getuige het taxatierapport van 17 april 1972, waarin vermeld:

Zitters : zeer redelijke conditie

Leggers : zeer redelijke conditie

Opzetboorden : kortelings geleden vernieuwd.

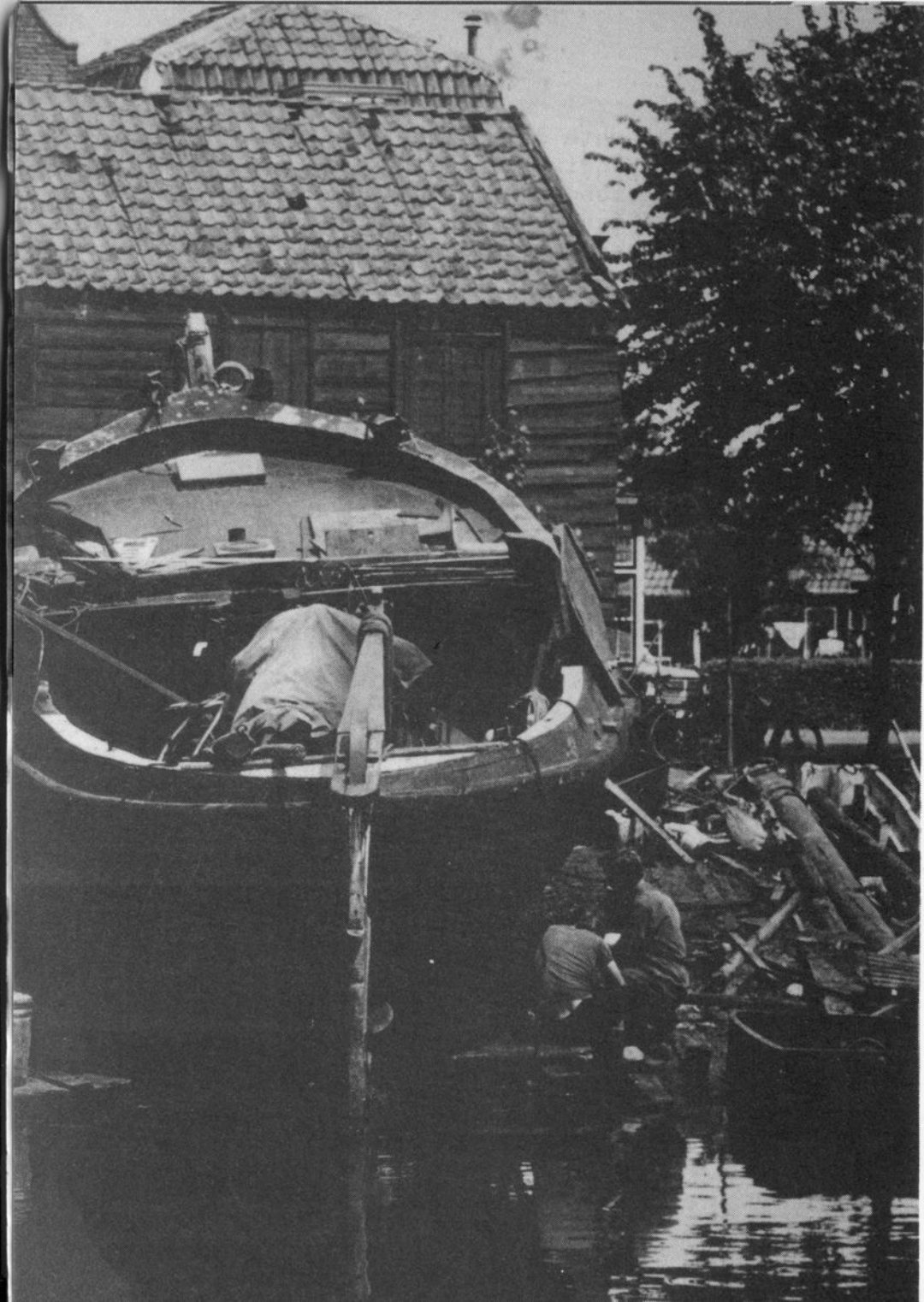
Roer en beslag: goede conditie  
incl. helmstok

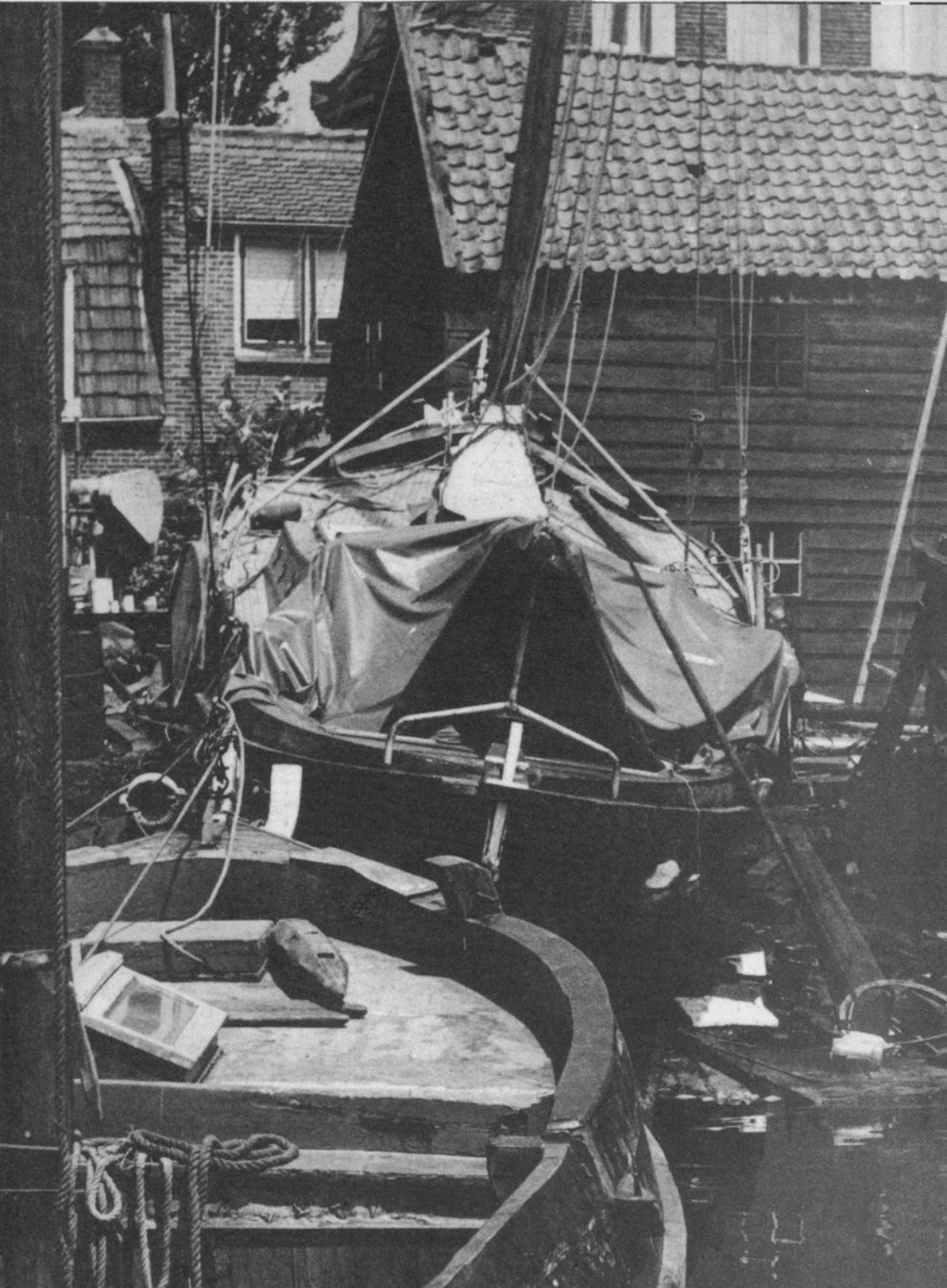
De waarde van het schip, inclusief de nieuwe motor is in dat jaar geschat op een bedrag van f 14.500,-. Dat een tijdsverschil van 6 jaar voor een botter echter niet veel is, blijkt wel uit het volgende:

1966 Bun : slecht, vele rotte plekken, die echter nog niet door zijn

En 6 jaar later over dezelfde bun zonder dat er iets aan gebeurd is:

Bun : in goede conditie.





# Mast overboord!

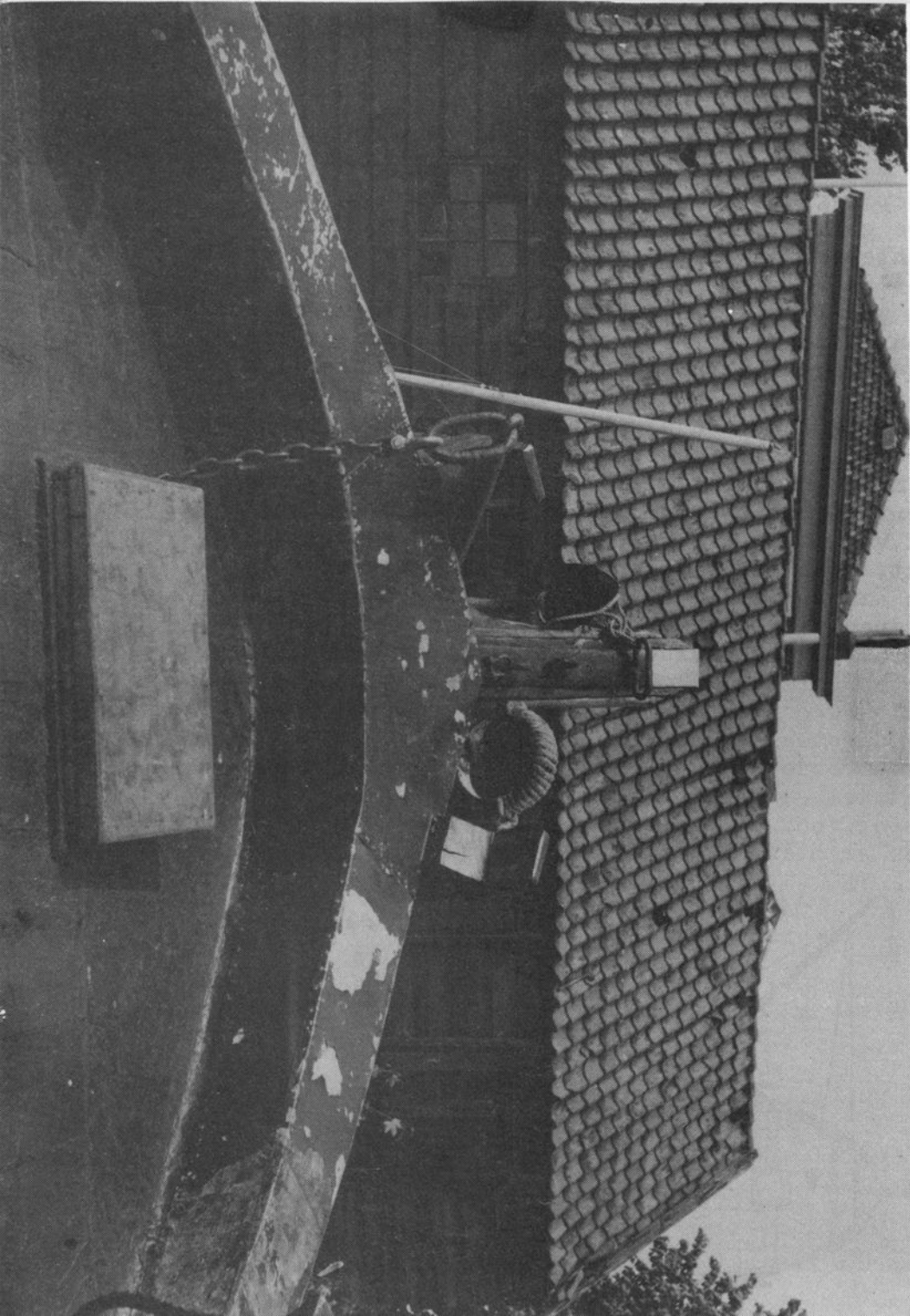
Het was in 1970, begin van de zomer. We kwamen terug van Vlieland en hadden juist een toeristisch rondje door het friese gras gemaakt: Makkum erin en Workum (bezoek aan Reid in de vuurtoren) eruit. Diezelfde avond moesten we in Enkhuizen bemanning ruilen: de Socialistiese Jeugd eraf en wat mensen uit Amsterdam en Delft erop.

Het was mooi weer, het had hard uit het zuidwesten gewaaid, maar tegen de avond was de wind afgezwakt en je kon ongereefd ertegenin. Het schoot niet erg op, want daar langs de friese kust liep nog de deining van eerder op de dag: we moesten vlak boven de lage wal naar het zuiden scharrelen. Het schip heeft het in deining met weinig wind eigenlijk zwaarder dan wanneer je voortdurend druk in de zeilen hebt: ze slingert nogal en de ongestaagde mast wrikt in de koker. - Bij de eerst botter die we hadden schoven de delen van het schot in zulk weer zoveel langs elkaar dat de patrijspoort met een klap eruit viel "een houten schip moet werken" zeiden we dan om de bemanning (en onszelf) gerust te stellen. -

Er kwam nog wel een waarschuwing: met een harde knal schoof de stuurboordkant van de mast (we lagen over bakboord en zeilden Staveren net niet vrij) iets omhoog: de mast spleet in twee delen over een windscheur, daarna viel de hele zaak (verbazend langzaam eigenlijk) krakend naar lij; alles wat hoger uitstak dan het boeisel lag overboord. De onderkant van de mast bleef over het boeisel naar binnen steken: vlak voor de kop van het zwaard, scharnierend door de deining.

Daar stonden we wel even van te kijken: een paar platen in de broek, een meisje dat wou uitstappen moest tegengehouden worden. Die eerste zenuwachtigheid kostte ons bovendien een goeie dreg: omdat ik hier maar even wilde stoppen (twee mijl boven de

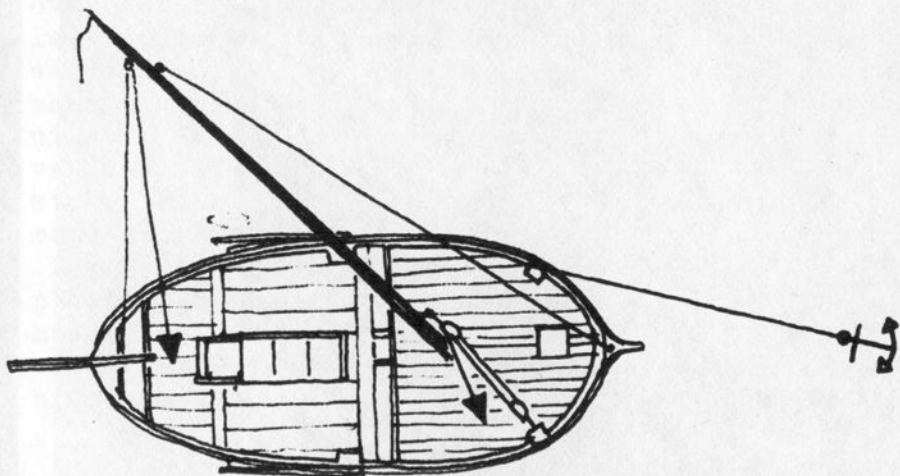


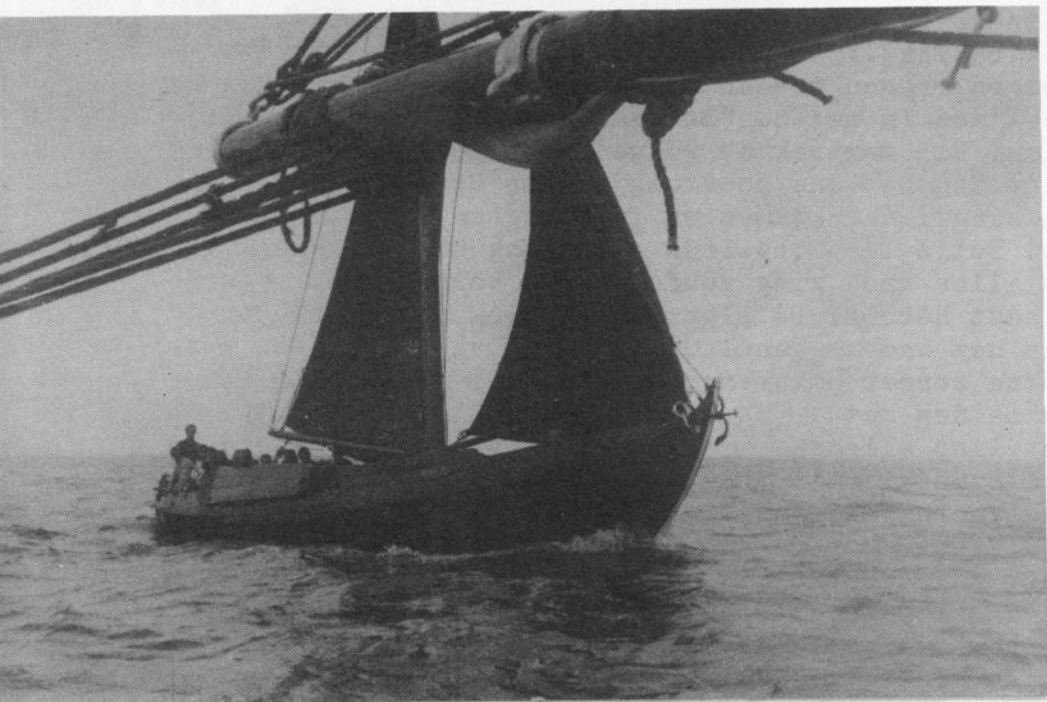




lage wal ten zuiden van Hindeloopen)gooide ik het afstopdregje(het hohoudertje)overboord na drie zware golven brak de manila tros,eerst daarna brachten we de grote dreg uit en lagen we te schom melen voor de spijker.

Een groot geluk was de goede bemanning:na de schrik begonnen we direkt de rommel op te riumen.Grootzeil met gaffel (natte rakbanden waren moeilijk los te krijgen) en defok kregen we met lopend want en al ongeschonden aan boord.Het grootste probleem vormde de mast! Moesten we het voorstag losmaken en 'm laten schieten of zouden we hem mee kunnen nemen? We besloten om het laatste te proberen. De haak van de dirk werd op de overloop achter vastge- maakt. Twee man trokken iedere keer als er ruimte kwam aan het andere eind, dat 1 slag om de stuurboordpen zat om te kunnen "houen" als de mast terugtrok. Dit gebeurde steeds als door de deining het bakboordboeisel omhoogkwam. In het omgekeerde geval kregen we slek en konden we halen. Doordat het voorstag nog vast zat kwam de stomp van de mast steeds verder binnenboord. De grootzeilschoot werd als takel gebruikt tussen de stuurboordsbolder en het oog voor de zwanehal van de giek. Met halen en houen kwam de mast langzaam aan boord.



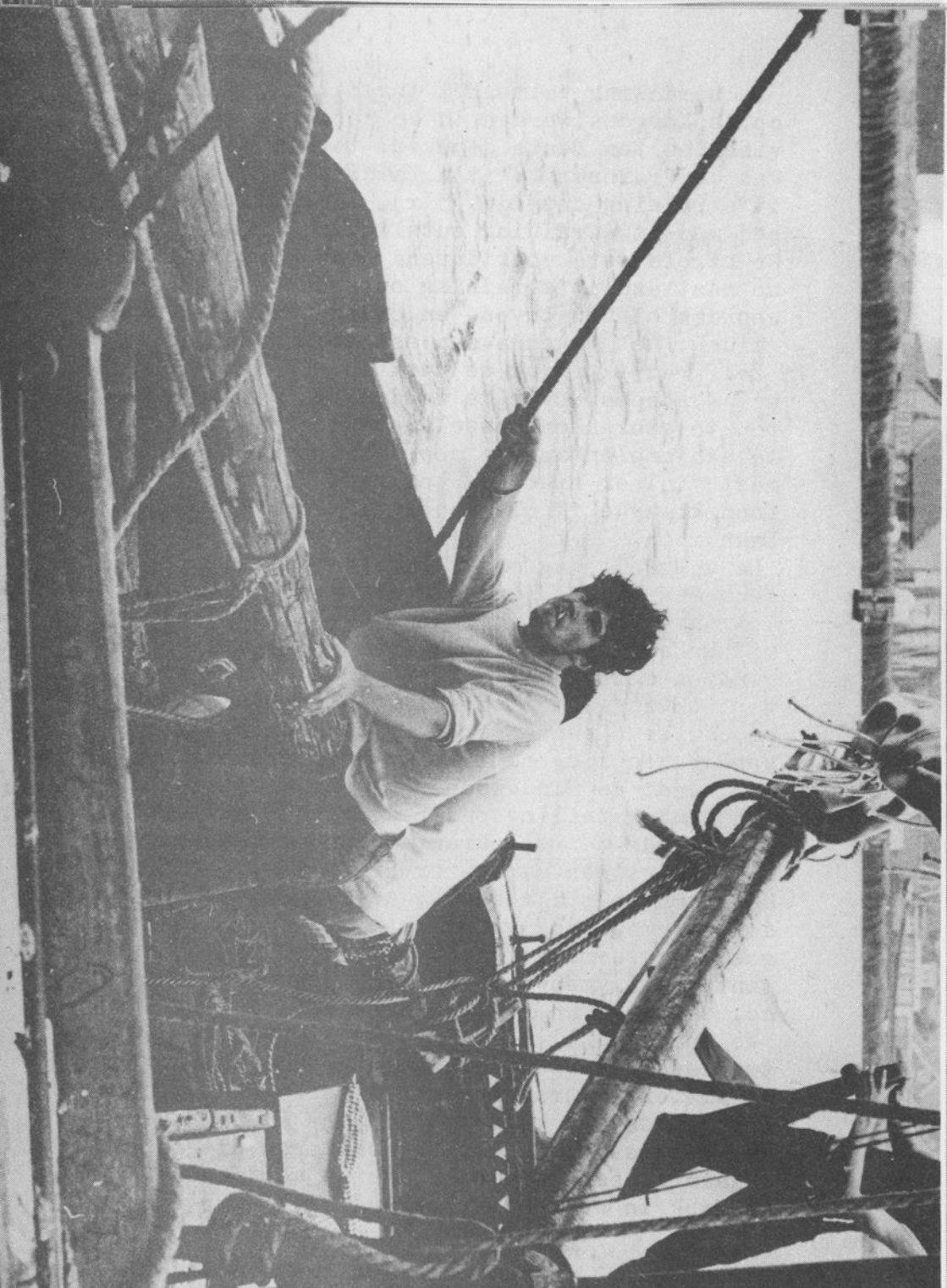


Aan de wal was dit alles niet onopgemerkt gebleven. Vanuit het badpaviljoen dachten ze dat we omsloegen, toen het zaakje overboord ging. Onmiddellijk werd de Hindelooper reddingboot gewaarschuwd. Ze waren al bij ons toen we nog met de mast bezig waren. Omdat we weinig benzine hadden kregen we een sleepje naar de haven. Zeilen en touwen werden in het gras te drogen gelegd.

In de loop van de nacht was Niek met vrienden op de "Ommelandvaarder" uit Enkhuizen vertrokken. De volgende morgen vroeg kwamen ze langszij om hulp aan te bieden. We besloten naar Lemmer te gaan om te zien of we daar op de reünie van ronde- en platbodems een mast konden lenen of kopen. Soms gesleept door de "Ommelandvaarder" en verder zeilend op een vikingzeil ( giek in de mastkoker, daaraan fok hijsen met vaarboom als ra ) kwamen we in de Lemmer terecht. Het vreemde tuig trok veel bekijks. Voor de sluitingstijd van de Lemster kroegen kregen we een mast te leen: Maarten de Groot zou 'm met de "Berend Botje" uit Muiden gaan halen. Hij vertrok de volgende morgen vroeg. Wij modderden met ons noodtuigje naar Staveren.

Maandagmiddag kwamen we in Staveren aan. De "Berend Botje" liep dezelfde avond Enkhuizen binnen. Als alles goed ging zouden we de volgende dag weer 'n mast hebben. De plannen waren om met 4 schepen naar het wad te gaan. Onderweg vanuit Enkhuizen konden ze zonder omvaren onze mast afleveren. Wij zouden ze dan met 1 dag vertraging achterna gaan.

Het liep allemaal heel anders: er stak een storm op die de vloot in Enkhuizen (met onze mast) dagenlang vastnagelde en ons in Staveren tot werkeloosheid dwong. Het regende voortdurend zodat we de kroeg van Cuperus bij de draaibrug ("Jaap") goed leerden kennen. Telefonies hielden we contact met de Drommedaris, zodat we met de groep in Enkhuizen konden overleggen.



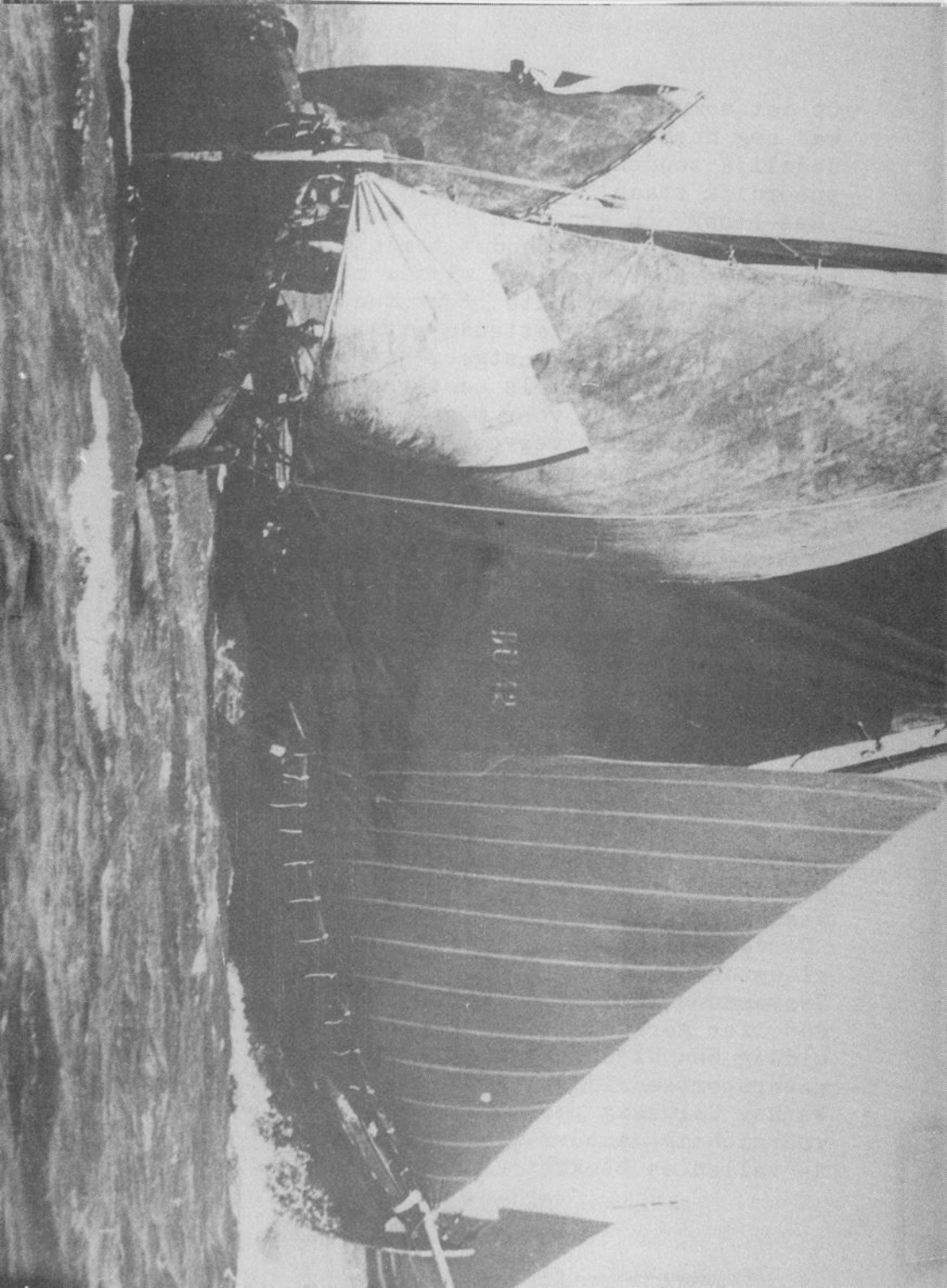
De bemanning vatte het ongemak nogal rustig op.'s Morgens werden in de kooi gitaarimprovisaties ten beste gegeven: tophit van de week was de "rainsong": it's raining, it's raining, it's raining outside (3 x), I'm lying in my bed and it's raining outside. De tekst van de 2e strofe werd voortdurend gevarieerd: we have no mast and it's raining outside. De eerste woorden bleven boven- en onderdeks voortdurend gelden: het regende aan een stuk door.

Zelf had ik flink de pest in: inplaats van met 4 schepen over de wadden te schuimen, vuren te stoken en mosselen te zoeken lagen we te schimmelen in een zoetwatervaart. Zonder mast viel er niets te beginnen. Door de telefoon klaagde ik mijn nood bij de vrienden in Enkhuizen.

De volgende dag om 12 uur (we zaten er alweer een tijdje) zwaaide de kroegdeur open. Tot onze verrassing stapte een hele ploeg uit Enkhuizen binnen. Ze hadden de veerboot genomen om ons wat op te beuren.'s Avonds vertrokken we met wat stamgasten naar Sneek om ook eens een andere tap te zien. Gitaar spelend en zingend liepen we de chinees binnen, want de Hindelooper kamer was gesloten. Een meningspeiling onder de etende Snekers overtuigde de restauranthouder met een woud van opgestoken handen ervan, dat muziek bij het eten op prijs werd gesteld. Wat er verder allemaal nog gebeurde kan ik me niet zo goed meer herinneren. Wel weet ik nog, dat tante Bouk, een zestigjarige Stavorense schone, de ziel van het feest was.

We haalden net de laatste trein. In de grote dieseltreincoupé mengden de hasjdampen van de Amsterdammers zich met de bierlucht van de Friezen en het bottervolk. Hier en daar gingen rotjes af, de t l buizen waren uitgedraaid en een enkele gelukkige werd door tante Bouk in de schemer geknuffeld.





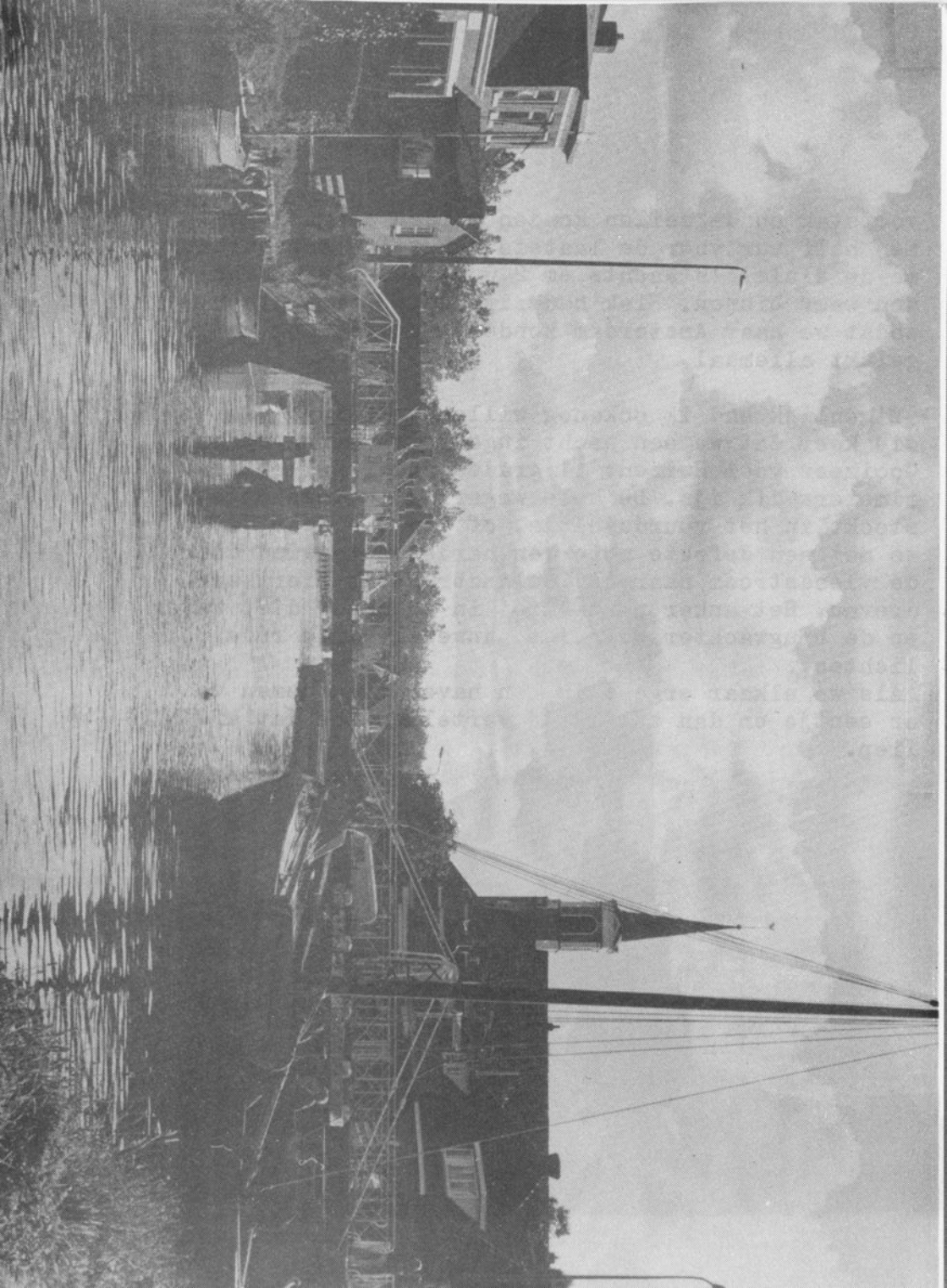
BUZZ

Op dat moment kwam de kondukteur binnen. Ik was nog nuchter genoeg om flink te schrikken: dadelijk zouden we allemaal in de berm van de spoordijk staan!

Het bleek een groot en wijs man te zijn. Zonder krachtdadige methoden temde hij het dronkemansgedoe op weergalozе wijze: hij draaide een buis aan, noodde tante Bouk ten dans, walste met haar op de weer inzettende gitaarmuziek door het gangpad, nam zijn kunstgebit in zijn rechterhand en klapperde ermee als castagnettes in de maat! Dit heldenfeit is voor mij het warmste pleidooi voor het openbaar vervoer gebleven: je maakt nog 's wat mee. In Staveren dansten we nog wat in de kroeg en na sluitingstijd zaten we met 20 man op de vloer in het huis van tante Bouk. Helaas brak er een familiestuk, het lieve mens was daardoor lelijk in de war. Een beetje triest en moe vielen we in de kooi. De mensen uit Enkhuizen sliepen bij tante Bouk op de grond.

Het werd donderdagmiddag en dat maakte me bezorgd: zaterdag zou een nieuwe ploeg met een andere schipper Truitje in Enkhuizen overnemen. Dan moest ze in elk geval weer een mast hebben. Voor deze operatie hadden we alleen de vrijdag nog. Het weerbericht was gunstig. Om de bemanning van de "Berend Botje" over te halen om de volgende morgen vroeg te vertrekken, stapten we met een paar man over op een scherp jacht van kennissen, dat zeewaardig genoeg was om met dit weer over te steken.

De volgende morgen vertrokken we met de mast op sleeptouw om 6 uur uit Enkhuizen. Toen we om 11 uur Staveren binnenliepen hadden de achterblijvers al een lier geregeld; voor f25,- mochten we de hele middag een hijslier met giek gebruiken bij een tot watersportbedrijfje omgebouwde boerderij richting Warns. Gelukkig paste de mast goed in de koker. Met voorzichtig manouvreren kwam ie op z'n plaats. Toen de vallen en blokken erin, een harp extra op de



voorstag en de zeilen konden worden aangeslagen. Een half uur voor de laatste schutting passeerden we de sluis. 's Nachts om 2 uur liepen we Enkhui-zen weer binnen. Niek had zijn auto laten staan, zodat we naar Amsterdam konden. Het was nog net gelukt allemaal.

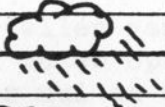
Eigenlijk had ik ook nog willen vertellen van die keer dat we een nacht ingevroren zaten op het Gooimeer voor Huizen: 11 graden onder nul en centimeters dik ijs. De hele wegering is toen opgestookt in het vuurduveltje, of van die keer dat we met een defekte motor en harde westenwind door de vloedstroom naar de Zeelandbrug bij Zierikzee dreven. Het anker pakte niet in 40 meter diep water en de brugwachter was niet aanwezig: drie rode lichten.

Als we elkaar ergens in een haven zien nemen we er eentje en dan zal ik je vertellen hoe dat af- liep.

Hein de Haan





NACHT	TUD	KOERS		WIND		ZEEGANG	WEER	ZEILEN
		RW	KOMP	RICHT	KRACHT			
HW								
DW								
								
VM	10.00			OZO	3	FUNKE DEINING	REGEN	FOK+GROOT
					2	DOOR WIND	REGEN	
	12.30			BLAKTE		AFGEEN	REGEN	
AM						NACHT		
PV								
EW								
							AFGELEGDE AFSTAND	4 XUL
BRANDSTOF GEVULD VOORRAAD REstant VERBRUIKT				OPMERKINGEN MOTOR GOED.				INKOMSTE UITGAVEN



"DE NIEUWE DELFT", VAN JONGSAFAAN EEN VERENIGING VAN ZEEMANNEN EN ONLOSMAKELIJK VERBONDEN MET HET WEL EN WEE VAN "TRUI".

DE ZEILONDERVERENIGING VAN DEZE DELFTSE STUDENTENVERENIGING BESLOOT IN 1974 TOT DE AANKOOP VAN DE BU 122, NIET VERMOEDEND, WAT ZE ZICH OP DE HALS HAD GEHAALD. TOCH WERDEN DE SCHOULDERS ONDER DEZE MET PADDESTOLEN BEGROEIDE BOTTER GEZET EN WERD HET SCHIP VOORUITLOPEND OP DE GROTE OPKAMP.

BEURT (HET VOLGEND VOORJAAR) NAAR DELFT GEVAREN ZODAT IN DE WINTER ALVAST WAT KARWEITJES GEDAAN KONDEN WORDEN. DAT VOOR JAAR WERD DE BU 122 HERDOOPT EN ONTVING DE NAAM "TRUI". IN DAT ZELFDE JAAR ECHTER VERDWEEN TRUI VOOR EEN WEEKEND ONDER DE GOLVEN, MAAR WERD DOOR HAAR SCHIPPERS EVEN SNEL WEER NAAR BOVEN GEDOMPT.

TOCH WAS HET DIE WINTER MET HAAR GEDAAN. HARPYIA KOCHT DE BU 130 EN DAT BETEKENDE DE ONDERGANG VOOR DE BU 122. MAAR ER WERD DUBBELE ENERGIE GESTOKEN IN DE NIEUWE TRUI

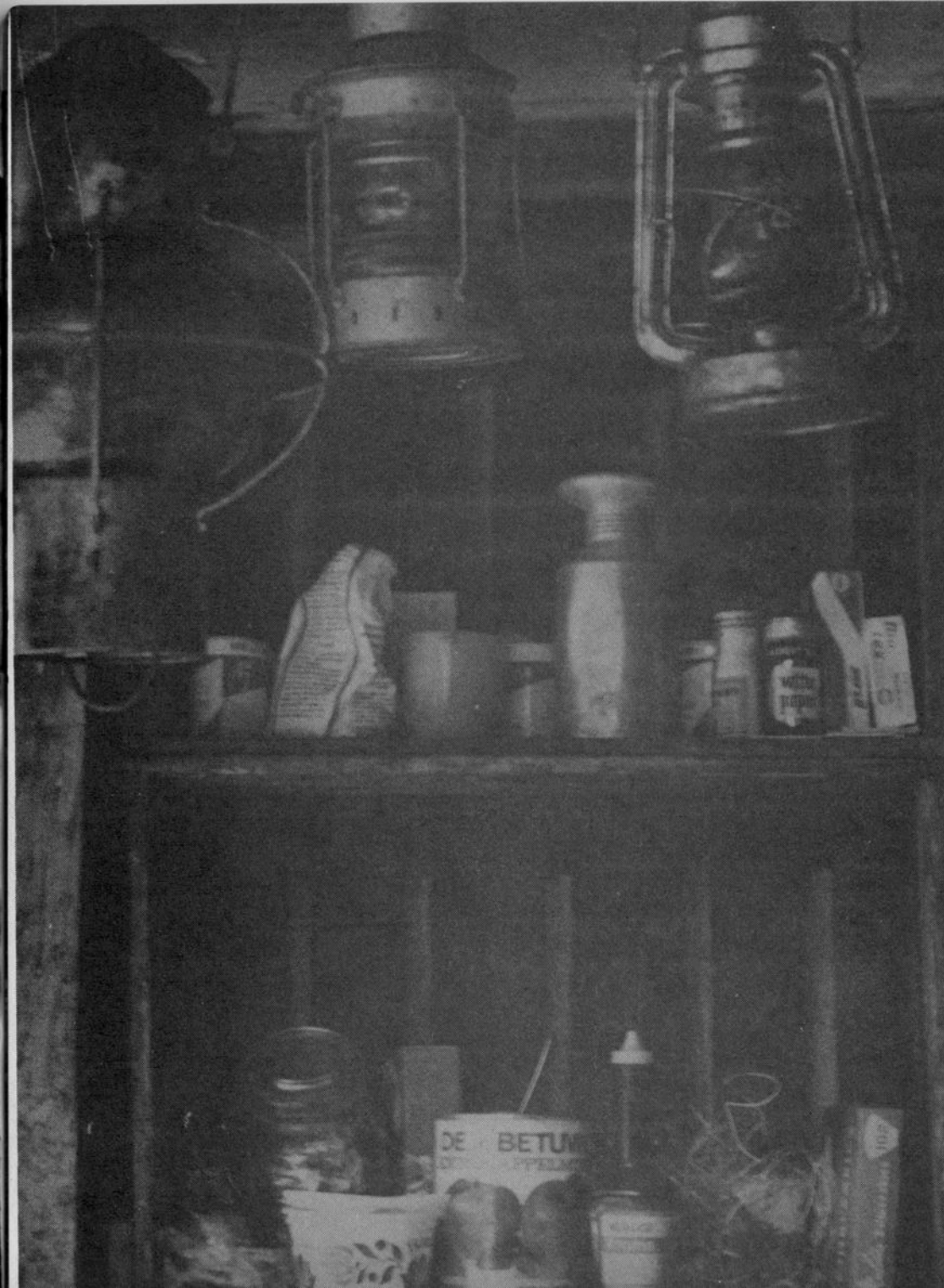
DIE IN EEN VEEL BETERE STAAT VERKEERDE DAN  
 HAAR VOORGANGSTER. ER DIENDE ECHTER  
 WEL EEN NIEUWE MOTOR INGEBOUWD TE WOR-  
 DEN, HET WERD "DE PACKARD MARINE" BEN-  
 ZINEMOTOR EN BLEEF 5 JAAR LANG HET ZOR-  
 GEN KINDJE VAN HARPÛIA, ALS DAN IN '71 DE  
 FORD DIESEL ZIJN PLAATS IN KOMT NEMEN IS  
 ER ALWEER HEEL WAT AAN DE "TRUI" VERAN-  
 DERD EN VERNIEUWD: EEN GROOT AANTAL  
 LEGGERS, ZITTELS, EN OPLANGERS, ZWAAR-  
 DEN, MAST, OPZETBOORDEN, HUIDGANGEN  
 EN TUIG. DIT ALLES GEBEURDE MEDE DOOR  
 DE LEDEN VAN DE DSU "NIEUWE DELFT"  
 DIE DAARMEE ZIJN STEMPEL DRUKTE OP DE  
 LEVENSLIJP VAN TRUI. DE LAATSTE PAAR  
 JAREN ZIJN ACHTERGEVOLGEND: HET  
 SPOOR MET LEGGERS, DE MASTKOKER EN HET  
 BERGHOUT (VOORSTUIT AAN BAK- EN STUUR-  
 BOORD VERNIEUWD. OP HET OGENBLIK DAT  
 DIT "GEDENKBOEK" HET LEVENSLICHT AAN-  
 SCHOUWT, WACHT DE 100-JARIGE TRUI EEN  
 KOLOSSALE VERBOUWING, WAARBÏS HET

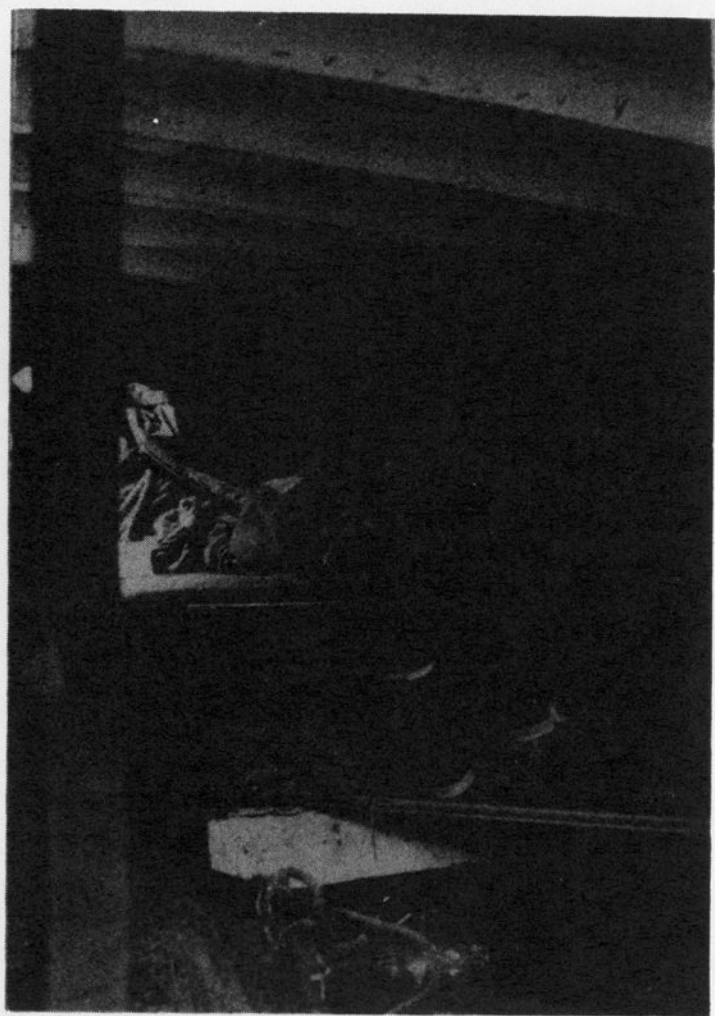
GEHELE ACHTERSCHIP ZAL WORDEN VERNIEUWD  
 DAARMEE VERPLICHTEN DE VARENDE LIEDEN  
 VAN DE NIEUWE DELFT ZICH TOT EEN VOLGEN-  
 DE PERIODE VAN INTENSIEF BEVAREN VAN  
 HUN BOTTER MET ALLE ANDEREN DIE TRUIUS  
 HEBBEN LEREN WAARDEREN EN LIEFHEBBEN  
 DAT ZIJ NOGMAALS HONDERD JAREN JONG  
 MAG BLIJVEN IS DE HOOP VAN DE "NIEUWE  
 DELFT"

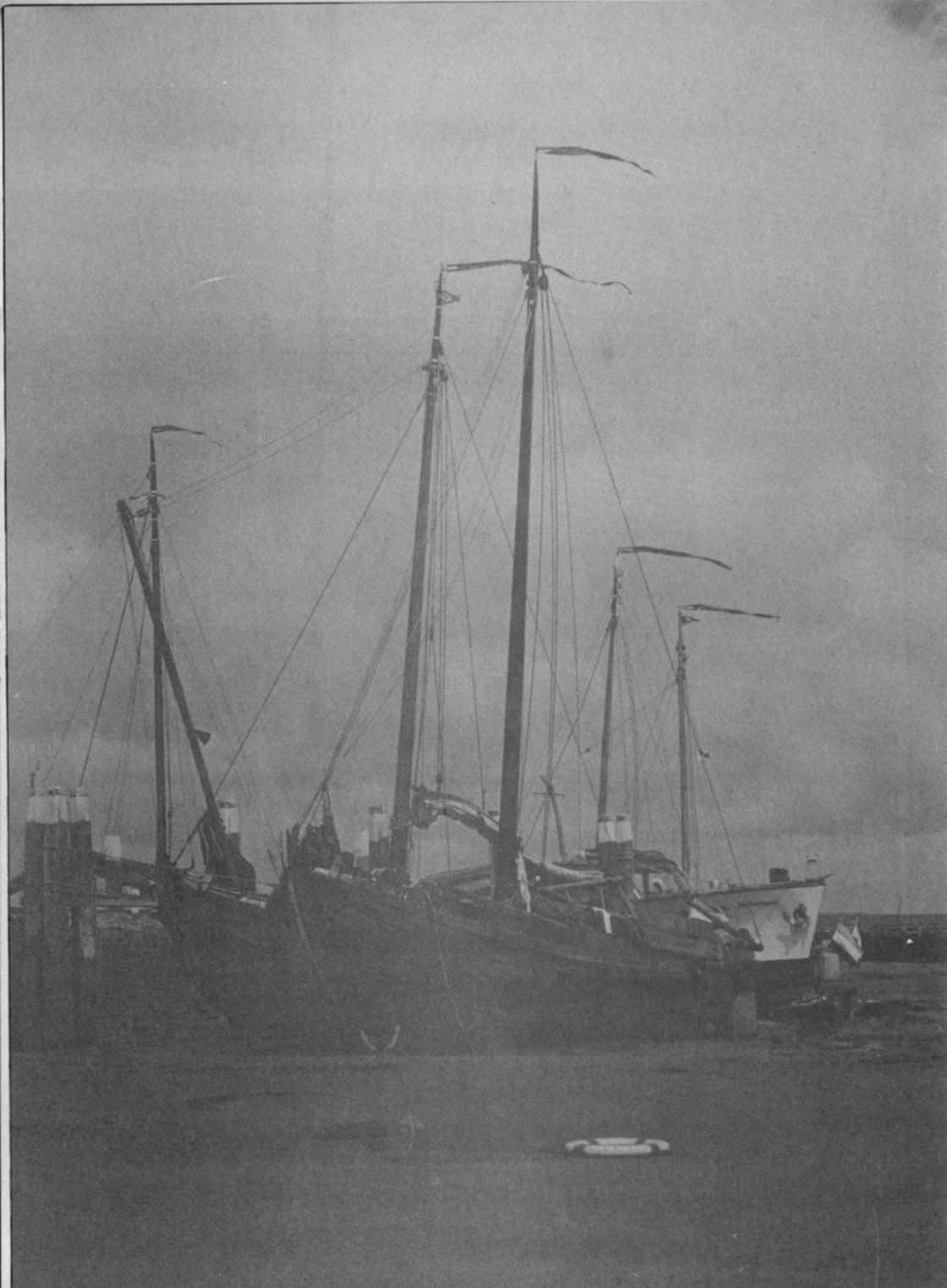








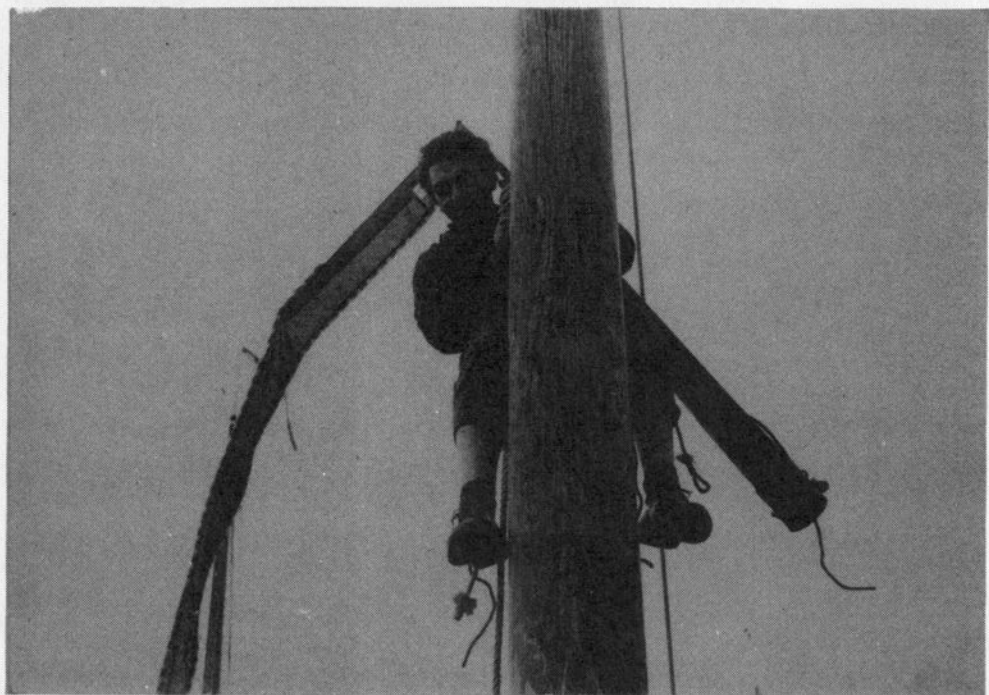












U lezer van dit  
werkje, bent on-  
getwijfeld gepakt  
door de botter.  
Wie is dit niet,  
als hij eenmaal  
met een botter  
gevaren heeft.  
Daarom geven  
we u in dit  
stukje richt-  
lijnen en tips  
als u erde mocht  
overgaan een bot-  
ter in uw bezit  
te nemen. Een

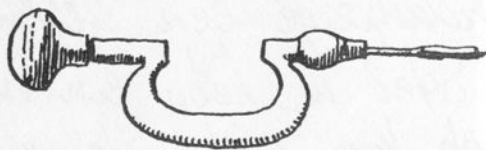
essentieel punt is dat een botter op het  
water dient te drijven. Doet hij dit niet, dan  
valt er niet mee de zeilen. De aankoop van

Scheepswerf Gebrs. Nieuwboer  
Oude Schans 86  
Spakenburg  
tel: 03499-1332

Alle reparaties houten  
Rond- en Platbodems  
Gegroeiide krommers

LEVERING VAN :

masten, zwaarden, roeren,  
enz.



Naast de nieuwbouw van onze bekende Friese eikenhouten zeilschouwen (HISWA-tentoonstelling) zijn wij ook gespecialiseerd in restauratie van alle oud-Hollandse schepen

ook de grotere schepen  
Botter, Aak, Hoogaars, enz.

Levering van Zwaarden, Roeren, enz.

Firma Joh. vander Meulen & Zn.  
Woudvaarkade 19 Sneek.  
Tel: 05150-3078

grote  
helling-  
capaciteit

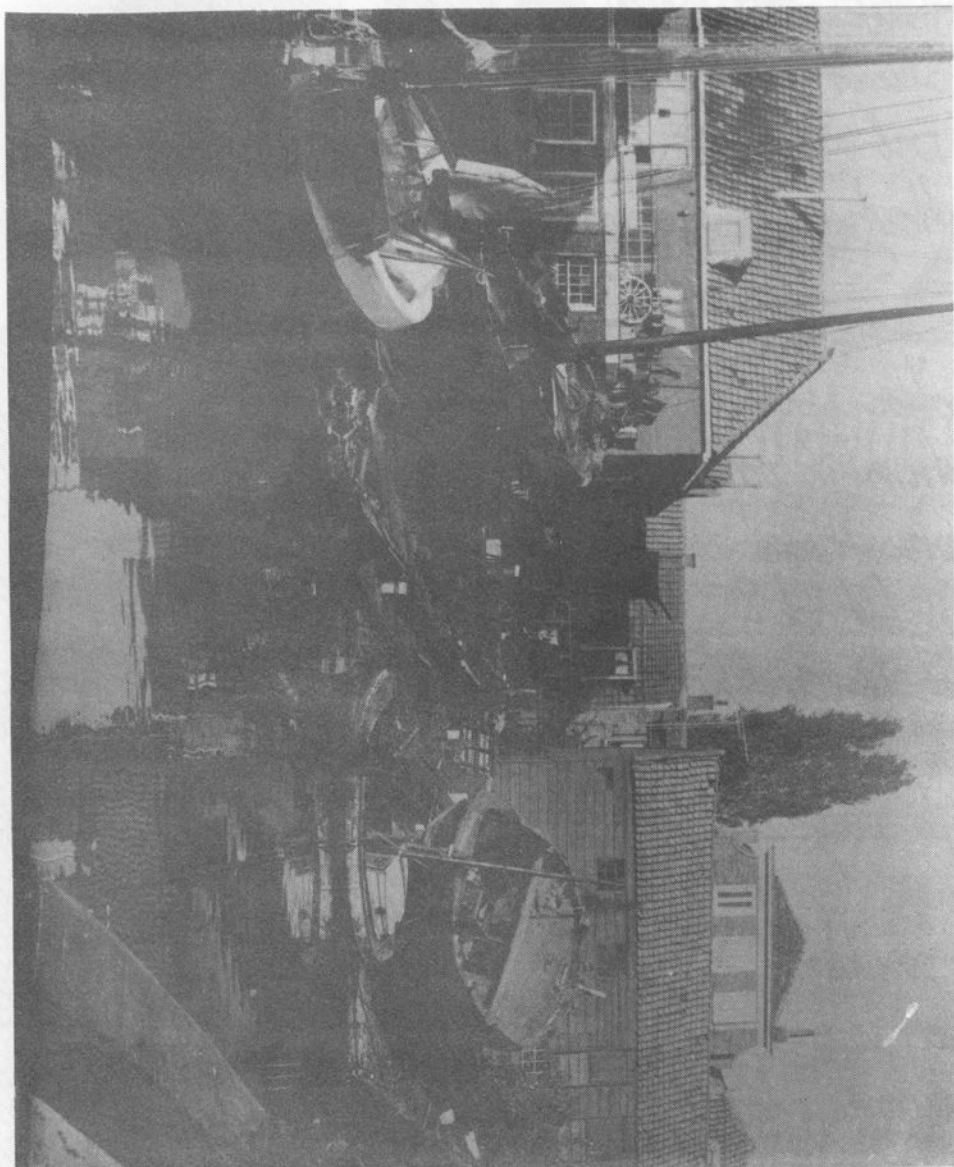
een dergelyk <sup>58</sup>  
schip moeden we  
u ontraden. Het  
schip is namen-  
lijk lek! Hier-  
bij wordt opge-  
merkt dat als u  
bij een visbotter  
in de bun kijkt,  
u niet schrikken,  
moet als u water  
ziet. Het schip is  
dan niet lek, want  
dit hoort zo.

Diet u geen water  
dan is er iets mis.

Men raadplege een deskundige op dit gebied.

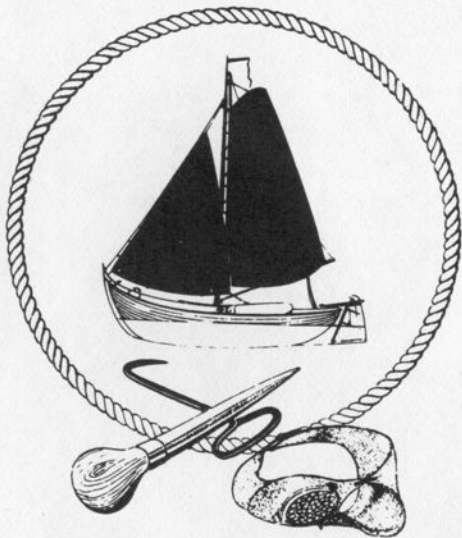
Stel u hebt een tweehands botter  
op de kop, weten de fikken dan moet ze  
svellig, he'sij voor restauratie, he'sij voor  
onderhoudswerkzaamheden de helling op.

Bij voorkew doet u dit bij een door de  
vereniging Botterbehoud goedgekeurd  
werk. Natuurlijk moet



u van tijd tot tijd de zeilen vernieuwen.  
 Dit laat u doen bij een zeilmaker, vroeger  
 ook wel Tagrijn geheten. Een origineel  
 beveling is aan de bevelen.

Als eigenaar van  
 de kofter speelt  
 u natuurlijk voor  
 schipper. Maar  
 bent u het ook?  
 Zo niet dan raden  
 we u om zo spoedig  
 mogelijk vaarles  
 te nemen. Op de  
 steeds denkbaar  
 wordende voorwegen  
 is vaarwaardigheid  
 zeker gewenst.



W. van der Schuur & Zn. v.o.  
 Zeilmakers  
 Sinds 1885 maker van bottertuigen  
 Ouderwets-degelyk werk  
 originele hennep lijken  
 Kerkstraat 45 Spakenburg  
 03499-1346



Omdat boters  
vandaag de dag  
schaars zijn, kan  
niet iedereen een  
boter aanschaffen.  
Dan is het advies:  
Laat je varen!

U hebt dan een  
vloot van oude  
originele zeilsche-  
pen tot u beschik-  
king. Deze vloot  
bestaat uit:

boters, kwaken  
schokkers, pluinden, tjalken, klippers, klipper-  
aken, stevenaken, hasselstroken, kotters,  
schoeners, galjassen e.v.a.

Maar wat u ook doet u mag niet vergeten  
om lid te worden van Vereniging Boterbehoud  
en mede te werken aan de volgende 100 jaar  
van Tenno V



## WADDENTOCHTEN

op originele tjalken  
f 150.- per week p.p.  
vanaf 29-6 tot 16-8-'74

## SCHIPPERSCURSUS

platbodems  
10 weekends f 250.-



## VERHUUR

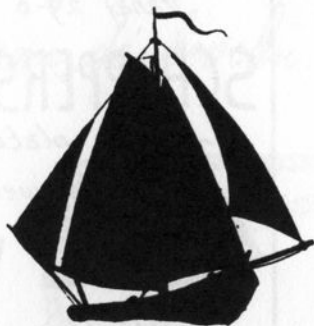
zeiltjalken v.a. f 800.- p.w  
met schipper - min. 8 slaapl.



F. Eisenloeffel

M.v. Borsselenlaan 69 - Amstelveen

tel. 020-432006

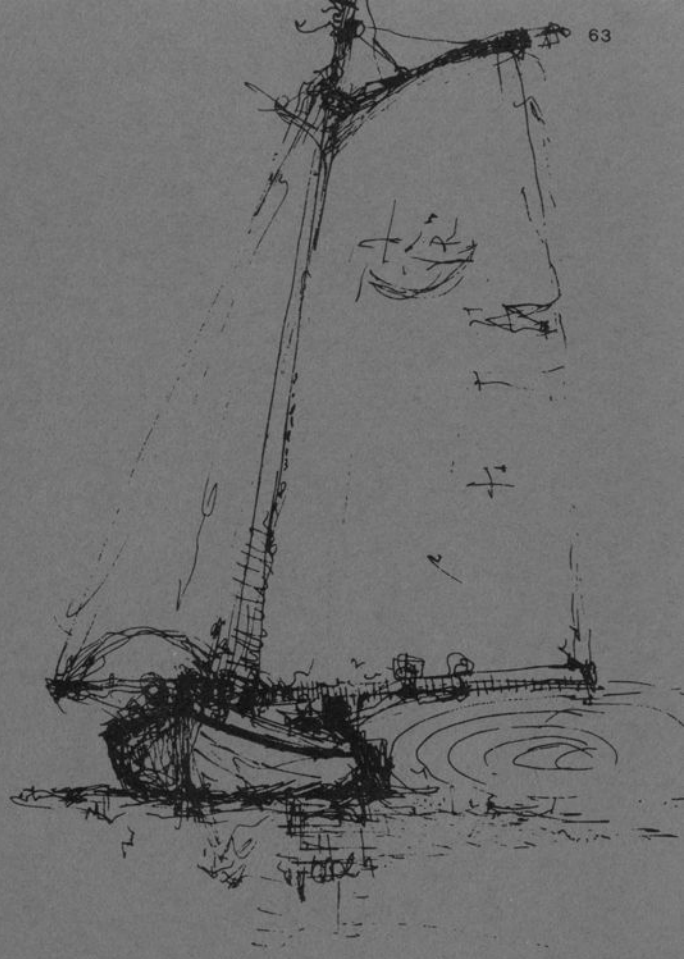


## VERENIGING BOTTERBEHOUD

*De botters moeten  
blijven! Steun  
daarom onze vere-  
niging als donateur.  
Slechts f10- per jaar  
(en Tagrijn gratis)*

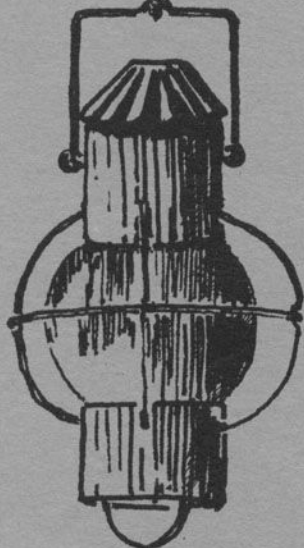


Zeilen  
op  
Waddenzee  
en  
Ysselmeer



op  
de  
oude  
**TRUI**

inlichtingen: Lars Doornbos  
Coendersstraat 1-3  
Delft  
Tel: 015-130148



De zeemeeuw vliegt  
de walvis zwemt  
de bootsman vloekt  
de kok wast zijn hemd

zo is het geweest  
en zo zal het blijven  
de zeeman arm  
en vals de wijven