



Pluut-jacht „Boreas”

(Foto F. C. D. Popken)

Een Pluut-jacht

Het is een gelukkig verschijnsel, dat er gedurende de laatste jaren weer een zekere vooruitgang in het aantal van onze ronde- en platbodemjachten is te bespeuren. Hieruit blijkt wel, dat deze schepen, naast al de moderne, een goed bestaansrecht hebben. De oud-Hollandse jachten en wel speciaal die, welke de vissersschepen van de Zuiderzee en de Zeeuwse stromen tot voorbeeld hebben, voldoen dan ook bijzonder in onze Hollandse wateren en zijn, zowel wat de esthetiek, als wat de bewoonbaarheid betreft, zeker beter dan de zogenaamde moderne jachten. Ik mag mij dan ook gelukkig prijzen, dat ik één van de liefhebbers van de oud-Hollandse schepen heb ontmoet en prijs mij te meer gelukkig, dat uit deze ontmoeting weer een schip van dit vertrouwde type is te voorschijn gekomen. Wel heeft deze liefhebber zijn jacht niet

van het warme, donkere eikenhout laten bouwen, maar hij heeft toch getracht om de oorspronkelijke schepen, zowel in vorm als in kleur en optuiging, zoveel mogelijk nabij te komen.

Het uit deze ontmoeting op mijn tekenbord ontstane ontwerp voor het pluutjacht „Spes Nostra” heeft echter nog een kleine voorgeschiedenis gehad. Oorspronkelijk had mijn opdrachtgever het oog op een hogaarts, welk type vrijwel het sierlijkste onder onze vissersschepen is en bovendien reeds in oorsprong als een droog vaartuig, dus zonder bun, wordt gebouwd. Na rijp beraad werd echter besloten om van dit plan af te stappen, omdat het verlies aan ruimte in de zeer lange, platte boeg een zo groot schip voor de geëiste 4 slaapplekken nodig zou maken, dat dit het uitgetrokken bedrag ver te boven zou gaan. Bij het

zoeken naar een ander, hem bevredigend type, stuitte mijn opdrachtgever in de haven van Harderwijk op een pluut. Hij vond deze zo aantrekkelijk, dat hij besloot om te trachten een jacht van dit model te verkrijgen. De ruimte in de pluut is bij gelijke lengte over de stevens veel groter dan die in een hogaarts, terwijl de bouwkosten weinig verschillen. Wel is de pluut altijd uitgerust met een bun, maar hierdoor heeft dit type ook een grotere holte, terwijl het verlies aan gewicht bij het weglaten van de bun voor een goed deel wordt gecompenseerd door de kajuitopbouw en inrichting, waarbij een aanvullende hoeveelheid ballast de stabiliteit kan vergroten.

Aangezien zware eikenhouten schepen nooit volkomen waterdicht zijn en vrij kostbaar in onderhoud, werd besloten om het schip, evenals vele vissersschepen



Pluut-jacht „t Gulden Seepaert”

(Foto Ir. J. Loeff)

van andere types, van ijzer te laten uitvoeren. In verband met de wens van de opdrachtgever, toekomstig eigenaar-schipper, om het jacht alleen met behulp van zijn vrouw te kunnen bevaren, werd besloten om de lengte over de stevens op 9 meter te bepalen, waardoor ook de afmetingen van zeilen en rondhouten, alsmede van de zwaarden, niet te groot zouden worden, en wat in dit geval ook van belang was, dat het complete jacht binnen het uitgetrokken bedrag kon vallen. Natuurlijk moest hierbij ook rekening worden gehouden met de wens om 4 personen te kunnen laten overnachten.

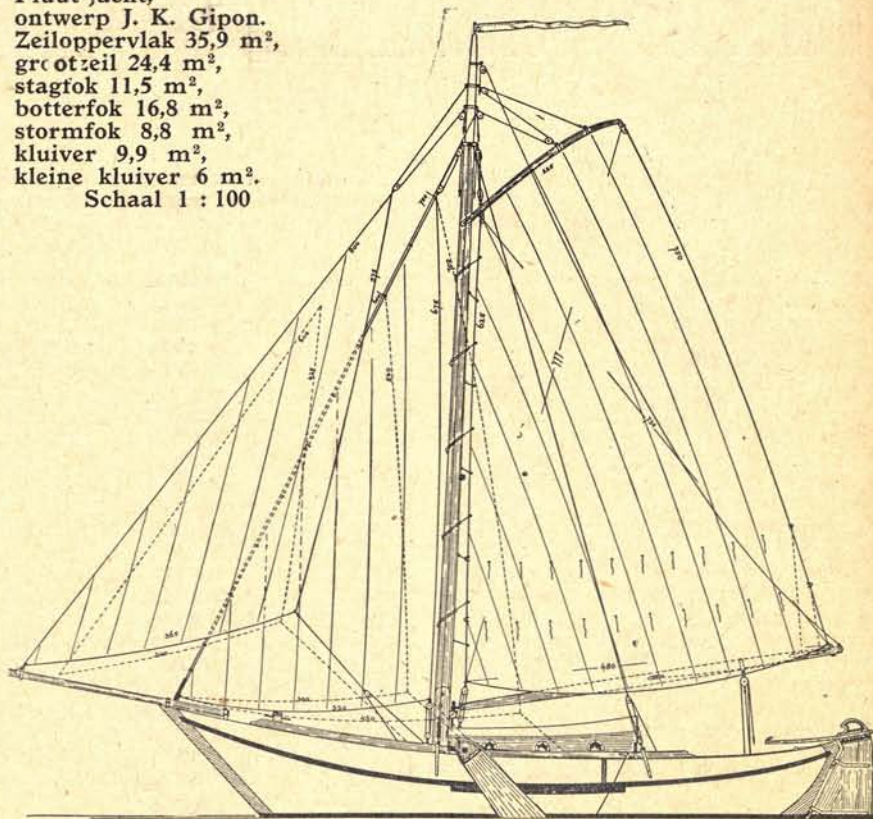
Bij het ontwerpen van oud-Hollandse schepen is het wel eens mogelijk om vergelijkingsmateriaal te vinden in reeds bestaande ontwerpen van het gevraagde type. Dit was echter niet het geval met de pluut, welke, voor zover mij bekend, nooit in tekening werd gebracht. Bij het ontwerpen van de lijnen heb ik mij laten leiden door hetgeen mij bekend was uit eigen aanschouwing en door foto's van dit vrij onbekende type. Daarbij kwam nog, dat mij een pluut-jacht van ongeveer 8,50 m lengte bekend was, waarvan mij de lijnen van het berghout in de stuizen en het te scherpe achterschip niet bevielen, zodat ik wilde trachten om deze in mijn ontwerp te verbeteren en meer in overeenstemming te brengen met het schip, dat in Harderwijk was gezien. Daar het door mij ontworpen jacht in

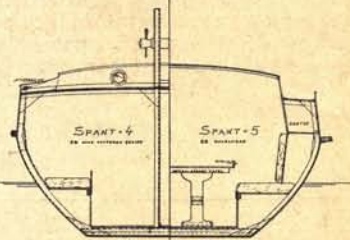
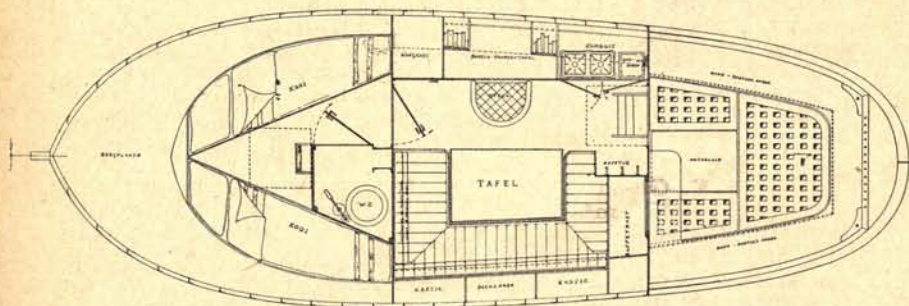
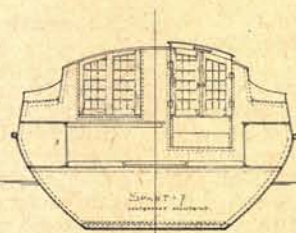
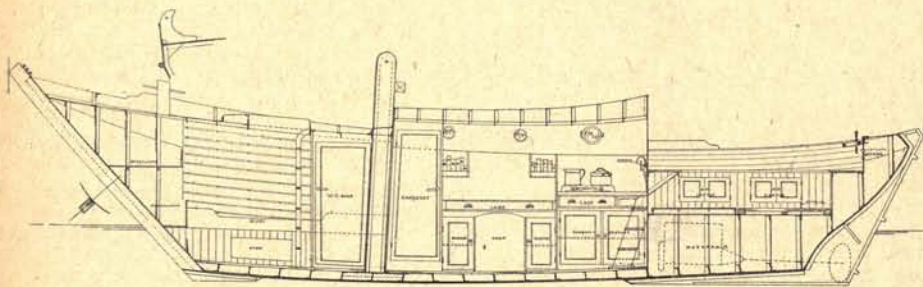
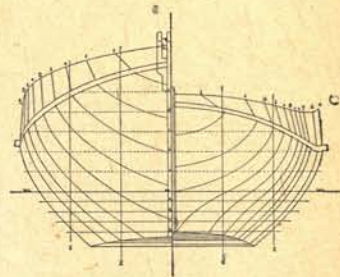
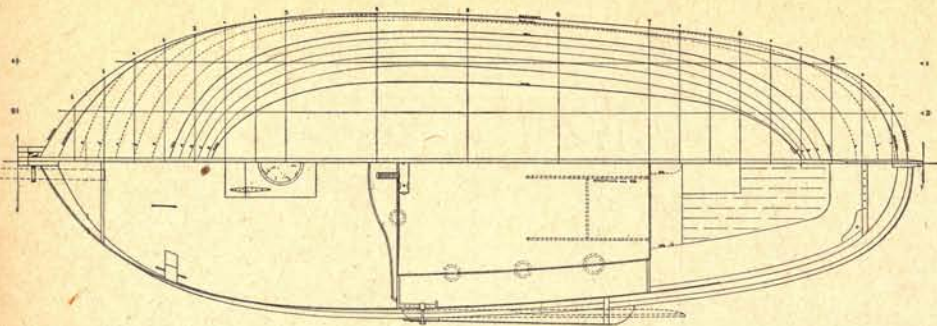
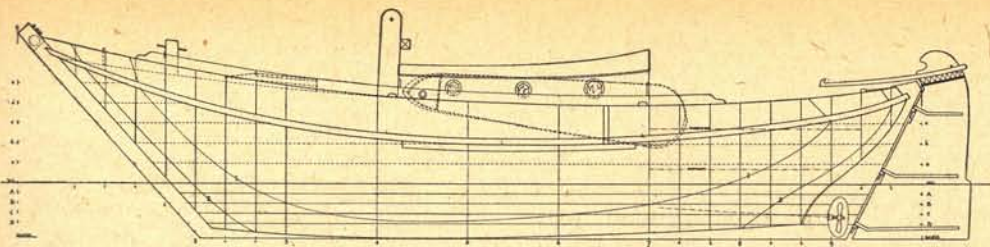
ijzer zou worden gebouwd, was het mij mogelijk om zonder bezwaar de vorm van het achterschip boven water voller te maken, doch onder water meer geveegd, zodat de schroef in de scheg kon draaien. Het roer blijft daardoor geheel intact en de stuurbaarheid, zowel onder zeil als onder motor, behouden. Overigens heb ik getracht om de oorspronkelijke vorm van de Harderwijkse pluut zoveel mogelijk te volgen, rekening houdende met de betrekkelijk geringe grootte.

Na het vastleggen van de lijnen kwam natuurlijk de vraag van de constructie naar voren. Hierbij werd als eerste eis gesteld, dat deze zo degelijk moest zijn, dat het jacht gerust eens op een zandplaat in Zeeland zou kunnen droogvallen, maar toch mocht deze degelijke constructie niet tot gevolg hebben, dat het schip duur zou worden. Daarom werd besloten om een constructie toe te passen, zoals die bij de Westlanders wordt gezegd. Alleen het berghout, dat bij de Westlanders slechts een halfroond is, moest wat ingewikkelder worden gemaakt om te gelijken op het oorspronkelijke houten berghout. Dit werd verkregen door eerst een U-balk tegen de huid te klinken met de open zijde naar buiten en daarin een eikenhouten vulling te leggen, om deze vervolgens te bedekken met een platrond, dat precies op de U-balk past. Een geheel houten berghout zou wel mooier zijn geweest, maar de veel grotere kans op aantasting van het ijzer onder het hout heeft daarvan doen afzien. De strijklampen voor de zwaarden konden nu ook in het U-ijzer worden aangebracht, waardoor een mooi verloop werd verkregen.

In hoofdzaak bestaat de constructie uit platen van 5 mm dikte voor het vlak en de zijden en van 3 mm voor het boeisel, het dek en de opbouw, terwyl

Pluut-jacht,
ontwerp J. K. Gipon.
Zeiloppervlak 35,9 m²,
grootzeil 24,4 m²,
stagfok 11,5 m²,
botterfok 16,8 m²,
stormfok 8,8 m²,
kluiver 9,9 m²,
kleine kluiver 6 m².
Schaal 1 : 100





Pluut-jacht, ontwerp J. K. Gipon. Lengte over alles 9 m, lengte waterlijn 7,15 m, breedte 3 m, op berghouten 3,10 m, diepgang 0,55 m, waterverplaatsing 5,5 ton. Schaal 1 : 75

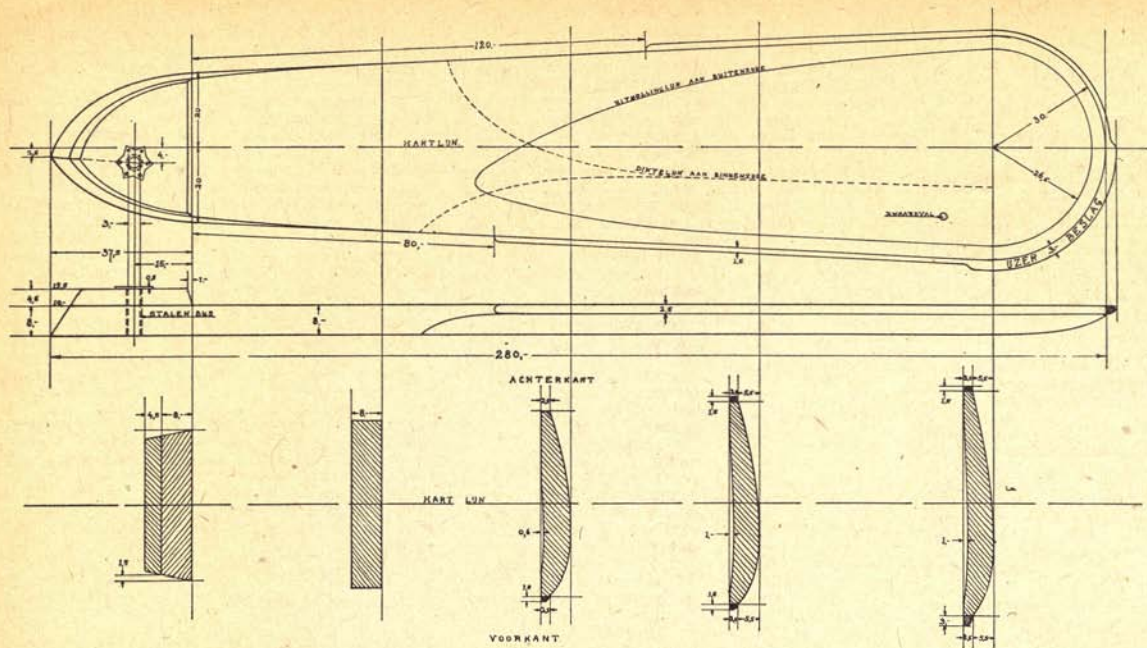
voor de spanten, die op 30 cm van elkaar staan, hoeklijn van $50 \times 50 \times 5$ mm werd gebruikt. Het gehele schip werd geklonken en zal ook worden voorzien van een waterdichte, zelflozende stuurkuip. De voorstevan wordt van eikenhout gemaakt, vastgezet op de eigenlijke ijzeren voorstevan, die een T-balk is. Natuurlijk worden ook de zwaarden en het roer van eikenhout gemaakt. Het roer gaf daarbij geen bijzondere moeilijkheden, maar voor de zwaarden moest ik een aparte werktekening maken, omdat de scheepsbouwers in het binnenland de vorm daarvan niet kennen. Ook de vissersbootwerven maken naar mijn idee de zwaarden niet geheel goed, maar houden de achterzijde van het bolle gedeelte te vlak, waardoor er aan de voorkant een soort rug ontstaat. Ik heb deze vorm meer stroomlijnig gehouden en hoop daarmee een beter resultaat te bereiken. De dikte van het zwaard komt misschien wat

overdreven voor, maar er moet niet uit het oog worden verloren, dat tegenwoordig de zwaarden van de vissersschepen te dun worden gemaakt, omdat toch altijd een motor in het schip staat. De door mij aangegeven dikte van 8 cm is dan ook juist te noemen; bij grote botters zou deze dikte zeker 9 à 10 cm moeten zijn, maar dat zien we slechts zeer zelden.

Een ander belangrijk deel bij het ontwerp is het zeilplan, dat niet alleen voldoende moet zijn om het schip te kunnen voortbewegen, maar dat voor een groot deel het aanzien van het schip kan verfraaien of verknoeien. Ik meen geslaagd te zijn met dit heel normale zeiltuig, dat een flinke variatie van zeilvoering toelaat, een goed geheel te hebben verkregen. Teneinde de ligierigheid door het voeren van de kluiver te compenseren, is de zwaardbout verstelbaar gemaakt. Hoewel wij als regel bij ronde- en platbodemjachten de grootschoot op een overloop

gevoerd zien, is op uitdrukkelijke wens van de opdrachtgever daarvan afgeweken en is de schoot op z'n vissersmans geplaatst, zodat ook de helmstok kan worden opgezet. Een paar kleine bijzonderheden van het tuig zijn nog, dat de bakstagen ook op puttings bij de zwaardkoppen kunnen worden gezet voor het varen op binnenwater en dat de gewone stagfok-twee schootinrichtingen krijgt, te weten een schoot op de overloop en voor het wedstrijdvaan een schoot in de goede trekrichting naar achteren gevoerd.

De voor de meeste beschouwers interessante en voor de eigenaar hoogst belangrijke inrichting van het schip toont bij binnenkomst in de kajuit aan stuurboord een kombuiskast en verder naar voren een kaartentafelbureau met boekenrekjes erboven; daarvoor een flinke hangkast. Aan bakboord zien we een open garderobe met daarachter tegen het schot van de kajuit een buffetkast; verder wordt



Bakboordwaard voor pluut-jacht, ontwerp J. K. Gipon. Schaal 1 : 20

de ruimte daar ingenomen door een hoefijzervormige sofa-bank met een grote tafel, terwijl boven de verplaatsbare rugleuning een paar kleine kastjes zijn aangebracht. Deze sofa-bank kan voor de nacht tot een dubbele kooi worden getransformeerd, waarbij de tafel op de vloer kan worden weggeklapt. Door een lage deur aan stuurboord in het schot kunnen we in het vooronder komen, waar aan weerszijden een ruime kooi is en waar naast de mast aan bakboord een afgesloten W.C. gevonden wordt. Deze inrichting zal vermoedelijk niet precies volgens tekening worden uitgevoerd,

maar in hoofdzaak toch dezelfde blijven. De plaatsen voor watertanks en een eventuele butagasketel werden nog niet vastgesteld, maar daarvoor is ruimte genoeg.

De, tegenwoordig als vrijwel onontbeerlijk beschouwde, hulpmotor zal bestaan uit een door de Engelse fabriek voor scheepsgebruik gebouwde Morris Vedette-motor van 12 pk met reductiekoppeling, die een tweebledige schroef van ongeveer 40 cm moet aandrijven. Deze schroef zal in rust in de zogenaamde zeilstand kunnen worden gezet om te trachten daardoor de weerstand bij het zeilen te verkleinen. Voorts zal er een

accubatterij worden meegevoerd, die voldoende stroom moet leveren voor de motor, de navigatielichten en de kajuitverlichting.

Dit nieuwe jacht, dat de naam gaat dragen van een van onze laatste grotervaart-zeilschepen, waarop een familielid van de opdrachtgever de laatste Nederlandse kapitein was, zal, naar wij hopen, in het komende seizoen onze wateren helpen bevolken en aan menige wedstrijd van ronde- en platbodernjachten meedoen.

De ontwerper,
J. K. GIPON.