



De pluut: een liefde in zes ton eikenhout

Soms word je verliefd en als blijkt dat ze van eikenhout is, weet je dat de relatie er een zal zijn van hard werken, zowel op het water als aan de wal. Heeft een pluut iets met snelheid van doen? Mwoah, maar wel met een hoop lol! Een eiken pluut uit 1924, gebouwd in Elburg...

Tekst en foto's: Mark Souwer

Ooit zette ik voet aan boord, omdat ik een vriend in een overmoedige bui had beloofd het schip naar Friesland te zeilen. Het werd een dag samen sleutelen aan de motor, die soms liep maar op belangrijke momenten niet. Van die tocht kwam niets terecht. Een jaar later was het schip te koop 'wegens emigratie' en ik kocht haar samen met mijn broer Ibo. Zo begon een relatie met een schip dat je soms zó in de houtkachel zou willen stoppen, maar ook voor dolgelukkige momenten heeft gezorgd.

De leerschool was hard: we hadden nog nooit gezeild, nou ja één keer, lang geleden op het Alkmaardermeer in een BM. Toen we het schip kochten, lag het in Heeg. De eerste tocht van Heeg naar Enkhuizen werd een ware verzoeking.

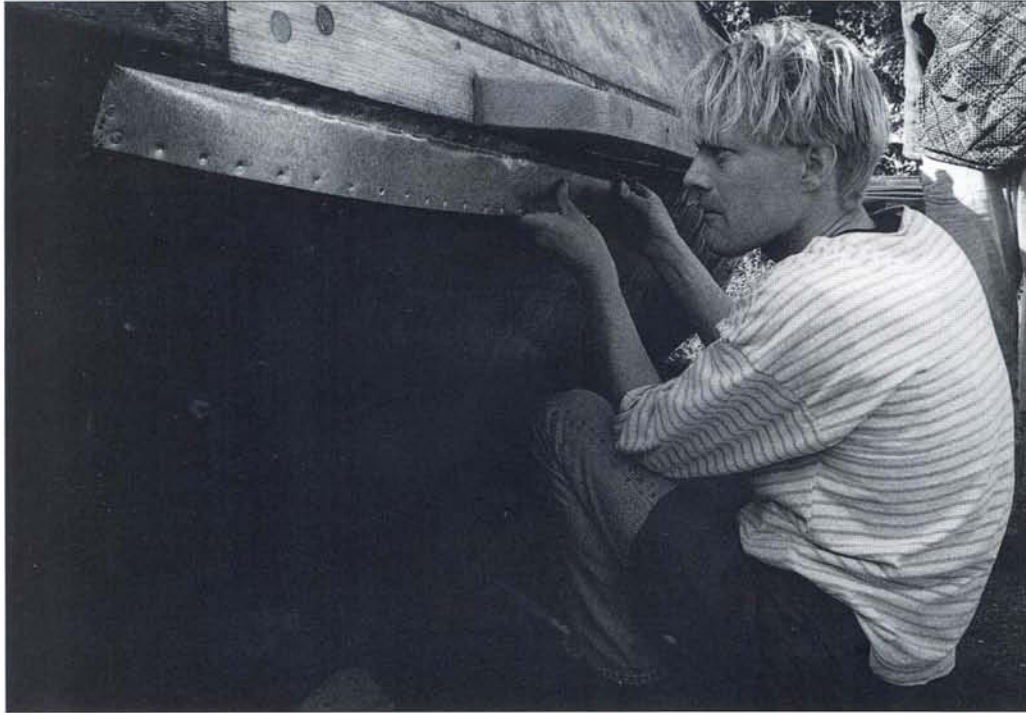
Eind november, op de dag dat Sinterklaas aankwam in een oude botter, vertrokken wij met een heerlijk zonnetje, uitgezwaaid door de werfeigenaar. Hij was zo vriendelijk geweest om voor driehonderd gulden de motor nate zien. Hij zei nog: "Doe dat optuigen maar later, vaar nu maar." Ik verdenk hem er nog van dat hij wist wat er mis was... Koud op het open water deed de motor iets van 'pffst-pffst'... en hoorden wij alleen vogels en het zachte kabbelen van het water. Drie geschrokken blikken. Een slecht begin: Kees (opstapper) en ik kenden het geluid, Ibo analyseerde de reden, tezamen goed voor een kapotte ontsteking. Dit was het begin van het leren omgaan met tegenslagen. Nu, met tegenwind... en een kapotte motor versloegen wij kruisend de Fluessen en zowaar startte de motor weer op het

moment dat we een nauw doorgangskanaal in moesten. De eerste communicatiestoornis diende zich in de sluis bij Stavoren aan. Kees riep "achteruit" en Ibo zette de motor 'uit' (door het motorlawaaï hoorde hij niet alles). Gelukkig waren we de enigen in de sluis en hadden we nog ruimte genoeg om met de lijnen het schip te remmen. We besloten laat in de middag toch de oversteek te wagen naar Enkhuizen. Met aanvankelijk een lekker windje belanden we kort hierop in een windstilte en weer later - kon het erger? - in dreinende regen. De ontsteking koelend met een nat dweiltje en turend naar de lichtjes van Enkhuizen, gingen de uren voorbij. Of Kees ons ooit zijn misgelopen eetafspraak heeft vergeven, weet ik niet. Kort hierop vertrok hij naar Griekenland om flottieljes te begeleiden.



Ketelmeer 1995. Alle zeilen staan bij, maar er is nauwelijks wind.

Foto links: De pluut heeft een relatief smal vlak en een hoog oplopende kop.



Waar begin je aan...?

Hier en daar wordt een nieuw stuk blik over lekkende naden gezet.

De oversteek van Enkhuizen naar Amsterdam eindigde zoals het op een echt grauwe novemberdag met windkracht zes hóórt: bijna aan lagerwal op de dijk voor Edam. We konden nog net weggelopen met halve wind richting Schardam. Dat waren van die momenten dat ik moest erkennen dat het niet zo handig was om zonder reddingsvesten, reddingboei, vuurpijlen etc. op pad te gaan. We kwamen er tevens achter dat dit héél anders varen was dan op het Alkmaardermeer in een zestienkwa-

draat! Maar we leerden op deze manier wel zeilen. Sluizen namen we dwars, remmingswerken versplinterden en we leerden door de regelmatige motorstoringen op allerlei manieren havens binnen te komen.

In Schardam kon de pluut even op adem komen, terwijl wij een en ander repareerden. In de week die volgde op ons stormachtig avontuur, bouwde ik de bobine van een lelijke eend in de boot om de kapotte magneetontsteking te omzeilen. Het werkte en de motor was

een stuk betrouwbaarder geworden. Het lukte ons uiteindelijk op de motor naar Amsterdam te varen.

Samen met Ibo ondernam ik die tocht, beetje zeilen en veel op de motor door de decemberkou. Romantisch voeren we met een olielampje aan de voorstag het laatste randje zon tegemoet naar de Oranjesluizen. Diezelfde sluis, waar het 's zomers dringen en vloeken is, was nu leeg op een IJsselmeerkotter na, waarvan de schipper uit z'n raampje hing en vroeg of dat niet het pluutje was dat met een groot gat in de romp op Prinseneiland had gelegen? "Leuk dat ie weer vaart", riep hij nog vanuit een wolk dieseldamp. Voor ons lag het IJ. Zo kwam de EB 40 eindelijk op z'n winterplek. Realeneiland heeft een schitterend haventje, de 'Zandhoek'. Na een klein meningsverschil met een rondvaartboot (het blijven in mijn ogen taxichauffeurs) meerden we af tussen de platbodems.

En toen begon het grote opknapwerk. Jaarlijks terugkerende lekkages, het vernieuwen van rotte delen, teren en lakken. Na een jaar stilliggen onder de bomen in Friesland was het lakwerk er niet best aan toe. Er was nog een probleem: de huid zat onder een laag epoxy met glasmatten. Het ziet er schitterend uit zolang het héél blijft. Maar hier en daar ontstonden gaatjes en scheuren. Het waterde in en het hout eronder ging rotten en werd zwart. Twee jaar probeerden we het met stukken eruit snijden en daarna gewoon te lakken. Langzaam werd de pluut een lappendeken. Toen besloten we de hele boel eraf te halen. Vier dagen onafgebroken branden, trekken en schuren en daarna in de olielak en tegenwoordig lijnolie. Gelukkig waren er altijd wel vrienden en familie die wilden helpen. Dat eerste jaar deden we alles behalve de mast. De grootse aanpak had wel gewerkt. De burenen waren enthousiast, verlost van schuurstof en laklucht en wij waren trots. We hadden ondertussen ook het interieur veranderd en er een 'nieuwe' oude Albin benzinemotor ingezet. Het luik kon nu dicht als we motorden en we hadden een heuse gashandel en koppelingspook in één!

Toen het seizoen weer was aangebroken, ging ik met Ibo 'oefeningen' doen. Man-over-boord in de vorm van 'wijnfles-met-doekje'. Eerst deden we de manoeuvres samen, later ging de een binnen zitten kijken hoe de ander het klaarde. Pas als hij ingesnoerd door de fokkeschoten, onderuitgehaald door de

zwaardlijnen en gewurgd dreigde te worden door de grootschoot, schoot ik te hulp. Zoals ik al zei, het is een harde leerschool op zes ton eikenhout...

Een platbodem is, zo ontdekten ook wij, een apart soort schip. De waterligging is 'hobbelig', de draaicirkel aanzienlijk groter dan die van een kieljacht, de snelheid niet zo hoog, maar het doorzettingsvermogen daarentegen enorm! En het is werken: hup naar het voordek een kluiwer omhalen, of een dirk doorzetten, grootzeil katten, het zwaard dieper steken. Overstag gaan met hoge golven op het IJssel- of Markermeer is ook zoets; je hebt ruimte nodig om te kunnen wachten op een golftop of een mindere vlaag. Witte jachten houden daar zelden rekening mee en varen op hun voorrang. Voor ons betekent dat vaak uitwijken en langdurige manoeuvres uitvoeren. Natuurlijk werden we meer ervaren en leerden we omgaan met de mogelijkheden en beperkingen van ons schip. Het was niet altijd zo vrolijk, die ene keer bijvoorbeeld dat ik met Paul (vaste zeil- en reparatiemaat) en een stevige windkracht vijf bij Volendam de vaargeul kruiste op weg naar het Markermeer. Net een goeie deal met de veerboot gesloten, toen daar achterlangs een scherp jacht kwam. We hadden alle regels tegen en konden niet snel genoeg uitwijken. Op het laatste moment greep ik naar de toeter, maar een krampachtige schreeuw was die al voor. Toen pas zag hij ons en met een vloek gooide hij zijn roer om. Het zal niet meer dan één meter geweest zijn, dat hij achter ons langs schoot! Ze hoefde niet eens te schreeuwen om te laten horen wat we fout deden. Eén blunder hadden ze zelf gemaakt; niet opletten, lekker in de vaargeul hangen, snel zijn en denken 'we hebben toch voorrang'.

In Enkhuizen verwaaiden we eens naar de lage wal in de sluis, doordat het tempo uit de file was en iedereen voor je probeert binnen te varen. Je moet ze horen... maar vooral zien; steeds grotere stootwillen worden aangedragen, pure angst in de ogen vanwege het naderend zwart geteerde berghout! Het is mijn wraak... zwarte race-strepen op al dat snelle wit. Ooit zei een jachtschipper tegen me dat het van goed zeemanschap zou getuigen als ik mijn stootwillen zou wassen...

Terug naar Elburg

In het najaar van 1994 werden Ibo en ik benaderd door Wim van Norel die op



zoek was naar de EB 40. Hij deed dit voor de familie Westerink uit Elburg die de pluut ooit als vissersboot had bezeten. Eén van de zoons wilde het schip nog graag eens zien. We besloten in het voorjaar richting Elburg te zeilen. Ibo had helaas geen tijd en dus werd de tocht met Paul en twee opstappers gemaakt. Het zou niet de eerste keer zijn dat de EB 40 terugkeerde naar de plaats waar ze gebouwd werd. Maar deze keer was wel heel speciaal, omdat we de oude vissers gingen opzoeken die op de pluut hadden gevaren.

29 april 1995

Eindelijk weer op het water. Een vooruitzicht van zes dagen zeilen en nieuwe plaatsen zien. Het is een soort odyssee voor de EB 40. We vertrokken vanuit Amsterdam op weg naar Muiden. Voor Paul en mij geen Koninginnedag, althans niet in het drukke Amsterdam. Als compensatie voor het 'gemis' hadden we een lint oranje vlaggetjes van de punt van de gaffel naar beneden gebonden. Feestelijk het zeegat uit. De eerste dag een windje uit het noordoosten, een rif in grootzeil en fok, want dan ligt-ie zo lekker. Na een hobbelig stuk voor Muiden meerden we uit de wind, pal onder het Muiderslot met een gouden zonnetje over het water. De beste plek voor een koel biertje.

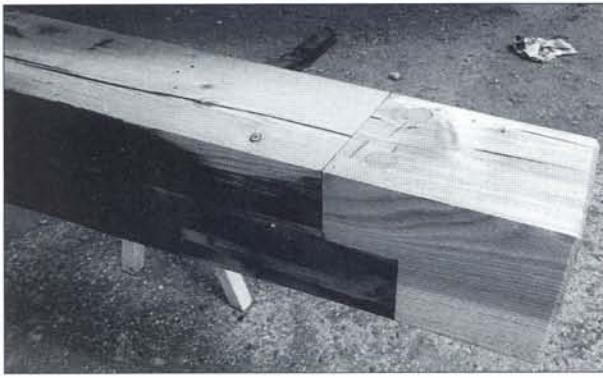
30 april

In Naarden kwamen de twee opstappers aan boord. Voor het eerst met z'n vieren, benieuwd hoe dat ging. Het was

grijs en niet te veel wind. Vanwege de wind hadden wij spijt dat we niet naar Lelystad waren gegaan, maar ja, de gezellige haventjes trokken meer. We overnachtten in Harderwijk in het oude

Het berghout wordt over een lengte van dertien meter vernieuwd. Onder: Speciale ligplaats in Enkhuizen.





De mastvoet was verrot en werd deels vernieuwd.

Rechts: schipper/eigenaar Mark. Let op de aap.

haventje. De zelfbedieningsbrug was een hectische belevenis, maar de oude botterwerf met grasgroene hellingen maakte alles goed. Als je nou zorgt dat je er 's nachts niet te vaak 'uit' moet, is de pluut comfortabel met z'n vieren. Twee in het vooronder met alle bagage, één op de bank en één op de grond na wegklappen van de tafel. De boot is voll

1 mei

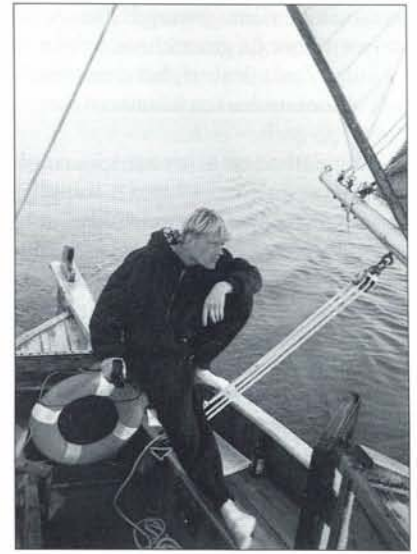
Dag van de arbeid en werkend over het Veluwemeer. Twee uur kruisen tussen de netten, ondiepten, zwanen en een zandzuiger. Het is ook kruisen tussen meningen of we de motor moeten starten of nog even doorzetten. Per slag legden we 50 meter af. Wat met zuidoosten wind een tochtje van drie uur had kunnen zijn, was met dit noordoosten zuchtje een ware wereldreis. Later die middag besloten we alsnog te motoren en Elburg te halen. Na een klein meningsverschil met de norsige brugwachter over snelheid, draaiden we het kanaal naar Elburg in. Lichte kriebel in de buik? De EB 40 leek zeker van haar zaak. Dit kanaaltje had zij vaak

gevaren, een buik vol vis met drie of vier vermoeide mannen aan boord, eindelijk verlost van de golven. De werf 'Balk', waar de pluut gebouwd was, kwam in zicht. Links van ons lag plotseling nog een EB 40! Een IJsselmeerkottertje, zo te zien nog vissend. Later zouden we horen dat die ook aan de familie Westerink toebehoorde.

We meerden af bij een drietal botters die, zo bleek, behoorden aan de plaatselijke Botterstichting. Zachtjes schurkte de EB 40 zich tegen de zij van haar grote zus; de lijnen werden aan het hek geknoopt en daarmee was de odyssee ten einde. Een oude visser leunde over het hek en vroeg of we vandaag de klui-ver nog gevoerd hadden. Een vreemde opening voor een gesprek, maar indirect vroeg hij daarmee of we van Harderwijk of uit de richting van Kampen kwamen. Hij had het schip herkend: het oude pluutje van de familie Westerink. Veranderd was-ie wel, maar zo'n kajuit was wel lekker bij koud weer. Eenmaal aan boord kwamen de vissersverhalen vanzelf. Van de botter naar de kotter en later als schipper terug op een botter voor iemand die haar niet zelf kan zeilen. Ondertussen verhalend over het 'kuilen' en met staande netten vissen. Hij schudde meewarig het hoofd als ik niet begrijpend keek bij het woord 'hoeken'. "Maar jong toch, dat zijn van die lijnen met veul haken!"

2 mei

We lopen naar de Julianastraat waar Wijnand Westerink woont en treffen hem samen met z'n vrouw. In de keuken blijkt dat ze nog onder de indruk zijn van een - telefonische - ontmoeting



de dag ervoor met een Canadees die hij uit het water heeft gevist voor Elburg. Het programma 'Spoorloos' had de man achterhaald, maar hij kon helaas niet naar Nederland komen voor het bevrijdingsfeest. Wijnand vertelde dat ze in de oorlog met de botter niet alleen viste voor eten, maar en passant ook geallieerden en Duitse piloten al dan niet levend uit het water opviste. Deze Canadees was toen de enige overlevende bij een crash met een bommenwerper op de terugweg van Duitsland. Hij vertelde ook hoe het vissersleven tijdens de oorlog doorging. Hoe ze terecht kwamen in het spergebied en de Duitsers dan spelletjes speelden als 'overschieten' en schijnaanvallen. Maar ze namen wraak door smokkelwaar aan bonen en aardappels op te pikken en in de bedden te verstoppen. Met kleine zakjes onder de tafel leidden ze de controle om de tuin. Of ook de nacht op en neer naar Noord-Holland om een lading kool op te halen.

's Middags kwam Wijnand aan boord. Hij had de enige foto bij zich die er bestaat van de EB 40 (toen nog EB 31) in vissermanuitvoering. Erop staat de eerste eigenaar die de netten aan het legen is. Dat zijn van die momenten; dan ben je je weer bewust van de geschiedenis van zo'n schip. Je weet weer waarvoor je schuurt en je handen openhaalt en teert en lakt! Daarvoor, om die man aan boord te zien, daar waar hij zestig jaar geleden stond te vissen op de open Zuiderzee!

Zeiltechnisch leerden we ook het een en ander van Wijnand. Bijvoorbeeld het 'apezeil' zetten achter op de giek of op de pennbalk, gehesen aan de kraanlijn en met een pikhaak uitgezet. Het gaf ons een hoop voldoening op de terug-



Harderwijk in de late middagzon. Op de achtergrond de gerestaureerde helling van Scheepswerf Oost. Hier lagen oorspronkelijk zeven hellingen naast elkaar. Oost bouwde ook heel wat pluten voor de visserij.



weg. Goedkeurend keek hij bij het afscheid naar het schip. "Een mooi scheepje, het werd alleen te klein voor ons. We stonden als palen boven de zwaarden uit en dat werd te koud. Daarom kochten we de botter waar we na verkoop van de pluut maar vijf gulden (!) op hoefden bij te leggen!"

In twee dagen zeilden we terug via Enkhuizen naar Schardam, dat onze nieuwe zomerhaven was geworden. Enkhuizen was als vanouds, druk maar gezellig. Door het goede humeur van de havendienst kregen we geen 'ligbon' voor het overnachten in het zijhaventje, een wereldplek overigens. We hadden geen zin om na een lange dag te moeten bedelen om bij een 'witte' rij aan te mogen sluiten (die zwarte strepen). Dobberend in het zonnetje proberen we te begrijpen waarom ze die mooie haventjes langzaam dicht laten groeien met al dat piepschuim!

Sinds deze tocht gaan we elk jaar, begin september, naar de Botterdagen in Elburg. Een festijn waar de meeste bidders uit de omgeving op af komen. Tijdens deze dagen zijn alle schepen die het nummer EB 40 hebben gedragen (en dragen) in Elburg. De pluut, de botter, de lemsteraak en de IJsselmeerkotter die nog altijd onder dit nummer vist.

Naar de Wadden

Afgelopen zomer hebben we over de Wadden gezworven. Via de sluis bij Lauwersoog kwam de pluut voor het eerst sinds ...? weer in zout water terecht! De oversteek ging naar Schiermonnikoog en van daaruit richting Texel. Overdag zeilend door geulen en over zandplaten; plaatsen waar bijna geen ander vaartuig kan komen. De

pluut heeft voldoende aan ca. 40 centimeter diep water. Vaak betekent dat peilen op het voordek, maar we zijn nooit vastgelopen. Tussendoor gaat het garnalennet overboord en nauwlettend gevolgd door nieuwsgierige zeehonden vangen we voldoende garnalen voor zowel voorgerecht (garnalencocktail) als hoofdgerecht (paella). Een oude hamsterkooi doet dienst als zeef om de garnalen van krab en platvis te scheiden. De whiskyfles gaat - voorzien van uitvoerige boodschap - overboord. 's Avonds vallen we droog voor elk volgend eiland in een oase van rust, in schril contrast met de drukte op de eilanden waar het immers hoogseizoen is.

Pas bij Texel zorgt een stevige oostenwind, gecombineerd met zeedeining voor spektakel. We moeten beschutting zoeken en varen richting Oudeschild. Het is 's avonds laat als we de haven invluchten en beslist geen pretje om in het pikkedonker zowel bebakening als havenlichten te ontwaren. De haven is tjokvol, maar we vinden plek bij een van de geweldige visserstrawlers. Daarna gaat het huiswaarts. Vroeg weg - tij mee - en via Den Oever naar Laaksum, kruisend tegen de zuidoosten wind op het IJsselmeer. Daarna volgt Enkhuizen en nog een nachtje in de vluchthaven van Wijdenes. Eindpunt, de volgende dag, is Schardam na acht dagen Waddenavontuur.

De pluut: een echt 'zuidwal'-schip

De EB 40 is een eikengebouwde pluut en meet 10 meter over de stevens bij 2,50 meter over de boorden (4:1) en is daarmee een 'smalle' uit de familie. Het schip werd uit de hand gebouwd, zoals de meeste pluten. Uitgaande van een

aantal min of meer vaste maten werd een schip 'op het oog' gebouwd. Vandaar dat pluten weinig overeenkomst in maatvoering hebben. De kleine pluten, zoals de nu nog varende 't Gulden Seepaerd' van 8,75 m en de VD 23 van ongeveer 9,44 m en de grote pluut, zoals de HK 15 (EB 18) van ongeveer 12 m, hebben allemaal een eigen lengte-breedteverhouding. Deze verhoudingen variëren rondom de 3,5:1. Pas later zijn er lijntekeningen gemaakt van onder andere de VD 23. Aan de hand van deze tekeningen wordt er zo nu en dan nog in hout of in staal een pluut gebouwd als jacht. De staalgebouwde pluutjachten van ongeveer negen meter werden ontworpen door J.K. Gipon. De verhouding is 3:1 en daarmee robuuster en gemakkelijker in te delen als jacht. De jachtwerf Joh. van der Meulen & Zn B.V. in Sneek bouwde een paar jaar geleden nog een nieuwe houten pluut in iroko.

De pluut hoort thuis in de familie van de punters. Het schip heeft een rechte terugvallende steven. Het vlak is naar achter toe iets getild. Het roer valt terug en rust beneden op het einde van een scheg. Opvallend aan de pluut is het boeisel, dat vóór naar buiten valt, in het midden van het schip rechtop staat en bij het achterschip naar binnen valt. Het

Drooggevallen op het wad...

De auteur werkt het logboek bij in de kajuit.



Wijnand Westerink heeft de enige foto van de pluut in visermanuitvoering.

maakt het schip gestroomlijnd. Het voorschip komt hoog uit het water en naar achter toe loopt het mooi af. De pluut heeft smalle zeezwaarden. Door haar bouw is zij een snelle wender en door het naar buiten vallend boeisel bij het voorschip kan ze goed de klappen water verwerken als ze weg moet komen van lager wal. Ze is bottergetuigd met een grootzeil, botterfok, kluiver en bezaan, ook wel 'aap' genoemd. De aap wordt gehesen aan de kraanlijn en met de boom uitgezet. Het schip was goedkoper in bouw dan de botter, doordat de vorm rechter was en daarom het hout minder gebogen hoefde te worden.

Geschiedenis

De pluut EB 40 werd bij Balk in Elburg gebouwd. De werf Balk dateert van 1764. In 1923 had Cornelis Balk de leiding, geholpen door zijn zoons Hendrik Roelof en Daan. Bij Balk werden ook schokkers, kubboten en een aantal Giethoornse punters gebouwd. Voor zover bekend zijn er twee pluten gebouwd. In 1923 de EB 31 (later de EB 40) en later de EB 33. Als EB 31 werd de pluut in 1923 gebouwd voor Jan Hopman, ook wel 'Jan van Steven' genoemd, die er volgens de verhalen mee viste tot zijn dood in 1932. Hij viste voornamelijk langs de Oostwal. Zijn zoon Jan (Jan van Jan van Steven) kocht het schip uit de nalatenschap van zijn vader voor 250 gulden. Jan viste twee jaar met het schip vooral op spiering en haring in de Ketel, nu onder de letters HK 24. Het schip kreeg haar eerste motor, volgens zeggen een Renault. In die tijd werd de pluut boven water behandeld met carbolineum en aan de binnenkant met zelfgekookte harpuijs (2 pond hars bij lijnolie voor 10 liter).

In 1933 werd het schip aan Aat Foppen uit Harderwijk verkocht en een jaar later aan de familie Westerink in Elburg, waar het onder hun visnummer EB 40 ging varen. De vader Jan en de jongens Henk, Beert en Wijnand voeren met de pluut regelmatig naar Wieringen, Den

Even bijkomen op het voordek van de EB 40.



Oever en Schokland. De Afsluitdijk was net dicht, dus werd er voornamelijk op aal en bot gevestigd. De familie Westerink heeft voor zover bekend is het laatst met de EB 40 gevestigd. Zij verkochten het schip weer voor 250 gulden aan iemand uit het westen van het land. Voor vijf(!) gulden meer kochten zij de botter HK 86.

Tot 1959 zijn de eigenaren van de pluut onbekend. Uit overlevering is wel bekend dat in 1940 de kajuit werd geplaatst en er een strijkmast werd aangebracht. De mast en de zwaardophanging kwamen toen ongeveer 15 cm naar voren. De bun en deken werden verwijderd. In 1959 kocht de heer Eve-raarst uit Ens de pluut. In 1964 liet de toenmalige eigenaresse A.J. Tjeenk Wil-link-de Jonge de huid tot het berghout in het ijzer zetten, er werden spanten vernieuwd en in 1975 een tweecilinder Albinmotor geplaatst. In 1979 kocht de heer Bakker de pluut en werden zeilwerk inclusief mastbank en de plecht alsmede 21 spanten vernieuwd. De nieuwe steekmast kwam weer op de oude plaats te staan en ook de zwaardophanging werd weer teruggeplaatst op de oorspronkelijke plek. Met deze werkzaamheden heeft de heer Bakker de pluut goeddeels gerestaureerd. Hierna komt een periode, waarin niet bekend is wie de pluut in bezit heeft gehad. In november 1992 kochten de gebroeders Souwer het schip van Rob van Engelen, die de pluut met een groot gat in de romp overgenomen had. Hij heeft het gat gedicht en het boeisel, berghout en de zwaarden in de epoxy met glasmatten gezet. Aan varen is hij helaas nooit toegekomen.

In 1994 werd al het epoxy door ons verwijderd en tevens een deel van de kajuit vernieuwd. Later in 1997 werd

over een lengte van 13 meter het verrotte berghout vervangen en werden er nieuwe zwaardklampen aangebracht. Dit alles weer van eiken. Op dit moment is haar staat redelijk, maar er dreigt ook nu weer groot onderhoud.

Enig cijferwerk

Om een beeld te geven van de investeringen die in de pluut zijn gedaan, zal ik een opsomming doen van bedragen die ik in haar geschiedenis ben tegengekomen.

Het bedrag dat Balk aan Jan Hopman rekende, is onbekend. In de jaren '31, '33 en '39 gaat de pluut voor f 250,- in andere handen over. Tussen 1939 en 1979 is er niets bekend over de verkoopbedragen of investeringen. Dan koopt de heer Bakker in 1979 de pluut voor rond de f 10.000,- en renoveert het schip voor nog eens bijna f 23.000,-. Hierna gaat zij over in de handen van Rob van Engelen, nadat het schip uit een takel is gevallen en op een bolder terecht is gekomen. Deze schade drukt de prijs en wordt f 2.000,-. In 1992 gaat het schip tenslotte over aan Mark en Ibo Souwer voor f 10.000,- en er worden een aantal grote reparaties verricht, tezamen voor meer dan f 5.000,-.

Inmiddels hebben we een aantal zomers op groot water doorgebracht en kunnen we redelijk 'lezen en schrijven' met het schip. Wij blijven gelukkig de schrik van de sluizen en mijden tegenwoordig de wit-dichtgeslibde havens van Enkhuizen en Hoorn. Natuurlijk kun je je afvragen of je als onervaren zeilers meteen de stap naar een pluut zou nemen? Liefde maakt blind en als het ware liefde is dan komen de ervaring en het vertrouwen met de jaren...