

De schippers spelen spelletjes met elkaar en geven geen, een geschatte of een valse positie aan elkaar door.



Conny van Rietschoten, Ties en Pleun tijdens een trainingsvaart aan boord van *Equity & Law*.



pleun van der lugt **onbekende beroemdheid**

Bijzondere zeilprestaties zijn niet alleen voorbehouden aan mensen uit de categorie Bekende Nederlanders. Zeilen belicht een aantal van die vergeten zeilers onder de noemer 'Onbekende beroemdheden'.

VER WEG

OVER PLEUN VAN DER LUGT IS NIET ZOVEEL BEKEND, BEHALVE ZIJN BIJZONDERE ZEILPRESTATIES. HIJ LEEFT BUITEN BEELD, ALTHANS VOOR ONS, IN HET VERRE NIEUW-ZEELAND. INTERVIEWS GEVEN DOET HIJ OOK NIET. DAT MAAKTE HET VOOR MICHIEL VAN STRATEN EXTRA UITDAGEND OM HEM TOCH TE WILLEN PORTRETTEREN IN DEZE AFLEVERING VAN ONBEKENDE BEROEMDHEID.

TEKST MICHIEL VAN STRATEN FOTO'S JAN BENSLIMAN EN TIES VAN OS

Pleun van der Lugt wordt in oktober 1951 geboren in Delft. Hij groeit op ten tijde van de dienstplicht. Op het keuringsbureau ziet hij een foto van een straaljager hangen. Of dat ook tot de mogelijkheden behoort? Jazeker. De belofte van snelheid en vrijheid lonkt en de jonge Pleun maakt die ook waar. Gedurende tien jaar vliegt hij voor de luchtmacht. De straaljagers brengen hem niet alleen werk en plezier, maar helaas ook een hernia. De grote krachten die het vliegen op het lichaam uitoefenen eisen zijn tol. Hij kan na een vlucht zelfs niet meer op eigen kracht de cockpit uit klimmen. Van der Lugt wordt geopereerd, maar vliegen in straaljagers kan daarna

niet meer. Helikopters vormen een kortdurend alternatief, want die kunnen de kick van de straaljagers toch niet helemaal vervangen. Van der Lugt begint te dromen van iets groters.

Rond de wereld

De jonge amateurzeiler Van der Lugt laat zich inspireren door de Britse Sir Robin Knox-Johnston. Die heeft in 1968-1969 als eerste solo non-stop de wereld gerond in een zeilboot. Niemand had eerder zoiets gepresteerd. Dit kunststukje herhalen zou werkelijk een prestatie van wereldformaat zijn. De Brit deed 313 dagen over de ronding. Van der Lugt mikt op 300 dagen. Als het hem überhaupt lukt natuurlijk. Want solo wereldomzeilingen zijn nu eenmaal niet voor niets bijzonder en om dat non-stop te wagen, is al helemaal ongewoon.

Over
windkracht 11:
'Bij zo'n wind
gaat je haar
echt wel door
de war'



De start bij Punta del Este. Onder spinmaker zetten we langs de kust van Kaap Polonio.



Pleun en Anneloes treden in Nieuw-Zeeland in het huwelijk.

Over zijn beweegredenen is Van der Lugt niet heel erg expliciet. 'Waarom ik dit in godsnaam doe? Ja, je bent niet de eerste die dat vraagt', vertelt hij in 1981 aan het tijdschrift *Zeilsport*. 'Toen ik die vraag voor het eerst voorgelegd kreeg moest ik bekennen dat ik het zelf ook niet wist. Voer voor psychologen.' Toch noemt hij enkele aanleidingen: de ontwikkeling als zeiler van kleiner naar groter water in de loop der jaren, het einde van zijn vliegcarrière. Maar waarom solo varen? 'Ik heb mij afgevraagd met welke mensen ik het zou hebben willen doen. Met zo iemand zou ik dan een zeer goede relatie moeten hebben, en dat deed zich niet voor, dus besloot ik te gaan kijken of ik het alleen kon. En dat kon. Vorig jaar ben ik voor langere tijd alleen de Atlantische Oceaan opgegaan om dat eens te ervaren. Op grond van die ervaringen besloot ik een poging non-stop te gaan doen. Samenvattend kan ik zeggen dat ik van zeilen houd, best redelijk solitair ben en een zekere prestatiedrang heb. Belangrijk is ook dat ik eigenlijk vanaf mijn achttiende dingen heb meegemaakt die niet ieder ander meemaakt, zoals het vliegen. Dat zijn ervaringen die bepaalde extra dimensies aan mijn leven toevoegen. Datzelfde heb ik ontdekt in het zeezeilen.'

De Zeeuwse Stromen

Knox-Johnston voer zijn tocht in een spitsgatter, een Colin Archer ontwerp. Dat lijkt Van der Lugt ook een goede keuze. Van der Lugt laat een spitsgatter bouwen van ferroceement, een relatief goedkope bouwmethode. Bovendien is deze rompvorm sterk en bij eventuele beschadigingen gemakkelijk met plamuur te repareren. Het 'ferro' bestaat uit lagen kippengaas waarover beton wordt uitgesmeerd. Het grote gewicht van een romp van ferroceement maakt een boot niet snel, met zijn waterverplaatsing van elf ton. Hoeveel overwegingen van technische en maritieme aard heeft Van der Lugt voor zijn keuze? Weinig, bekend hij later. Zijn kennis hiervan is beperkt. In het succes van zijn Britse voorganger ziet hij een bewijs voor de zeevaardigheid van een spitsgatter. Onwetend, naar eigen zeggen, kiest hij voor een boot waarop alles (te) zwaar is. De mast en de verstaging bijvoorbeeld. 'Ik wilde een honderd procent zeewaardig schip, met een maximale overlevingskans voor de bemanning. De snelheid moest redelijk zijn, maar die was secundair. Verder moest het schip een behoorlijk comfortabele zeegang hebben.' Hij ziet zijn aldus gebouwde *De Zeeuwse Stromen* als een betrouwbare boot die geschikt is voor lange tochten op ruim water.

'Succes Pleun'

Wanneer hij 29 jaar is begint Pleun van der Lugt aan zijn eerste grote zeilavontuur. Vanuit zijn thuishaven Zierikzee start hij met zijn tocht rond de wereld. Solo, maar niet helemaal alleen. Bij zich heeft hij zijn scheepskat Frits. Bovendien zijn er veel mensen in gedachten bij hem. 'Het is opvallend hoeveel mensen met hem meelevens', schrijft Adriaan Pels in 1981 in de *Waterkampioen*. 'De volgende

dagen [na vertrek], in Veere, Yerseke, Bruinisse, Scharendijke, waar niet, is Pleun op de plaatsen waar watersporters elkaar ontmoeten hét onderwerp van gesprek.' Dat is niet zo vreemd, omdat Van der Lugt iets geheel nieuws gaat uitproberen: als eerste Nederlander solo non-stop de wereld rond.

Op dinsdag 11 augustus 1981 vertrekt hij. Dat blijft niet onopgemerkt. Vroegere collega's van de luchtmacht scheren in straaljagers en helikopters over De Zeeuwse Stromen en tientallen meevarende bootjes heen. De Tros belooft via de radio regelmatig aandacht aan zijn reis te besteden. Om dat te kunnen realiseren is er aan boord een zender van 400 Watt gekomen en heeft Van der Lugt het marconistendiploma moeten behalen voor de bediening. Van der Lugt is er weinig enthousiast over, maar hij begrijpt dat er ook publiciteit nodig is voor de sponsors, zoals PoesPoes (kattenvoer), Crockey (chips) en een belangrijke geldschieter, Motel De Zeeuwse Stromen. Verder blijft het in de gedrukte media relatief rustig rondom Van der Lugt. Althans, dat is de conclusie die ik nu trek op basis van de beperkte hoeveelheid publicaties die ik over de tocht uit 1981-1982 heb teruggevonden. Ik heb vast wel wat gemist, maar tekenend vond ik de twee koppen boven artikelen die ik in twee edities van de *Waterkampioen* tegenkwam. 'Succes Pleun' was de eerste, boven het stuk over het hier genoemde vertrek. En 'Goed gedaan Pleun!' volgt tien maanden later, als tweede en direct ook als laatste erbetoon na de thuiskomst van de solozeiler. Daartussen zit niks. In totaal zeven pagina's in slechts twee artikelen. Daarnaast besteedde *Zeilsport* in 1981 aandacht aan het vertrek in de vorm van een interview.



ZEEUWSE STROMEN

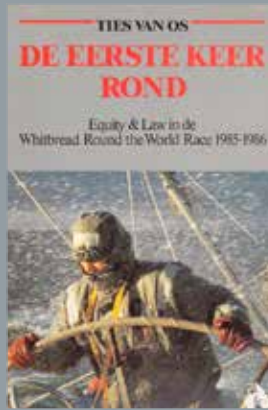
De Zeeuwse Stromen is een Colin Archer-achtig type, een spitsgatter. De romp is gemaakt van ferroceement. L.o.a.: 10,70 m
Breedte: 3,50 m
Diepgang: 1,80 m
Waterverplaatsing: 11 m³
Ontwerp: Jay R. Benford
Bouwer: Ferrocem, Schiedam
Zeilmaker: Van der Sneppen, Terneuzen
Tuiger: Marquip, Vollenhove

EQUITY & LAW

Met *Equity & Law* behaalde Pleun van der Lugt een negende plaats in de Whitbread Round the World Race 1985-86. L.o.a.: 16,70 m
L.w.l.: 14,44 m
Breedte: 4,92 m
Diepgang: 2,92 m
Waterverplaatsing: 17,5 m³
Ballast: 7,3 ton
Ontwerp: Doug Peterson
Bouwer: Baltic Yachts
Zeilmaker: Doyle
Tuiger: Marquip, Vollenhove

FERROCEMENT-ZEILERS

Zeiler Paul van Ginneke is een liefhebber van ferroceement schepen en wil eigenaren met elkaar in contact brengen. Voor andere geïnteresseerden is hij bereikbaar via ferroceementoc@gmail.com.



WIN EEN BOEK

Over de Whitbread-deelname van Pleun van der Lugt schreef Ties van Os het boek *De eerste keer rond, Equity & Law in de Whitbread Round the World Race 1985-1986*. U maakt kans op dit boek door een e-mail te sturen naar info@zeilen.nl met daarin een korte motivatie waarom u vindt dat u voor het boek in aanmerking komt.

SAILING

In één van de radiogesprekken die Van der Lugt tijdens zijn solotocht met de Tros voerde, vertelde hij over zijn muziekvoorkeur. Sailing van Christopher Cross, een gigantische hit in die tijd, was een van zijn lievelingsnummers. Misschien herkende hij zich in de tekst:
"It's not far down to paradise
At least it's not for me
And if the wind is right you can sail away
And find tranquility
The canvas can do miracles
Just you wait and see
Believe me
(...)
Sailing
Takes me away
To where I've always heard it could be
Just a dream and the wind to carry me
And soon I will be free"

Dat beperkte aantal publicaties zegt misschien meer over de mediaschuwe Van der Lugt dan over de media. Zelf zei hij bijvoorbeeld over zijn drukke vertrek: 'Ik was liever zonder enig gerucht vertrokken. Nu durf je niet aan mislukken te denken. Stel je voor dat ik na een paar maanden tot de ontdekking was gekomen dat het volbrengen van een dergelijke reis niet voor me weggelegd was. Dan had ik waarschijnlijk door die morele belasting de verkeerde beslissing genomen: ik was doorgevaaren.'

Maar Van der Lugt heeft geen verkeerde beslissing genomen. Integendeel, hij brengt zijn solotocht tot een goed einde. En dat niet alleen, hij presteert iets zeer opmerkelijks. Niet alleen slaagt hij er als eerste Nederlander in om solo en non-stop de wereld te rond. Hij doet dat ook nog eens in een recordtijd. Met zijn 286 dagen klaart hij deze enorme klus. Dat is 26 dagen sneller dan de beroemde Sir Robin Knox-Johnston. Misschien is Van der Lugt door non-stop te varen het aanleggen een beetje verleerd, want op de dag van aankomst, vol festiviteiten, klapt hij zijn *De Zeeuwse Stromen* nogal hardhandig tegen de kade. Het mag de feestvreugde niet drukken. De overweldigende belangstelling past goed bij het gevoel van de solozeiler onderweg, getuige zijn uitspraak: 'Ik had het gevoel met dertien miljoen Nederlanders rond Kaap Hoorn te gaan, in plaats van alleen.' Dit vanwege de wekelijkse contacten met het thuisfront en de gesprekken voor de radio. Ook zijn kat heeft zijn moreel tijdens de reis hooggehouden.

In 1982 ontvangt Pleun van der Lugt voor zijn prestatie de eerste Conny van Rietschoten Trofee.

Whitbread Round the World 1985-1986

De solotocht van Van der Lugt valt toevallig samen met de Whitbread Round the World Race van 1981-1982. Dat is de editie waarin Conny van Rietschoten voor de tweede keer de race op zijn naam schrijft (zie ook *Zeilen* 8/2013). De twee schippers hebben af en toe radiocontact met elkaar. De vloot vaart sneller dan Pleun, maar heeft natuurlijk het oponthoud in de havens, waardoor de continue varende Van der Lugt hen weer kan bijbenen. Af en toe varen ze samen op. Na Pleuns thuiskomst doet Van Rietschoten hem de suggestie ook aan de Whitbread mee te gaan doen. Van der Lugt besluit dat dat een goede suggestie is en schrijft zich in voor de editie van 1985-1986. De twee mannen lijken in die zin op elkaar, dat ze beiden niet zozeer van huis uit experts zijn in zeilen, maar wel over goede organisatorische en managementvaardigheden beschikken. Ties van Os, die tijdens de race als co-schipper zal fungeren, schrijft in zijn verslag *De eerste keer rond* over schipper Van der Lugt: 'Pleun ziet zich als coördinator die mensen met specifieke capaciteiten bij elkaar brengt en als manager zo snel mogelijk met hen rond de wereld zeilt.'

Tijdens een trainingstrip naar IJsland hebben Van der Lugt en zijn bemanning 'pech met het weer'. Niet dat het

stormt. Het is juist te rustig om ervaring op te doen met de zware omstandigheden van de komende race. En dat die komen, weet co-schipper Van Os tijdens de race wel te verwoorden. 'Zwaar stampend zwoegen we vooruit. Met angstaanjagende dreunen klapt het voorschip regelmatig op het water. Wit schuimend boegwater spat aan weerszijden van de boot omhoog. Het buiswater suist over dek en iedereen wendt automatisch zijn gezicht af. Degene achter het roer kan echter nergens heen en bij hem slaat het buiswater dan ook pijnlijk hard in zijn gelaat.' De reactie van schipper Van der Lugt: 'Can we avoid this, please?' Het zal zijn slogan aan boord worden.

Tijdens de eerste etappe, van Portsmouth naar Kaapstad, klimt schipper Van der Lugt de mast in. Er is een raar geluid gehoord vanuit die richting. Wat blijkt? Het verbindingstuk tussen de middelste zalings is gebroken. De bakboordzaling hangt er als een lamme vleugel bij; de mast kan elk moment breken. Een noodreparatie voorkomt erger. 'Maar', noteert Van Os, 'dit betekent feitelijk dat de race voor *Equity & Law* op de 23ste dag al voorbij is'. Tijdens een tussenstop in Liberia monteert de bemanning een nieuwe zaling. Het oponthoud kost hen vijf dagen vertraging. Van der Lugt en zijn bemanning eindigen uiteindelijk als negende in het eindklassement. Pleun van der Lugt is echter wel de enige schipper die de hele race met dezelfde bemanning heeft gevaren.

Nieuw-Zeeland

Pleun van der Lugt heeft een aantal jaar geleden Oud-Zeeland (Zierikzee) via een tussenstop in Ierland ingereuid voor Nieuw-Zeeland. Hij lijkt nog altijd mediaschuw. Wanneer ik probeer contact met hem te leggen voor het maken van deze reportage krijg ik via-via het volgende antwoord: 'Eén interview eens in de dertig jaar vind ik meer dan genoeg.'

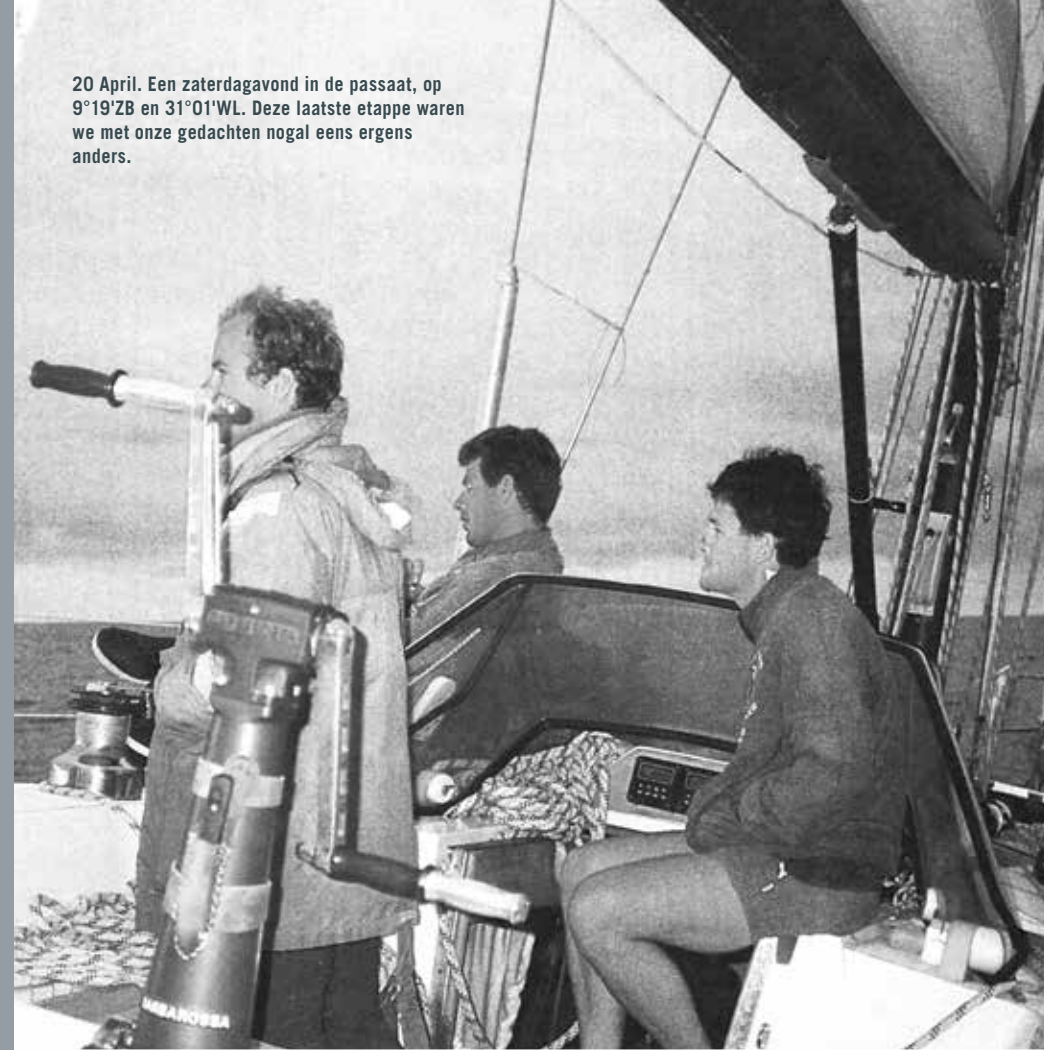
Ik zoek mijn heil bij Ties van Os. Wat voor soort schipper was Pleun van der Lugt volgens hem? Van Os antwoordt: "Pleun was als persoon redelijk dominant, maar als schipper ook wel afhankelijk. Hij was wel een doorbijter maar geen echte wedstrijdzeiler. Beslissingen namen we vaak democratisch."

Van Os herkent in Van der Lugt dus zowel de dominante, democratische als de afhankelijk rol die een leider volgens hem kan innemen. "Dus in die zin had hij van alles wat en dat is eigenlijk wel een goot compliment."

Vervolgens: "Het is jammer dat we Pleun tot op heden nooit meer hebben gezien. Enerzijds omdat hij vertrok naar Nieuw-Zeeland en anderzijds omdat hij nooit meer iets van zich liet horen. Het is voor hem een afgesloten periode. De rest van de bemanning heeft nog steeds contact met elkaar. De wereld van het wedstrijdzeilen schiep voor ons een band voor het leven. Natuurlijk zijn we Pleun daar eeuwig dankbaar voor."

Mocht hij tevoorschijn komen, dan gaan we waarschijnlijk gewoon verder waar we in 1986 zijn gebleven." ●

20 April. Een zaterdagavond in de passaat, op 9°19'ZB en 31°01'WL. Deze laatste etappe waren we met onze gedachten nogal eens ergens anders.



Hij brengt zijn solotocht tot een goed einde; in 286 dagen klaart hij de enorme klus



De start bij Punta del Este. Onder spinnaker zeilen we langs de kust van Kaap Polonio.