A large red sail is the central focus, attached to a wooden boat. The sail has the text 'BU130' written on it in white. The background shows a clear blue sky and a calm blue sea. The boat's wooden deck and rigging are visible in the foreground.

BU130

Jaargang 30 - Nummer 1 - Juli 2024

De Bulletalie

Informatiebulletin voor de stichting tot behoud van de BU130
Uitgave van de Vereniging Vrienden van TRUI

Inhoud

Colofon	2
Redactioneel	3
Het winteronderhoud	4
Boekverslag van een plaatjesboek	7
Boekverslag "Het komt goed"	8
Boekverslag "Fantastische schepen"	9
Boekverslag "De Zuiderzee - een herinneringswerk"	14
Afscheidsverhaaltje / boekverslag "Buizen, bommen, bonzen en bidders"	17
Sjaarsch vaar weekend	19
Bericht van een Bonder - 1967 / '68 : EENS WAS IK ADMIRAAL..	21
Algemene Informatie Stichting tot Behoud van de BU130	26
Algemene Informatie Vereniging Vrienden van Trui	28
Opkomend Tij	29

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:

Zed Wildschut

Contact redactie:

Coenderstraat 1
2613 SM Delft
bulletalie@bu130.nl

Oplage:

300 exemplaren

Website:

<http://www.bu130.nl>

Fotografie:

Nick de Jong
Bas Mulder

Redactioneel

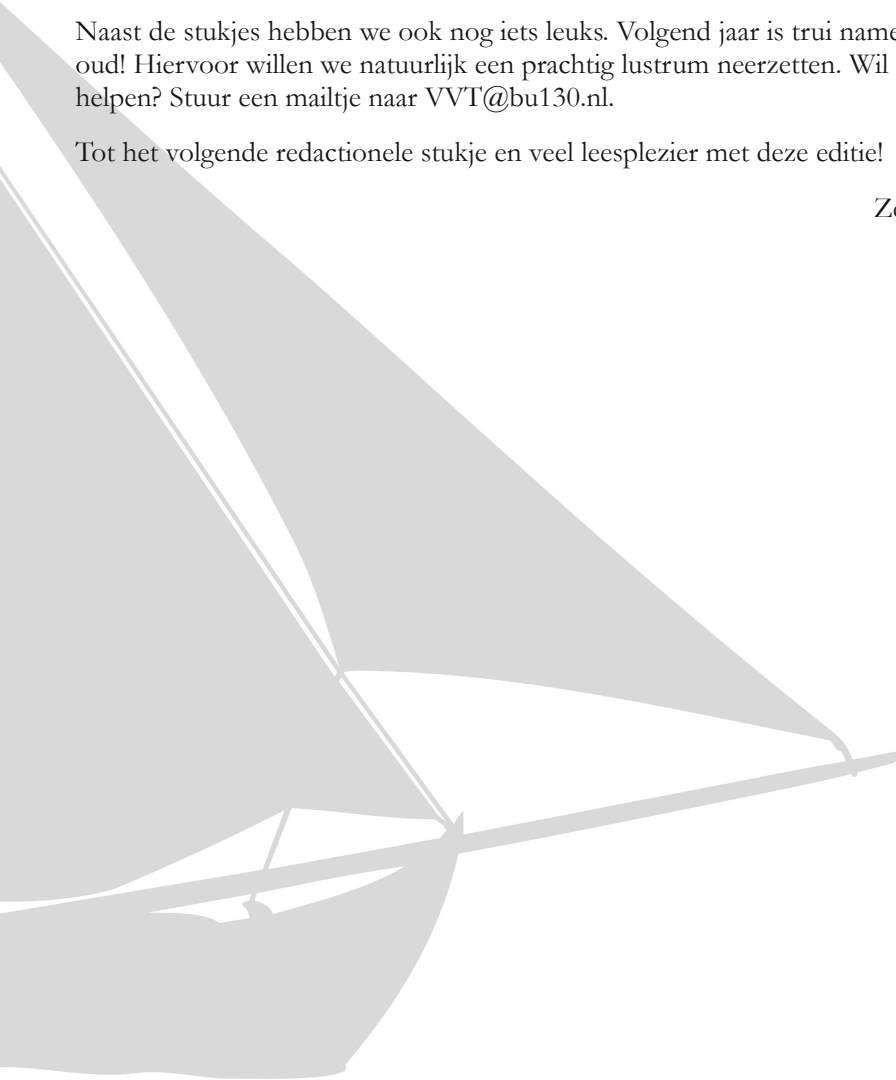
Het is weer een tijdje geleden sinds de laatste Bulletin, met wat onvoorziene vertragingen, studiestress en mijn vergeetachtigheid is t helaas een paar maandjes later geworden dan gepland, maar hier is hij dan!

Deze Bulletin brengt jullie een aantal boekverslagen van de bestuurscadeautjes, een verslag over het winteronderhoud (beetje laat, maar nog steeds leuk!) en nog een paar andere leuke verhalen.

Naast de stukjes hebben we ook nog iets leuks. Volgend jaar is trui namelijk 150 jaar oud! Hiervoor willen we natuurlijk een prachtig lustrum neerzetten. Wil je hierbij helpen? Stuur een mailtje naar VVT@bu130.nl.

Tot het volgende redactionele stukje en veel leesplezier met deze editie!

Zed Wildschut



Het winteronderhoud

Na het eeuwig durende zomeronderhoud zou je denken dat we wel een tijdje klaar waren met krabben, zagen en schuren. Maar daar heb je het fout, want zoals elk jaar moet er ook geklust worden in de winter. Je moet nu eenmaal iets doen in de winter om de mensen bij de boot betrokken te houden. En zoals iedereen weet doe je dat het beste door de mensen het onderwaterschip te laten krabben totdat ze zo zwart als roet worden. Dit jaar kregen vooral de sjaarsch de eer om de bottomcoat van de boot te krabben en wat waren ze blij. Zo blij dat ze de volgende dag opnieuw langskwamen om het klusje af te maken.



De blijde bottomcoat krabbers

Maar ik ga nu wat te snel. Dit gebeurde namelijk tijdens de hellingweek, maar daarvoor gebeurde ook genoeg. Laten we vanaf het begin beginnen. Voordat je aan een boot kan klussen moet je eerst maar eens beginnen met de boot uitruimen en opruimen. Dat is makkelijker gezegd dan gedaan, want ondanks dat dit stond ingepland op het weekend van 1 december gebeurde dit pas in het weekend van 16 december. Zoals de GrimGram zou zeggen: ‘met succes vertraagd’. Soms gebeurt dat en zeker na zo’n intens zomeronderhoud is het ook wel begrijpelijk dat mensen wel even genoeg hadden van klussen, waaronder mijzelf. Maar er moest toch wat gebeuren, dus hebben we de mouwen opgestroopt en zijn we dat weekend de boot gaan uitgeruimd en opgeruimd. We hadden zelf tijd voor een klein beetje motoronderhoud.

Met andere woorden we hadden lekker gewerkt, dus hoogst tijd voor vakantie. De kerstvakantie om precies te zijn. Maar ook in de kerstvakantie moest er geklust worden, net als we in de zomer hebben gedaan.

"Wanneer heb ik nou eindelijk eens vakantie"

- Kluscom

In de eerste week van de kerstvakantie heeft Isa en wat handige helpers twee daagjes besteed om de zeilen te repareren en wat zijn ze mooi geworden.

De week daarna was het tijd voor de soosklusweek. Deze ging voorspoedig we liepen voor op schema de gehele week en waren veel blije klussers aanwezig. We hebben de standaard dingen gedaan die bij de soosklusweek horen. Zoals het invetten van de blokken, het lijnoliën van de vlonders en het verven van het kookkastje. Er waren echter ook wat taakjes die niet standaard waren. Zo moest er een bakskist gerepareerd worden, gezien de achterkant verrot was. Ook moest het gaffelleer worden vervangen, de oude was namelijk z'n beste tijd voorbij.

Na de soosklusweek was het ook maar eens tijd om aan de boot zelf te klussen. Het was weer hoogstens tijd voor een heus krabfestijn. Want in de drie weekenden tussen de soosklusweek en de hellingweek was dat het enige wat er gedaan werd. KRABBEN, KRABBEN en nog meer KRABBEN. Niet iedereen bleek daar zin in te hebben, gezien er in die drie weekenden slechts vier dagen is geklust. Met gemiddeld zo'n drie mensen per dag, het liep dus niet echt storm.

Dit was echter niet het geval tijdens de hellingweek. Daar liep het daadwerkelijk storm, in tegenstelling tot het weer wat mooi bleef (grotendeels van de tijd). Net als de weekenden daarvoor werd er heel wat afgekrabd, het is een wonder dat de boot niet is weggekrabd. Het krabben ging zeer voorspoedig grotendeels te danken aan het nieuwe boeisel en de nieuwe boordrand. Deze waren in de zomer namelijk niet voorzien van harpuys, wat het krabben makkelijker en sneller maakte.

Dit kwam goed uit want deze hellingweek waren er weer wat bonusklusjes te doen. Zo moesten de vlonders worden voorzien van carbo, wat niet in de soosklusweek gedaan kon worden, vanwege de milieudienst (net als tanen). Verder mocht het ijzerwerk op de voorstevens weer eens wit worden geschilderd en moest BU130 er weer opnieuw worden opgeschilderd.

Er moesten ook wat dingen gebeuren met



het hout. Zo heeft Wiebe een spant op bakboord achter vervangen net als een rotte plank op het achterdek. Nu kan dat weer eventjes mee.

Ikzelf heb de schipperskooi gerepareerd die in elkaar was gezakt. Je mag zelf fantaseren hoe die in elkaar is gezakt, ik hoop alleen maar dat ze het veilig deden.

Nadat de hellingweek spoedig was verlopen waren er nog een paar weekenden te gaan. In deze weekenden (als ze door gingen) is er onder andere geharpuisd, geolied en aan de motor geklust, verder zijn er ook wat bonusklusjes gedaan, zoals het beter bevestigen van de braadspilschelpen en het afkrabben van pek op het voordek. Na deze weekenden was het weer tijd om de hele reutemeteut in te ruimen. Dit werd gedaan op 9 maart, geheel volgens planning.

Nu zou je denken dat we het weekend daarna weer in Enkhuizen waren, maar daar heb je het verkeerd. Om van Rotterdam naar Enkhuizen te gaan moet je namelijk onder bruggen door en deze winter hadden wij het ongeluk dat sommige bruggen niet open gingen. Wat betekend dat de mast plat moest. Dit ging wat lastiger dan verwacht waardoor we pas in het weekend van 23 maart in Amsterdam waren. Waar de mast er weer in werd gehesen om vervolgens te horen dat de enige brug die je nog door moet niet opengaat door te harde wind.

Enkhuizen is uiteindelijk wel bereikt, echter pas in het laatste weekend van maart.

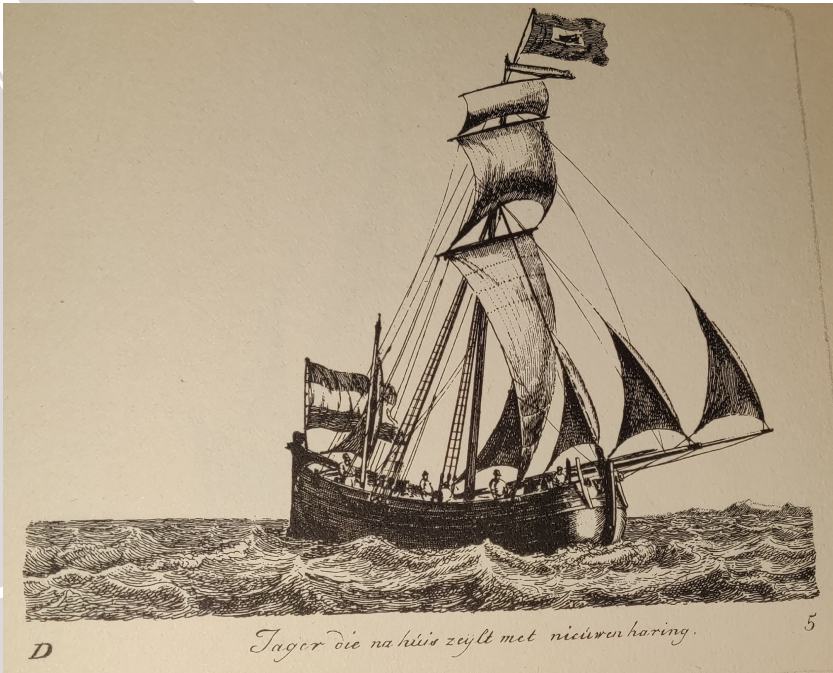
Is de boot nu af? HAAAAHA, nee. De boot is nooit af er zijn altijd dingen te doen. Zoals het stokteren wat niet gedaan kon worden door natte weekenden, de braadspil voorzien van ijzerwerk wat alleen een smid kan doen of het verbeteren van de kacheldoorvoer nadat deze is gebeunhaasd.

Niet uitmakend hoe erg je je best ook doet het werk houdt nooit op :P

Groeten, Nick
Commissaris onderhoud

Boekverslag van een plaatjesboek

Bij de afgelopen wissel van het bestuur kreeg ik traditiegetrouw een boek. Lea gaf mij een exemplaar van het boek "Verzameling van vier en tachtig stuks Hollandsche Schepen geteekend en in koper gebracht door G. Groenewegen oorspronkelijk gedrukt in 1789. In het boek staat een verzameling zeer verschillende schepen getekend. Groot en klein; zeegaand of op het binnenwater en voor vissen of vracht. Het gaat hier te ver om alle schepen te beschrijven maar het is vooral leuk om naar de verschillen te kijken. De tuigage is zeer divers, het aantal masten is wisselend en er staan zowel dwars- als langsgetuigde schepen in. Wat ook leuk is de verschillende zeilstanden die worden afgebeeld, er staan soms meerdere plaatjes in van hetzelfde schip met verschillende koersen. Ook schepen voor anker of met de zeilen te drogen worden. Misschien wel de meest interessante verschillen waren tussen vergelijkbare schepen uit verschillende provincies, de ene met een kluiver aan een ra en de andere gewoon met de herkenbare driehoek. Anyway best een geinig boek als je van oude bootjes houdt. Bijgaand een leuk fotootje uit het boek van een bootje dat kluivers spaart. Oja en het kofschip bestaat echt.



Boekverslag "Het komt goed"

Voor het boekverslag voor de overdracht van de oud penningmeester Christiaan naar mij ga ik vooral de hoofdpunten beschrijven. Tijdens het lezen van het boek kwam al heel snel naar voren dat elk hoofdstuk of groep aan hoofdstukken ongeveer hetzelfde thema heeft. Sommige dieren komen in de problemen of raken gewond/ziek en hebben hulp nodig. Daarnaast is het thema precies zoals de titel aangeeft, Het komt goed. Het zijn korte verhalen van meestal 1 en soms meerdere hoofdstukken gefocust op één dier en wat ze doen. Af en toe komen dieren opnieuw langs, of in een eigen verhaal, of in het verhaal van een ander dier.



Matthijs

Boekverslag "Fantastische Schepen"

1. Inleiding

Introductie van het boek "Fantastische Schepen" en de auteur: Frans Naerebout.

De schrijver was een Rotterdammer, maritiem ontwerper, schilder, tekenleraar, en waarschijnlijk nog veel meer. Hij was vooral bekend van zijn schepenplaatjes die je kon sparen net zoals de voetbalplaatjes werken in onze tijd.

Het shag merk Captain Grant stopte bij elke slof shag een plaatje van een schip dat getekend was door Naerebout. Ook bij beschuit uit Barendrecht zaten deze plaatjes. Hij heeft 7 boeken geschreven die allemaal over de zee en schepen gingen.

Het boek is opgedeeld in 20 losse stukjes, elk gewijd aan een ander schip of klasse van schepen, en elk stukje bevat een illustratie van dat specifieke schip of een schip uit die klasse.

Over het boek is op het internet niet heel veel te vinden, maar in het voorwoord wordt een klein inkijkje achter de ontstaansdenkwijze verschaft.

Het voornaamste doel van dit boek is het vertellen van bijzondere verhalen over hoe men vroeger de meest bizarre schepen ontwierp.

Het is een leuk boek om de lezer te vermaken en te prikkelen. Het boek is vrij oud, het is namelijk uitgegeven door uitgeverij WYT te Rotterdam in 1946.

Daarom is de stijl van het boek ook wat ik zelf Kluitman Hollands zou willen noemen, en valt daarmee ook in mijn lievelingsgenre, namelijk jongensboeken over avontuur, techniek en voertuigen uit de periode 1880 tot 1950.

2. Samenvatting

Het boek neemt de lezer mee op een reis langs 20 verschillende soorten schepen, waarbij elk soort schip wordt gepresenteerd met zijn unieke kenmerken, geschiedenis en belangrijke momenten.

In het boek worden de volgende schepen behandeld:



De Blixem van de Zee

Een schip uit 1653 dat toen al een vorm van mechanische voortstuwing zou hebben, het zou de Nederlandse heerschappij op zee onoverwinnelijk maken met haar fantastische prestaties. Helaas werd het een fiasco.

De wonderlijke geschiedenis van de Great Eastern

Het grootste schip wat tot dan toe was bedacht, dat alleen mogelijk was geworden door het bouwen van schepen van ijzer. De bedoeling was om het schip te gebruiken om zonder onderweg te stoppen gigantische hoeveelheden lading mee te nemen naar de verre oostelijke koloniën zoals Australië en Nieuw-Zeeland. Het verhuizen naar die gebieden was in de jaren van de Great Eastern namelijk erg in trek.

Zonderlinge Kanaalschepen

Hoe een catamaran en een schip met een villa volta achtige salon probeerden de wilde maar korte overtocht van Engeland naar het vasteland te revolutionariseren.

De komst van de gepantserde oorlogsschepen

Hoe tijdens de Amerikaanse Burgeroorlog het oorlogsschip een revolutionaire nieuwe wending kreeg, uitgelegd aan de hand van de verhalen van de Merrimac en de Monitor.

De Captain

Na de verschijning van de revolutionaire Monitor boog de Britse admiraliteit zich ook over hun schip van de toekomst. Revolutie en traditie vonden samen hun uiting in "De Captain", helaas zat er een fatale fout in het schip en zonk ze.

Cirkelvormige schepen

De Russische admiraliteit kwam met een eigen, uiterst opmerkelijk idee: het ronde schip met 9 schroeven en in het midden een toren met twee kanonnen. Er zijn twee van zulke schepen van het ontwerp van admiraal Popoff gebouwd. Later ook nog een jacht. Het jachtje was eigenlijk een normaal schip met een ronde vorm.

De verdere gebruiksgeschiedenis is niet bekend geworden bij de auteur, maar de beschrijving van de schepen en het ontstaan zijn wel erg leuk om te lezen.



Admiral Popoff

Gewone schepen met fantastische voortstuwing

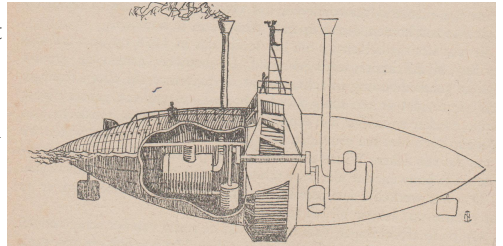
In dezelfde tijd waarin de Captain werd ontwikkeld, experimenteerde de Britse

admiraliteit met alles wat ze maar mogelijk konden gebruiken. Ook de Waterwitch is hiervan een goed voorbeeld.

De Waterwitch is het eerste schip in de Britse vloot dat de centrifugaalpomp/turbine gebruikte als voortstuwingsmechanisme. Het werd geen groot succes, maar achteraf weten we dat de turbine een typisch voorbeeld is van een techniek die zijn tijd zo ver vooruit was dat die niet rendabel toepasbaar bleek.

Sigaarvormige schepen

In de zoektocht naar de beste vorm komt een schip dat op een onderzeeër lijkt het beste naar voren, afgeleid van een vis en met een schroefring om het schip heen in het midden is dit een heel bijzonder type schip. De hoop was om met zulks een type schip binnen 4 dagen de Atlantische Oceaan over te kunnen steken. Ook dit revolutionaire type schip had helaas uiteindelijk geen goed einde.



Argonaut

Een pionierend schip in de duikboottechniek met veel voor die tijd ultramoderne snufjes om het bergen van schepen te vergemakkelijken, de beschrijvingen in dit stukje lezen bijna als een soort steampunk.

Glijboten

In dit stukje wordt aan de hand van een idee van een Franse uitvinder beschreven hoe men in de jaren 20 en 30 van de 20e eeuw boten zo snel mogelijk wilde maken waarbij een soort watervliegtuig zonder vleugels ontstond.

De Turbinia

Een kort stukje over een niet zo groot scheepje dat door een slimme toepassing van de stoomturbine voor die tijd bizarre vermogens leverde en daarmee gigantisch hoge snelheden bereikte.

De Connector

Een schip dat uit scharnierende delen is opgebouwd, en haar korte geschiedenis.

De Beukelsdijk

Een schip dat aan de onderkant veel breder was dan aan de bovenkant om stortladingen beter te kunnen vervoeren. Dit schip was belangrijk in de Nederlandse



voedselvoorziening ten tijde van de Eerste Wereldoorlog.

Gestroomlijnde schepen

Dit stukje gaat vooral over een paar bijzondere uitvindingen die men in Amerika heeft geprobeerd te maken.

Een duwende sleepboot

Hier wordt een uitvoerige beschrijving gegeven van een duwbinnenvaarder in Amerika, voor ons is dit een heel gewoon gezicht om een boot te zien die duwt en een paar pontons met lading, maar dit was in 1935 revolutionair op die grote schaal en met zo'n groot comfort.

Drijvende walvischoliefabriek

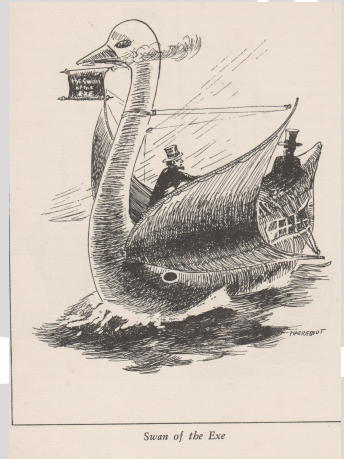
Dit stuk gaat over een groot schip dat een jaar lang op zee kan zijn in de gebieden rond de Zuidpool om op walvissen te jagen. Zodra een jachtschip een walvis vangt wordt die vis naar het moederschip gebracht en systematisch verwerkt tot walvisolie en andere walvisproducten.

Het rotorschip

Gebruikmakende van hetzelfde effect als vliegtuigvleugels kon dit scheepstype zich voortstuwten met behulp van rotorstaven op de bovenbouw, tegenwoordig wordt dit concept zelfs nog toegepast in moderne vrachtschepen om ze efficiënter te maken. Deze uitvinding kan je beschouwen als een modernere versie van het zeil. Maar in de tijd van dit boek werd het toch als een mislukking beschouwd, de rotorschepen waren niet sneller of efficiënter dan stoom of zeilschepen van die tijd.

De zwaan van de Exe

Zoals de titel al verradt betreft het in dit geval een schip in de vorm van een zwaan, ook de voortstuwing van dit schip was net als die van een zwaan, het schip had namelijk twee poten onder de romp die bewogen konden worden om zo het schip te bewegen. De hals was zowel een mast voor de vleugelvormige zeilen als een schoorsteen voor de machines die de poten bewogen. De enige niet-zwaanse concessie was het roer.



Swan of the Exe

Hekwieters

Dit stukje beschrijft hoe radervoorstuwing best wel flexibel is gebleken in de plaatsing van het voortstuwingsmechanisme, en daarna gaat dit stukje over de schepen met raderen aan de achterkant en hun toepassingen. De Nederlandse staat heeft in Nederlands-

Indië hekwielers toegepast in de pakketvaart aldaar.

Het naaldschip Cleopatra

Hoe de Engelsen na de overwinning op Egypte het logistieke probleem van het stelen van een obelisk hadden opgelost.

3. Analyse van de Stijl

De stijl is verbeeldend en netjes, de moderne lezer zou misschien moeten wennen aan het taalgebruik van 80 jaar geleden. Zodra men gewend is, is dit een heerlijk luchtige, makkelijk leesbare en verbeeldende schrijfstijl.

De opzet van het boek maakt het ook makkelijk om de losstaande verhalen ook los te houden.

4. Thema's en Motieven

Avontuur, innovatie, en de zee als een bron van inspiratie en uitdaging. Maar vooral pionierschap en vrijmoedigheid van geest en het nastreven van stoute en fantastische ideeën in het ontwerpen van dingen.

Eigenlijk is het hele boek een aanmoediging voor de innoverende uitvinder.

5. Illustraties

De illustraties zijn nette en doeltreffende pentekeningen, en als je je iets niet kan voorstellen bij de tekst wat soms voorkomt omdat sommige beschreven technieken niet meer in het echt bestaan, dan kan je op de tekening kijken en zie je meteen voor je hoe en wat.

6. Conclusie

Een erg leuk boek voor de geïnteresseerde in schepen of diegene die een paar bijzondere verhalen wil lezen die moeilijk te vinden zijn.

Het is vooral een prikkelend en inspirerend boek en heeft de test van de tijd heel goed doorstaan.

Persoonlijk heb ik het boek graag gelezen, en ik ga het zeker nog graag lezen. Ik weet zeker dat er nog veel mensen na mij gaan genieten van dit boek.

Boekverslag "De Zuiderzee - Een herinneringswerk"

Als cadeautje voor de officiële ingang van mijn tijd als VVT bestuur heb ik een prachtig boek uit het jaar 1932 gekregen over de zuiderzee. Het boek was geschreven tijdens de bouw van de afsluitdijk om de geschiedenis en cultuur van de zuiderzee te bewaren. Dat is duidelijk gelukt, aangezien ik hier, 92 jaar later, dit boek in handen heb.

Het boek bestaat uit verschillende hoofdstukken, elk geschreven door een andere auteur en 190 afbeeldingen als illustratie.



Woord vooraf

Het begint met een woord vooraf, geschreven door Dr. H. Colijn, waarin de impact van de afsluitdijk op de mensen, cultuur en natuur van de zuiderzee kort beschreven wordt, maar ook wordt de noodzaak van de afsluitdijk benadrukt.

De oudste geschiedenis der Zuiderzee

Dit stuk, geschreven door Ir. J.C. Ramaer, beschrijft hoe onder andere de Zuiderzee en de waddeneilanden zijn gevormd. Het stuk gaat verder in heel veel detail over hoe het gebied rondom de Zuiderzee er in het verleden uit heeft gezien.

De Zuiderzee in de geschiedenis van de Nederlandsche Gewesten

Dit is een stuk over de recentere geschiedenis van de Zuiderzee, geschreven door Jhr. Dr. P.J. Van Winter. Hier wordt in heel veel detail beschreven hoe de regio's rondom de Zuiderzee zich hebben ontwikkeld over de tijd en hoe het is gekomen dat dat deel van Nederland er zo uit ziet zoals het nu doet. Bij dit hoofdstuk zitten een aantal foto's die laten zien hoe Nederland eruit zag op verschillende tijden in de geschiedenis. Dit hoofdstuk laat vooral zien hoe groot de impact van de zuiderzee is geweest op de geschiedenis van Nederland en hoe het er nu uit ziet.

De economische betekenis van de Zuiderzee

Deze hoofdstukken bestaan uit een voorwoord door Mr G. Vissering gevolgd door een uitgebreidere beschrijving van de economische impact van de Zuiderzee door Mr C. W. Ritter. Hier wordt beschreven hoe de visserij eruitzag in de jaren voor de bouw van de afsluitdijk en wat daaraan is veranderd toen bekend werd dat de afsluitdijk zou komen. Het stuk laat ook zien hoe groot de invloed van de visserij

was door verslagen te laten zien over de hoeveelheid en prijs van vis over de jaren.

Langs de oevers

Dit stuk beschrijft de steden langs de oever van de Zuiderzee. Hiermee wil de schrijver Henri Polak de schoonheid van de steden vastleggen die nu niet meer aan de zee liggen zodat het op een manier bewaard kan worden in het geval die schoonheid verdween met de bouw van de afsluitdijk. Hij beschrijft in dit stuk in veel detail de mooie aspecten van de steden en dorpen aan de Zuiderzee, en de invloed die de Zuiderzee op deze steden heeft gehad doormiddel van een tocht langs de oever. Bij het stuk zitten een hele hoop foto's van de steden en culturele aspecten, zoals de plaatselijke klederdracht, en natuurlijk de visserij.



De vissersmaaltijd op een Volendammer botter bestaat meestal uit het met de vingers verorberen van het „zoodje”

De stervende folklore der Zuiderzee

Dit lange stuk, geschreven door D. J. van der Ven, beschrijft hoe de folklore rondom de Zuiderzee eruit heeft gezien. Doordat de vissersbevolking op de zuiderzee verdwenen is, is hierbij ook hun folklore verloren gegaan. Dit stuk laat een hele hoop van de rijmpjes en liedjes zien die in het verleden een rol speelden onder de vissers, en taboos die er waren. Ik kan helaas niet alle rijmpjes en liedjes hierin zetten, maar ik heb er eentje uitgekozen over het zeilen op een botter, wat hier natuurlijk wel toepasselijk is.

"U, sterre der zee, mijn botter gewijd
Wees onze geleidster, bestralend altijd
Den weg op de zee en den weg in het leven,
Wil ond in den arbeid God's zegening geven"

Er wordt ook heel uitgebreid verteld over de oude volkskunst, klederdracht en andere culturele aspecten van de Zuiderzee die verloren gegaan zijn, met hierbij een hele hoop plaatjes van deze klederdracht en een aantal cultureel significante plekken in de dorpen rondom de Zuiderzee.

De tongvallen langs de Zuiderzeekust en op de eilanden

Dr. G. G. Klooe gaat hier met een taalkundige blik in op verschillende dialecten die

gevonden konden worden rondom de Zuiderzee en op de eilanden. De eilanden zijn nu opgeslokt door flevoland, en mede daardoor zijn veel van de dialecten grotendeels verloren gegaan.

De Zuiderzee en de Watersport

Dit stuk, geschreven door H.C. A. van Kampen, beschrijft kort hoe watersport een rol speelde op de Zuiderzee.

Hoofdstukken over de natuur op de zuiderzee

Het boek bevat hierna een stuk over de vogels van de Zuiderzee, door Rinke Tolman, een stuk over de hydrobiologie, door Dr. H. C. Redeke en een stuk over de plantengroei rond de Zuiderzee, door Ir. J. L. van Soest. Deze stukken laten zien dat de Zuiderzee ook heel veel invloed heeft gehad op de natuur in de omgeving, en dat de natuur van de Zuiderzee best bijzonder was. Dit is natuurlijk ook enorm veranderd toen de Zuiderzee opeens geen zee meer was.

De toekomst van het Zuiderzegebied

In dit stuk schrijft Dr. H. N. ter Veen over de potentiële plannen voor de afsluiting en inpoldering van de afsluitdijk. Hij bespreekt wat er allemaal had kunnen gebeuren met en rondom het IJsselmeer en wat voor een impact dat had kunnen hebben.

De Zuiderzee na de afsluiting en drooglegging - slotwoord

adr. Ir. H. Wortman schrijft in dit laatste hoofdstuk over de plannen van de afsluitdijk en de polders, waarbij toen wel nog het plan was om het Markermeer in te polderen. Hij herhaalt hier kort alle dingen die verloren zijn gegaan, maar hij merkt ook op dat de nieuwe polders ook veel voordelen kunnen hebben voor de dorpen en steden in die regio. Hiermee sluit hij het boek af met een positief vooruitzicht.

Ik vond het zelf erg leuk om de bouw van de afsluitdijk uit het perspectief van toen te zien. Ik had me nooit echt gerealiseerd hoe veel impact het heeft gehad op de mensen, natuur en cultuur in die regio. De bouw van de afsluitdijk is voor mij altijd gewoon een feit geweest, dus ik vond het leuk om een beetje mee te krijgen hoe bijzonder dit eigenlijk was in die tijd. Ik heb dus genoten van dit boek en ben blij dat ik hier nu net een beetje meer van weet.

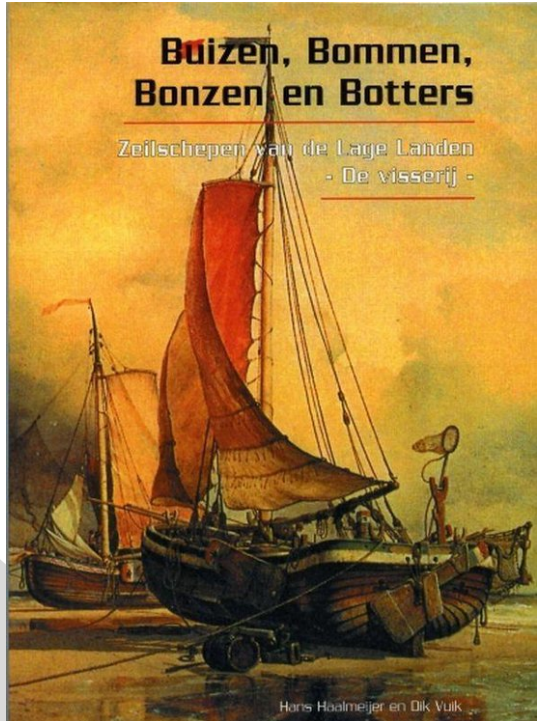
Zed

Afscheidsverhaaltje / boekverslag

“Buizen, bommen, bonzen en bidders”

Dag Lieve lezers,

Ik ben er inmiddels officieel helemaal klaar mee! Mijn taken als secretaris en bulletalie-in-elkaar-vouwer zijn in goede handen bij Harry en Zed en ik ben officieel uitgehamerd bij de ALV en verblijd met een rot en plakkerig stuk botterhout wat voor eeuwig in mijn huis als trofee zal staan. Nou rest me alleen nog een stukje in de Bulletalie waarin ik doe zeg tegen jullie. Nou zou ik kunnen vertellen wat ik de afgelopen twee jaar heb gedaan, maar daar kunnen jullie ook de jaarverslagen voor lezen. Het leek mij leuker om een stukje Botterbibliotheek uit te lichten. Zoals ieder lid van Stichting of VVT heb ik bij mijn aanstelling een boek gekregen, om de kennis binnen ons blijde bottergezelschap steeds verder uit te breiden. In de hoop mensen te enthousiasmeren om de boekenkast wat vaker open te trekken hier dus een boekverslag over het boek “Buizen, bommen, bonzen en bidders” van Hans Haalmeijer en Dik Vuik.



Op de omslag zien we een bijzonder dramatisch schilderij van twee schepen (bomschuiten?) die op het strand (Katwijk?) liggen. Het boek heeft een lekker allitererende titel en uit de ondertitel maken we op dat het boek gaat over alle verschillende soorten Nederlandse visserij schepen. Dan gaan we door naar de inhoud. Het begint met een inleiding, die best lekker wegleeft maar weinig inhoudelijk interessante dingen vertelt. Dan is er een kort historisch overzicht met het verloop van de visserij door de eeuwen heen. Aan het einde een schilderij waar schepen de haven uitvaren. Is het Workum? Daarna volgt er een lijst met schepstypen. Er zijn schepen met grappige namen als Knots, Pink, Platje van Maassluis, Schipje en Slabber. Na deze opsomming volgt een verhaaltje over elk

boottype. Het format van alfabetisch scheepstypes toelichten zorgt ervoor dat het niet een boek is wat je graag in één keer doorleest, het ene verhaal gaat niet door op het vorige. Een chronologische opzet had het interessanter gemaakt. Wel is het een leuk boek om zo af en toe in te bladeren of om als naslagwerk te gebruiken als je iets over een specifiek scheepstype wil weten. Er staan leuke plaatjes in. Helaas staat Trui niet als hoofdrolspeler op de foto, maar wel op de achtergrond bij het stukje over bidders. Concluderend zou ik iedereen aanraden er eens in te bladeren en wat te lezen, maar zijn er misschien leukere boeken in de boekenkast voor als je een boek van voor tot achter uit wil lezen.

3 sterren - Vanaf nu te vinden in uw botterbibliotheek in de voorzaal van de Bolk

Lea



Sjaarsch vaar weekend

Een vereniging heeft leden, oud-leden en ook ieder jaar nieuwe leden, de eerstejaars. Deze nieuwe leden (waar ik zelf ook toe behoor) mochten begin dit academisch jaar kennis maken met Trui tijdens het eerstejaarsvaarweekend.

Om een weekend te kunnen gaan varen heb je natuurlijk onze Trui nodig, dus het weekend begon met een treinreis naar Enkhuizen. Hier zijn we vanaf het station richting haven gegaan, maar wel met een kleine tussenstop in een leuk café om alvast wat sterke verhalen uit te wisselen. Na wat gezelligheid was het wel laat zat en hebben we ons als puzzelstukjes in de boot gelegd voor de nacht.

Verder heb je voor het varen een route over water nodig, dit was het volgende punt van aandacht. Met een westenwind leek het Lea, onze schipper van het weekend, wel een idee om van Enkhuizen naar Medemblik te varen en op de zondag weer terug. De groep hebben we in tweeën gehakt en hier hebben we team boodschappen en team klaarmaken van gemaakt. Proviand is natuurlijk van groot belang aan boord van ieder schip en daarvoor is een boodschappenlijst ook wel handig. Vooral BIER en de "uitgebreide" lijst voor het diner op de zondagavond was erg belangrijk: 1 kg pasta en 2 kg rood ;^)

De route was uitgezet, maar het bevaren ervan was nog best een uitdaging. Tegen de wind invaren is namelijk best lastig en we mochten dus opkruisen. Dit ging best redelijk, maar de snelheid viel toch tegen. Uiteindelijk heeft Lea bedacht dat het beter was om met de motor te gaan varen. De snelheid richting Medemblik ging hier enorm mee omhoog, maar omhoog ging ook het water bij de boeg. Je raadt het al, schitterende waaiers. We zijn netjes op tijd, maar wel wat verzopen uiteindelijk aangekomen in Medemblik.

Na veelvuldig gekletter van douches in het sanitair gebouw van de haven zijn we gaan eten om hierna nog het bruisende Medemblik in te gaan. Het klinkt misschien sarcastisch, maar het was echt zo. Met meerdere cafés vol met mensen en een heuse DJ op de bovenverdieping van één van de tenten was er echt zat te beleven. We zijn dus ook zeker niet allemaal vroeg in de puzzel gedoken.

De volgende dag zijn we -ik in ieder geval- begonnen met koffie, met wat ontbijt erbij natuurlijk. Er stond een mooie zeildag voor de boeg, want de zon was tevoorschijn gekomen. De wind was ten opzichte van de zaterdag iets minder en dit maakte het heel ontspannen varen. Onderweg zijn we nog wat andere waterratten tegengekomen, onder andere een paar windfoilers van het Nederlandse team. Het was bij ons aan boord duidelijk dat iedereen steeds beter was ingespeeld op elkaar en

de uit te voeren taken, met als gevolg dat we zonder problemen naar Enkhuizen zijn gevaren.

De laatste etappe van het weekend bestond uit een aantal onderdelen: eten, opruimen, schoonmaken en de trein terug naar Delft opzoeken. Het eten was de eerder genoemde pasta rood, met de onderdelen pasta en rood dus, logisch toch. Overigens hadden we er ook nog wat kaas bij die vanuit het ontbijt over was. Met het schoonmaken was er nog een spannend puntje, vangen we op tijd de langzaam wegdrijvende vloerplanken nog. Voor het schoonmaken hebben we ze namelijk naast Trui in het water gelegd en als je tegelijk met de schoonmaak ook aan het kletsen bent, ontsnappen ze nog wel eens aan de aandacht. Met alle onderdelen weer schoon en veilig aan boord was het tijd om de choochoo op te zoeken. Het was een memorabel, beetje nat, maar vooral ontzettend leuk weekend. Ik ben zelf overigens de code van het sanitair in Medemblik niet meer vergeten, dus ik "koester de blijde verwachting" dat ze deze niet te snel veranderen.

Misha



Bericht van een Bonder

Beste Bottervriendinnen en – vrienden, In het blad Spiegel der Zeilvaart nr. 9 van november 2023 las ik het hartverwarmende verhaal over jullie belevenissen met de aloude botter Trui. Geweldig te lezen hoe jullie de handen uit de mouwen steken om dit bijzondere schip in de vaart te houden.

Hier spreekt een stem uit het verleden. Ik ben nu 82 jaar en vanaf mijn tiende ben ik niet van het water weg te branden. In de zestiger jaren van de vorige eeuw studeerde ik in Delft aan de afdeling Bouwkunde van de toen nog Technische Hogeschool. Het geval wilde dat een docent Handtekenen - ik ben zijn naam vergeten – een enthousiast zeiler was. En zo werd een schetsexcursie georganiseerd langs de oude Zuiderzeesteden, waarbij de botter Trui en de tjalk Vier gebroeders van Frans Eissenloeffel werden gebruikt als verblijf en transport van haven naar haven van een groep bouwkunde studenten. Dat moet waarschijnlijk in 1966 zijn geweest. Ik was een van de deelnemers aan die schetsexcursie en ik bewaar nog steeds prettige herinneringen aan het varen met de Trui en de Vier Gebroeders, soms tijdens nachtelijke uren. Ik heb daar nog foto's van.

Ik was in mijn studententijd lid van de Delftsche Studenten Bond (DSB) en mocht mij een jaar "admiraal"- voorzitter – noemen van de ondervereniging, de zeilvereniging Peer den Schuymer. Daarover gaat het verhaal dat ik jullie niet wil onthouden en dat ik als bijlage meestuur. Het geeft een beeld van de studentensfeer in de zestiger jaren aan de vooravond van de ontwikkelingen naar de Bruine Vloot.

1967 / '68 : EENS WAS IK ADMIRAAL..

Peer den Schuymer

In mijn studententijd ben ik lid van de Delftsche Studenten Bond, de DSB. Binnen de DSB heb je verschillende onderverenigingen, zoals: "Kachel" (toneel), "Logika" (debatingclub), "t Vogeltje" (fotografie) en "Peer den Schuymer", de zeilvereniging. Over die zeilvereniging gaat het in dit verhaal. Peer den Schuymer, de naam stamt uit de stripverhalen over Kapitein Rob. Peer is een verzonden kaper of zeerover uit de 17e eeuw.



Elke studentenzeilvereniging heeft een structureel probleem: het zeilseizoen valt samen met de vaak langdurige zomervakanties, die wij studenten ons permitteren. De meeste leden zwerven dan individueel op eigen bootjes of varen mee op de

jachten van hun ouders. Van gemeenschappelijk zeilen in verenigingsverband komt dus niet veel. Hooguit in het vroege voorjaar of najaar wordt er op de Kaag bij botenverhuurder Jan van Asselt een aantal “zestien-kwadrants” gehuurd om daarmee wedstrijden te zeilen.

De rest van de activiteiten bestaat voornamelijk uit periodieke “borrels” op de Sociëteit Tyche, gelegen aan de Oude Delft op nummer 123. Daar worden sterke verhalen uitgewisseld en als de stemming stijgt, klinken er allerlei zeemansliederen. Het “officiële” clublied van Peer den Schuymer is “Berend Botje ging uit varen. Met zijn scheepje naar Zuidlaren”. Als dit lied gezongen wordt, staan de leden eerbiedig op, vaak enigszins wankel, om zich vervolgens naar de eetzaal te begeven om de culinaire hoogtepunten van chef-kok Jan Peperzak (“Peperzak, Peperzak, wat verstaat die man zijn vak”) te genieten. Behalve wanneer boven aan de trap de walgelijke lucht van Rode Kool wordt opgesnoven. Als één man draait de groep Schuymers zich dan om en even later doet de Chinees op de Molslaan goede zaken. Een eenvoudige, doch voedzame nasi kost daar fl. 1,80 (ongeveer € 0,82) in die tijd.

Het zal duidelijk zijn dat ik als enthousiast zeiler al gauw lid wordt van Peer den Schuymer en van harte meedoe aan de borrels en de wedstrijden op de Kaag. Vaak komen bij die borrelpartijen verhalen over botter- en tjalkavonturen ter sprake. Voor het goede begrip: in de tijd dat dit verhaal speelt, de zestiger jaren van de 20e eeuw, is er nog nauwelijks sprake van wat later de “Bruine Vloot” zou gaan worden. Maar in die jaren zestig drijven er in de havens van de voormalige Zuiderzee nog allerlei in onbruik geraakte vissersschepen, bidders, schokkers en pluten. Sommige worden voor een appel en een ei gekocht door enthousiastelingen, die deze oude houten schepen met bloed, zweet en tranen restaureren. Soms komen daar zelfs echtscheidingen uit voort. Om een beetje de kosten te dekken, verhuren zij hun schip aan alternatievelingen, vaak studenten dus. Andere bidders komen in de commerciële verhuur. Zo heb je destijds in Spakenburg de kroegbaas Bob Meesters, die als nevenbedrijf aftandse bidders verhuurt. Met die schepen is altijd wat aan de hand. Als je de Berichten van de Reddingsmaatschappij van die tijd leest, dan staan er stevast verhalen in over de Bob Meesters-bidders, die op de dijk lopen, veelvuldig lekken, motorpech hebben en bijna of helemaal gezonken zijn. Vaak lees je dat de bemanning van deze pechschepen uit studenten bestond. Dit soort avonturen levert dus pittige gesprekstof bij de borrels van Peer den Schuymer op.

Een nieuw bestuur

Elk jaar moet er een nieuw bestuur van de Zeilvereniging Peer den Schuymer worden gekozen. Dat gebeurt tijdens de jaarvergadering; bij voorkeur gedurende de nachtelijke uren. Het bestuur van Peer bestaat uit een “Admiraal” (voorzitter), een “Schout-bij-nacht (penningmeester) en een “Bottelier” (secretaris).

Het merkwaardige verschil in rang tussen een eenvoudige Bottelier, een onderofficier en de hooggeplaatste Admiraal en Schout-bij-nacht is bij de oprichting van Peer den Schuymer kennelijk niemand opgevallen. Wellicht sprak het feit dat een bottelier bij de marine belast was met het toezicht en het beheer van de dranken(!), de levensmiddelen en de uitdeling daarvan, zozeer tot de verbeelding van de heren studenten, dat binnen het bestuur van Peer den Schuymer een Bottelier zich kan meten met een Admiraal en een Schout-bij-nacht.



Friezen en Hollanders

Het reglement van de Vereniging kent een merkwaardig artikel: er mag telkenmale *slechts één Fries* in het Bestuur zitten.

Kennelijk heeft in het verleden een Hollandse meerderheid in een dronken bui dit artikel weten door te drukken. Wellicht uit een eeuwenoud angstgevoel voor een mogelijke Friese suprematie. Lag de Slag bij Warns van 1345, waarbij vele Hollanders door de Friezen onder het motto: “Leaver dea as slaef” (liever dood dan slaaf) in de pan gehakt werden, misschien nog vers in het collectieve geheugen der Hollanders?

Hoe het ook zij: met vele reglementen gaat het zo dat ze met veel gedelibereer tot stand komen, maar naderhand wordt er weinig meer naar omgekeken.

En zo kan het dus gebeuren dat in 1967 het toen zittende Peerbestuur op zoek gaat naar opvolgende bestuurs-kandidaten, de reglementen niet inkijkt en nota bene toevallig drie Friezen uitkiest! Dat zijn Nico Pellenbarg uit St. Nicolaasgea, Han Vrijling uit Grou en mijn persoon, Rob Busser uit Ljouwert.

Ter Sociëteit zoeken wij, kandidaat-bestuursleden, elkaar op, drinken een borrel en besluiten te doen of onze neus bloedt als het om onze Friese afkomst gaat. We verdelen de taken: Nico zal Bottelier worden, Han Vrijling Schout-bij-nacht en ik Admiraal. Na nog een paar borrels verklaren we dat dit komende jaar onder Frysk bewind een totaal ander Peer-jaar moet gaan worden. We zullen die Hollanders wel eens een poepje laten ruiken! Waarvan acte.

Op de bewuste jaarvergadering worden we - ver na middernacht - zonder problemen als nieuwe bestuursleden verkozen en geïnstalleerd. Waarschijnlijk bij gebrek aan tegenkandidaten. Als kersverse Admiraal houd ik, getooid met een doorleefde, groezelige, eens witte zeilpet, een intreerede. Wat ik gezegd heb, weet ik niet meer. Maar mij kennende, zal het ongetwijfeld een gloedvol en enigszins bombastisch betoog zijn geweest. Met enig leedvermaak duid ik op het totaal Friese karakter van dit nieuwe Bestuur. En ik kondig aan dat het een bijzonder jaar zal

worden onder dit Noordelijke Bewind.
De leden laten het zich allemaal gewillig aanleunen.

Beerenburg

Eenmaal op het pluche gezeten, gaan we aan het werk. Actiepunt nummer één is het introduceren van een Friese Drank op Sociëteit Tyche. Voor mij als voormalig geheelonthouder toch wel een merkwaardig fenomeen. Die bijzonder Friese Drank is uiteraard Beerenburg, in die tijd in “Holland” nauwelijks bekend. Bottelier Nico Pellenburg schrijft diverse Friese Beerenburg stokers aan met het verzoek een aantal flessen te leveren, tegen betaling uiteraard. De Friese Beerenburg producenten blijken kopschuw te zijn; ze vertrouwen kennelijk de solvabiliteit van de heren studenten niet. Maar de aanhouder wint en uiteindelijk is de firma Meekma in Drachten bereid een zestal flessen Beerenburg naar Delft te sturen. In de Sociëteit maken wij propaganda voor ons Fryske slokje door het zelf te nuttigen en kwistig uit te delen. Een kroegtijger, ongetwijfeld een Hollander, merkt op: “Beerenburg, ’t kost een dubbeltje meer en smaakt een kwartje lulliger”. Maar toch, we constateren dat kort nadien diverse Friese Beerenburg-fabrikanten pogingen ondernemen om hun product buiten Fryslân populair te maken door middel van reclamecampagnes. Wellicht hebben wij hen op een idee gebracht. Tegenwoordig kun je overal Sonnema, Plantinga en Weduwe Joustra kopen. Van het laatste merk doet overigens hardnekkig het gerucht de ronde, dat de Weduwe herself de smaak verhoogt door in het brouwsel te urineren...

Grote schepen

Actiepunt twee van ons Friese bestuur is het zeilen met grote traditionele zeilschepen, zoals tjalken en botters. Ik heb in die tijd daarmee al wat ervaring opgedaan en ik heb in Muiden Frans Eisenloeffel(†) leren kennen. Frans bezit een aantal tjalken die hij zelf heeft opgeknapt en hij verhuurt zijn schepen. We huren als bestuur van Peer den Schuymer vier tjalken bij Frans. Om de kosten per deelnemer enigszins dragelijk te houden, zullen er per tjalk minimaal tien opvarenden moeten zijn. We hebben dus minstens veertig malloten nodig, die bereid zijn om de vier Spartaans ingerichte tjalken - slapen op stro - te bemannen. Enigszins bezorgd hangen we in de Sociëteit een intekenlijst op. Maar “Als we niet voldoende mensen bij elkaar krijgen, kunnen we nog altijd zusterverenigingen in Leiden en Utrecht benaderen”, hebben we bedacht. Maar wat een verrassing! Binnen de kortste tijd hebben we onze intekenlijst voll! Sterker: ruim honderd(!) enthousiastelingen willen meevaren. Dat betekent geen vier, maar liefst tien schepen. We huren links en rechts met behulp van Frans Eisenloeffel een zestal schepen bij.

En zo verzamelt zich enkele weken later bij Muiden een bonte vloot van tien grote

schepen, bemand met studenten. Frans Eisenloeffel vaart zelf ook mee. Hij is bijzonder enthousiast, want zelden ziet hij al zijn schepen samen met een aantal andere in een vloot verzameld, tegelijkertijd varen. Het lijkt wel op Skûtsjesilen. Frans is een uniek figuur, ras-zeiler met daarnaast een voorliefde voor gietijzeren potkacheltjes en “vuurduveltjes”. Aandoenlijk, hoe hij ’s ochtends al zijn schepen langs gaat met een bos aanmaakhoutjes in de hand, om zijn kacheltes voor de verkleumde bemanningen aan te steken. En dan kunnen er eieren met spek gebakken worden.

We hebben een prachtig weekend gehad, vroeg in het jaar: april 1968. Wedstrijden gezeild van Muiden naar Marken en terug en een poging tot Admiraalzeilen gedaan. Dat laatste is een soort show zeilen, waarbij de schepen allerlei manoeuvres uitvoeren. Het is een prachtig gezicht: die grote schepen met bruine en witte zeilen.

En zelf ben ik natuurlijk apetrots, dat ik van deze verenigde vloot de Admiraal mag zijn, de eerste en de laatste keer dat ik een dergelijke maritieme positie heb bekleed.



De trend was gezet.

In later jaren, hebben de na ons komende besturen van Peer den Schuymer dit soort evenementen met grote schepen georganiseerd. Ook andere studentenverenigingen nemen dit voorbeeld over. Het gaat wat te ver om te zeggen dat door ons initiatief het zeilen met grote schepen en daarmee het ontstaan van de Bruine Vloot in Nederland van de grond is gekomen.

Maar we hebben wel aan de wieg van deze ontwikkeling gestaan.

Rob Busser

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.

De opleiding

Om met het schip te kunnen varen zijn altijd

Contact

Stichting tot behoud van de BU130

Adres: Buitenwatersloot 1-3
2613 TA Delft

Email: info@bu130.nl

Website: www.bu130.nl

Iban: NL49INGB0003030194

KvK : 41145242

Bestuur

Voorzitter:

Alexander van den
Hoogen
06-51690327

Secretaris:

Luka van der Heijden
06-47341377

Penningmeester:

Jasper Dijt
06-47987308

Commissaris Onderhoud:

Nick de Jong
06-31490146

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 opleidingsstelsel 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

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

Activiteit	Studentenprijs
1 dag	€230
Weekend (2 dagen)	€385
3 dagen	€470
4 dagen	€550
5 dagen	€635
6 dagen	€715
Week (7 dagen)	€800
Inschrijfweekend (*)	€14
Bikkelweekend (*)	€8,50
SIO's (*)	€5,50
Maat (*)	€5,50
Schipper (*)	€5,50 (**)

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

Contact

Vereniging Vrienden van Trui

Adres: Buitenwatersloot 1-3
2613 TA Delft

Email:

Iban: NL44 INGB 0009
3560 42

KvK: 27.25.14.40

Bestuur

Voorzitter:

Jasper Teunissen

Secretaris:

Jan (Harry) Siblesz

Penningmeester:

Matthijs Schramp'

Commissaris Bulletalie:

Mariza (Zed)
Wildschut

De Vereniging Vrienden van Trui (VVT) is een vereniging die als hoofdtaak de promotie van de botter BU130 heeft en zich een grote betrokkenheid tussen haar leden en de botter tot doel stelt. VVT is opgericht in maart 2002 en onder haar verantwoordelijkheid vallen onder meer: het uitgeven van de Bulletalie, het onderhouden van contacten met sponsors en het aanleveren en verkopen van promotiemateriaal. Voor vragen of opmerkingen aangaande de vereniging of het lidmaatschap kunt u altijd contact met ons opnemen.

Contributie

De contributie bedraagt voor studenten €7,50 en voor niet-studenten €15 per kalenderjaar. Wil je betalen per automatische incasso? Vraag dan om het formulier.

Lid worden

Uitsluitend schriftelijk of per e-mail en bij voorkeur met een aanmeldingsformulier dat u kan verkrijgen door contact op te nemen met de vereniging.

Beëindigen van het lidmaatschap

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

Adreswijzigingen

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

Bulletalie

Heb je wat leuks meegemaakt op of rondom Trui en wil je dit graag vertellen in de Bulletalie, mail naar buletalie@bu130.nl met je (potentiële) stukje.

Opkomend Tij

18 tm 22 Augustus
Owee

2025

Lustrum!

(Intresse in lustrumcom? Mail VVT@bu130.nl)



Vereniging Vrienden van Trui
Coenderstraat 1 2613SM Delft

Port Betaald

