

Een pluut in aanbouw!

De Pluut

Bij het bestuderen van het lijnenplan van een pluut valt onder meer op dat de waterlijnen in het voorschip wat scherper beginnen dan bijvoorbeeld bij botter, bons en schokker het geval pleegt te zijn. De Harderwijkse pluut is een uitgesproken schip van de lage wal; bij de overheersende westelijke wind lopen de golven door de lange windbaan niet alleen hoog op, maar de ondiepe Veluweoever maakt ze nog eens extra steil. Om het visgebied te bereiken, moest de pluut eerste een flink eind daar tegenin varen. Daarmee is op verscheidende manieren rekening gehouden. Het boeisel valt bij de voorsteven niet naar binnen maar naar buiten, in het verlengde van de huid. Het daarop staande zetboord loopt tot de voorsteven door. Hierdoor wordt, wanneer de kop diep in een golf duikt, zoveel mogelijk water buiten boord gehouden. Zit bij schokker en botter het leeuwendeel van de waterverplaatsing in de voorste helft van het schip, bij de pluut is die veel gelijkmatiger over de gehele lengte verdeeld. De „kromme van spantoppervlakken” komt er daardoor wat moderner uit te zien - en het verloop van die kromme zegt veel over de vaareigenschappen van een schip. De lengte/breedte verhouding, bij tal van ronde- en platbodemschepen 3:1, is

De Jachtwerf Joh. van der Meulen & zn. b.v. te Sneek werd reeds enige malen in Spiegel der Zeilvaart voor het voetlicht gebracht. In nr. 5 1987 werd de veelzijdigheid van dit bedrijf geschetst - inclusief de dwarshelling voor schepen tot 25 meter. En in Spiegel nr. 9 - 1984 werd verteld over de verhuurvloot van eiken kajuitschouwen die hier zijn thuishaven vindt. Dat wij nu opnieuw over deze werf schrijven heeft dan ook een heel andere reden: er wordt hier aan twee pluten gewerkt!

bij de afgebeelde pluut bijna 3,5:1, daardoor is het een slank schip. Volgens sommige auteurs zou de pluut daardoor minder zeevaardig zijn; het is echter niet duidelijk of zij daarmee bedoelen minder zeevaardig om te liggen vissen, of om te zeilen. Bij dit alles is ook nog ge-

**Tekst: Jaap Kramer
Foto's: Theo Kampa**

dacht aan een efficiënte bouw. Het berghout bijvoorbeeld is over het midscheepse gedeelte dermate gestrekt, dat het niet gebrand hoeft te worden; de bochten in het berghout

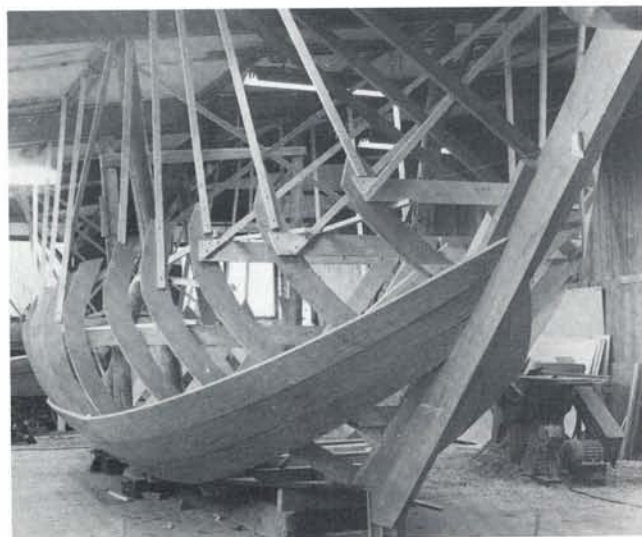
vallen voornamelijk in de „stuizen” in voor- en achterschip. Het roer draait alleen aan de achtersteven, niet aan de scheg - en die laatste is zodanig uitgevoerd dat er al varende geen lijnen of zeewier tussen roer en scheg kunnen komen. Van de schokker werd de stevenklamp met ankerrol overgenomen.

Door deze en tal van andere details was de pluut eigenlijk voor zijn tijd een nogal geavanceerd scheepstype.

Dat er toch niet méér pluten zijn gebouwd komt ten dele doordat hij ontstond in een periode, toen donkere wolken zich samenpakten boven de Zuiderzeevervisserij; die zee dreigde immers IJsselmeer te gaan worden. Bovendien



Een pluut in aanbouw!



Voor- en achterschip van de pluut. Zware schoren houden het vlak in de juiste kromming. De bouwspanten worden nadat de huid is aangebracht vervangen door zware spanten.



Joh. v.d. Meulen brengt een mal aan tegen de bouwspanten.

Op de bouwspanten staan al potloodstreepjes hoe breed de gangen moeten gaan worden. Er wordt een vaste afstand in de steekpasser genomen en op de mal kan met krijtstreepjes een meetpunt worden aangegeven. Deze punten worden later op het uit te zagen hout overgebracht. De punten worden dan met een strooklat verbonden, tot een vloeiende lijn.



was de pluut optimaal geschikt voor de visserij op een bepaald deel van de Zuiderzee: de zuidoosthoek. Onder de - meestal hoge - zuid- en westwal was de botter best een fijn schip en aan de wat ruigere noordoostkant kon de schokker heel goed uit de voeten.

Het geslacht Oost

De ontwerper van de hier afgebeelde pluut, Roelof Tide Oost, was dan ook wel een aparte figuur tussen de bouwers van houten schepen. Om te beginnen stamde hij uit een geslacht van scheepsbouwers. Eerst in Echtenerbrug, toen op

Urk en tenslotte in Harderwijk, hebben opeenvolgende geslachten Oost houten schepen gebouwd. Roelof Oost echter vond een werkring als sloopstekenaar op de ontwerfpafdeling van het Departement van Marine. Wanneer dan de meeste van je familieleden op het oog schepen

bouwen, is het logische dat je als vakman-tekenaar eens wat voor hen op papier zet. En, zoals hiervoor is verklaard, het is een origineel en tevens doelmatig schip geworden. Een voorbeeld van „optimaliseren” voor een bepaald vaargebied. Behalve deze pluut heeft



Terwijl de gang wordt gezaagd wordt de kromming van de gang opgenomen met een stevig stuk stafijzer.

Met riet branden gaat nog steeds het prettigst. Je kunt de vlam naar believen regelen. Voortdurend wordt de mal naast de te branden gang gehouden.



Roelof Oost ook verscheidene viskotters getekend voor de werf L. Metz op Urk - ook een familietak. Er moeten nog meer ontwerptekeningen van pluten bestaan, getekend door verscheidene familieleden Oost. Door uitlenen zijn die echter bijna allemaal zoekgeraakt. Wanneer iemand

De huidgang heeft de gewenste kromming bereikt. Nu is het zaak de gang snel met lijmtangen tegen de bouwspanten te klemmen. Daarna volgt het exacte pasmaken van de gang.



Zo krijgt de pluut steeds meer zijn vorm. De bovenste strooklat geeft het verloop van onderkant berghout aan.



nog ergens zulke tekeningen, foto's of andere bouw informatie heeft of weet te zitten, houden wij ons voor een tip gaarne aanbevolen. Dan kunnen wij onderzoeken of reproductie daarvan in „Spiegel” mogelijk en zinvol is. Lourens Oost, die in 1977 op een leeftijd van 77 jaar

de werfdeuren in Harderwijk sloot, heeft daar in zijn leven veel pluten gebouwd, in lengte variërend van circa 8,5 tot 11,5 meter. Zijn vader heeft er minstens elf gebouwd, alle bestemd voor het visgebied tussen Kampen en Bunschoten. De laatste gebouwde pluut voor de visserij gleed in

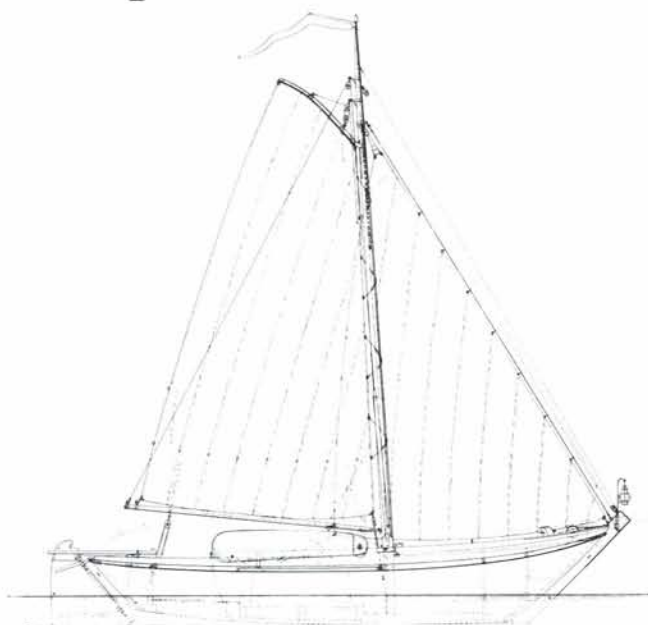
1946 in Harderwijk te water. Toen was het met de bouw van houten platbodems voor de visserij definitief afgelopen. Overigens was de door Roelof Oost getekende pluut in 1919 gebouwd voor... een Volendammer visserman! Een schip voor de lage wal moet het aan de hoge wal ook goed kunnen doen, zal die hebben gedacht.

In de Schepenlijst 1987 van de Stichting Stamboek Ronde- en Platbodempjachten vinden wij slechts zes pluten vermeld. Een van 1909 van Oost, een van 1910 van onbekende herkomst, vervolgens een van 1923 van Balk in Elburg (lengte/breedte verhouding 4:1!) en tenslotte drie stalen pluten van negen meter, ontworpen door J. K. Gipon. Laatstgenoemde gaf zijn pluten echter een lengte/breedte verhouding van 3:1. Bij de Vereniging Botterbehoud zijn drie pluten ingeschreven, waarbij een van zeven en een van twaalf meter.

De pluut in aanbouw

Maar nu terug naar de werf van Johannes van der Meulen. Daar begon het plutenverhaal met een relatie die een pluut had en daar zelf het een en andere aan wilde doen. Daarvoor kan je op deze werf terecht, er zijn verscheidene doe-het-zelvers aan hun schip bezig. Maar toen die pluut eenmaal binnen stond en de eigenaar was begonnen met slechte gedeelten weg te slopen, bleek een ingrijpende restauratie noodzakelijk te zijn. Die is voor het

Een pluut in aanbouw!



Zeiltekening van de pluut „VD 23”, grootzeil 23,6 m², botterfok 14,7 m². Get. door R. T. Oost, N. Huitema.

Constructietekening van de pluut „VD 23”. Get. door R. T. Oost, N. Huitema.

grootste deel door de wef uitgevoerd. Van het oorspronkelijke schip zijn nog het vlak en de plecht overgebleven; de rest is vernieuwd.

Tijdens die werkzaamheden zag iemand anders dat schip op de werf en raakt zo enthousiast voor het model, dat hij een pluut in opdracht gaf. Maar dan het ontwerp van Roelof Oost. En dat schip krijgt nu al aardig gestalte.

Dat gebeurt nog groten-deels op de klassieke manier. Vier dikke houten palen, van boven geschraagd tegen stalen dakbinten, dienen als stempels om het 32 mm dikke vlak in de gewenste bocht te drukken. De opgestelde spantmallen zijn geschoord met latten, vastgespijkerd aan houten balken van het dak. Precies zoals dat vroeger ging!

De nieuwe pluut wordt gebouwd van iroko. Van der Meulen is enthousiast over de kwaliteit van dit hout: zonder kwasten of fouten, strakke, rechte draad, in grote lengtes verkrijgbaar en bijzonder duurzaam. Het branden en buigen gaat wat moeizamer dan bij eiken, want iroko is stugger. De huid wordt 30 mm dik, de spanten worden van 8 cm eiken, in de vorm gegroeid. Ze komen op de klassieke manier erin: de leggers, zitters, spanten met de oplangers erop en de knieën ernaast. Wanneer de houten romp dicht is worden de naden uitgefraisd en gerubberd. Naar verwachting zal deze pluut in het voorjaar klaar zijn. Dan zal er een opmerkelijk klassiek schip aan de Nederlandse jachtvloot worden toegevoegd.

