



## Een hoogaars voor de oceaan: 'Ontwikkeling begint weer als je ergens leven in blaast'

Willem Scholtes zat tot voor kort in de criterium-commissie van de SSRP (Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten, 1952), hoeder van het traditionele rond- en platbodemjacht. Maar Willem is zelf eigenlijk helemaal niet zo'n 'hoeder' van heilige huisjes. Kijk maar naar zijn plan voor een oceaanwaardige hoogaars. Een wat?! Hoogste tijd voor een vraaggesprek. Door: Michiel Scholtes

Willem heeft een tekening laten zien van zijn droomschip, een 20 (!) meter lange 'Groenlandse' hoogaars, zoals hij het noemt. Een naam als aanduiding van iets nieuws. Want, zo meent Willem, scheepstypen moeten dóórontwikkeld kunnen worden.

Dat vond men een eeuw geleden overigens ook al, zeker als de aanleiding daarvoor lag in het gebruik ervan. Afwijken van de norm was slim om bijvoorbeeld sneller te kunnen gaan, zoals de hoogaarsjachten *Thistle III* (1897 met stalen kielbalk!), *Turc* (1925



De ARM17 bepaalde 40 jaar lang een groot deel van het leven van Willem Scholtes, zoals te zien is aan de foto rechtsboven. Later bracht hij het schip dat zijn vader kocht in vissermanstaats terug met het originele spriettuig (links, foto: Theo Kampa)

onder: Scholtes vertelt over zijn plannen bij het afwerken van het overnaadse sloepje. Het gaat als wiegje dienst doen voor zijn kleinkind in Londen

met Lemmerkont en van ijzer) en *Alladin* (1945/46/47 met doorlopende scheg en Lemmerkont) lieten zien. En natuurlijk de *Windroos* (1926), net als de *Aladdin* speciaal getekend en gebouwd om de fameuze hoogaars *Jetty* te verslaan. De *Windroos* is karveel gebouwd (gladboordig, zoals wel meer hoogaarsjachten uit die tijd) met een "semi-Lemmerkont", zo'n beetje tussen spitsgat en Lemmerkont in.



links: De *Vrouwe Alize* toen zij nog als jacht rondvoer. De werf van Meerman in Arnhemuiden bouwde het schip als visserman en verbouwde het later tot jacht

onder: De ARM17 ligt nu als *Vrouwe Adriana* te pronken in de Museumhaven van Zierikzee

dacht je van de enorme zeilen van wedstrijdskûtsjes, veel groter dan waarmee ze vroeger voeren.' (Zie ook SdZ 2020.4 - red.) 'En waarom ook niet? Ontwikkeling begint weer als je ergens leven in blaast. Kijk maar de Bruine Vloot versus het museale zeilende bedrijfsvaartuig. Kortom, regels omtrent originaliteit zijn een dak voor appels en peren. Laten we vooral behouden wat historisch en scheepsbouwkundig echt de moeite waard is. En zonder gêne oude ontwerpen doorontwikkelen door gebruik te maken van de mogelijkheden van deze tijd. Misschien moeten we zelfs naar een open klasse voor platbodems waarbinnen alleen lengte, diepgang en het oppervlak van scheggen en

### Vloeiend berghout

Als ik hem opzoek staat Willem Scholtes een zelfgebouwd sloepje stemmig blauw te verven: een wieg voor zijn net geboren kleinkind in Londen. Nog een wonder dat hij voor die hummel geen mini-hoogaars heeft gebouwd. Willem schudt zijn hoofd: 'Te moeilijk, je kunt de lijn van een hoogaars zo makkelijk bederven. De minste fout en het berghout vloeit niet, of de kont ziet er niet uit. Vooral het stroken van die oplopende kont, dat luistert erg nauw.' Hij weet waarover hij praat. Zijn vader kocht in 1952 een 14 meter lange houten Arne-muider hoogaars, de *Vrouwe Alize* uit 1878.\* Dit schip bepaalde goeddeels Willems jeugd en zijn liefde voor het zeilen. Het motiveerde hem om stuurman op de grote vaart te worden. Later zeilde hij de *Vrouwe Alize*, ondertussen teruggebracht in originele staat met spriettuig, met zijn gezin en verving hij zelf eikenhouten delen.

In 1993 verkocht hij de hoogaars aan de Stichting Museumhaven Zeeland om vanaf 2004 te gaan zeilen met *Alpha*, een originele houten loodskotter uit Wales. De kotter werd gebouwd in 1904 in opdracht van een loods uit Newport om als snelste loodskotter haar loods bij een zeeschip te brengen. Dat moest nog in die tijd; loodsen en hun schepen waren privé-ondernemingen. *Alpha* is gebouwd in Fleetwood naar model van de marcombe bay prawners omdat die zo snel waren, alleen dan groter om ook gedurende de winter met slecht weer zee te kunnen houden in het Bristol Channel. (Op 2 januari 2005 probeerde Willem dat zelf uit met windkracht 10 gemiddeld en zo'n 10 meter



hoge golven.). In 2010 liet Scholtes de *Alpha* restaureren, eigenlijk meer herbouwen, te Gweek in Cornwall. *Alpha* is daarbij min of meer teruggebracht in haar originele staat.

### Zonder gêne

Hij steekt zijn kwast even in de lucht en zegt: 'Je gebruikt het woord origineel. Maar wat is origineel? Over welke tijd praat je? Waarom is het ene moment in de tijd bepalender dan het andere? Als een scheepstype helemaal is uitontwikkeld? Maar wanneer is dat? Als er geen regels waren vastgesteld, zouden er nu koolstof aken rondvaren met dito tuigen en nog plattere rompen. En wat

loefbijters aan regels gebonden zijn.' Maar als Willem zo tegen de materie aankijkt, waarom nam hij dan zitting in zoiets als een criterium-commissie?

Zijn kwast priemt naar voren. 'Vanwege de algemene doelstelling van de Stichting: belangstelling kweken voor het rond- en platbodemjacht in de ruimste zin. Dat is een dynamische doelstelling. En volgens mij een logische. Laat iedereen vrij zijn eigen ontwerp kiezen, maar wel uit liefde voor het rijke Nederlandse erfgoed. Daar begon ik over na te denken omdat ik ouder word. Wat als ik straks *Alpha* niet meer baas ben? Zo ontstond in mijn hoofd een relatief betaal-

baar en vooral handelbaar zeeschip, MCA-gekeurd (Maritime Coastguard Agency - red.) voor de oceaan, Groenlandse fjorden en de Noordwestelijke Doorvaart.'

Scholtes vervolgt: 'Geen replica van wat ooit was, maar een even sobere als moderne platbodem met zijn genen in de vaderlandse scheepsgeschiedenis.' Een schip dat moet kunnen droogvallen op een wadplaat en ingevroren door ijsdruk weer omhoog kunnen komen. Met ook stahoogte overal en waterdichte schotten voor, bij het groot-spant en bij het motorruim.

Hoe ging Willem verder met die ideeën?

'Eerst kijken naar voorbeelden van zeewaardige schepen op websites van makelaars. Schepen ontworpen door Gerard Dijkstra en Olivier van Meer spreken mij het meest aan. Beginnen met een lijst van wensen waar het schip aan moet voldoen, zowel binnen als buiten, alles met het gebruik en esthetiek voor ogen. Voorts een goed gesprek bij een werf om mijn ideeën te toetsen aan financiële haalbaarheid. Uiteindelijk met deze ideeën naar Olivier van Meer om er over te praten en zo mijn droom meer handen en voeten te geven en daaruit volgde dan de eerste impressieschets. En nu maar wacht-



boven: Van langkieler terug naar platbodem? Met *Alpha* bezocht Scholtes festivals in Engeland en daarbuiten

links: De presentatieschets van de Groenlandse hoogaars. Deze voorziet in een handzaam wisbonetuig

ten tot *Alpha* verkocht is...' (Het schip is te vinden op [www.sandemanyachtcompany.co.uk](http://www.sandemanyachtcompany.co.uk))

### **Zonodig solo**

Intussen heeft Willem het sloep-wiegje gekeerd en schildert hij de binnenkant wit. Wat denkt hij van de zeileigenschappen op zee? Rond- en platbodems hebben een slechte reputatie als het gaat om vrijeilen van lagerwal en om het binnenlopen van zeegaten in hoge zee. Willem haalt zijn schouders op.

'Dat klopt natuurlijk. Maar mijn hoogaars hoeft niet onder te doen voor een moderne kotter of schoener. Hij moet kunnen bijliggen op scheg en loefbijter alleen. Rondhouten zullen van staal zijn en de boegspriet vast. Ik wil een keerfok. En een wisbonetuig, dat in zijn geheel zakt als je reef. Ongetwijfeld komen er slimme talies en lieren; mijn vrouw, kinderen en kleinkinderen moeten het schip kunnen mannen en ik wil er zo nodig solo mee weg.'

Het is nu aan de ontwerper om die wensen handen en voeten te geven. Van Olivier van Meer is bekend dat hij een slim midzwaard heeft ontworpen waarmee dit ontwerp zonder meer van lager wal vrij kan zeilen.

### **Niet charteren**

Met *Alpha* maakt Willem 'stilte-tochten' en themareizen in Schotland. Is zijn 'Groenlandse' hoogaars daarvoor geschikt? Willem knikt. 'Geschikter zelfs dan een even lang scherp schip. Want deze hoogaars

## 20 meter Hoogaars



Olivier van Meer Design

biedt bij gelijke lengte 35 procent meer ruimte. Achterin komt een gerieflijke hut voor privé-reizen. Die moet echt geweldig worden, anders gaat mijn vrouw niet mee. De roef, boven het motorruim, is eetkamer voor tien man en geeft rondom uitzicht. Midscheeps en voorin wordt het wat eenvoudiger, met nuchtere hutten, natte cellen, een kombuis en een open ruimte waarin je een heleboel hangmatten kwijt kunt. Dan kun je naar believen zeilen met gemengde groepen, trainees en zelfs met bijvoorbeeld ex-gevangenen in een rehabilitatie-traject.' Toch wil Scholtes niet charteren. 'Nee, vrijdag afscheid nemen van een groep om zaterdag nieuwe gasten aan boord te nemen, dat is niks voor mij. Het gaat mij om ideële of wetenschappelijke tochten. Om bewust-

wording in ontmoeting met de natuur. De stille tijd tussen twee reizen is voor mij belangrijk. Want zeilen met mensen is een spiegel. Ik leer wie ik ben doordat anderen mij raken. Zo'n proces raffel je niet af.'

### Dwarsdenker

Maar waarom wil iemand daarvoor perse een zeezeilship met het uiterlijk van een hoogaars? Wat is daarvan de meerwaarde? Willem kijkt verstoord op van zijn schilderwerk. 'Omdat er geen mooiere platbodem bestaat natuurlijk! En omdat ik ermee ben opgegroeid. Misschien om mijn vader te eren, omdat hij een hoogaars koos. En omdat ik gewoon zin heb om de grootste hoogaars ooit op het water te brengen. Groter dan de Belgische *Thistle III*, die liefst 18 meter lang

was en waaraan 'botterkoning' Harry Smit zich ooit nog vertilde.' Natuurlijk verwacht Scholtes kritisch commentaar van alle kanten: "'Wat doe je nou, dat is toch geen hoogaars?'" Dat bevalt me. Laat mij maar pionieren. Ik ben graag een dwarsdenker.'

*\* red - Het bouwjaar van de ARM 17 is lange tijd voer voor discussie geweest. De familie Scholtes heeft altijd 1878 aangehouden, maar in Consent 31 uit 2015 werd door Peter Hamer aangetoond, na diepgravend onderzoek, dat deze hoogaars in 1903 op stapel is gezet. Het artikel is na te lezen via [www.ssrp.nl](http://www.ssrp.nl), zoeken in de schepenlijst op Vrouwe Adriana, de huidige naam van het schip.*



boven: Zeilplezier met de schipper en de auteur, zeilschrijver Michiel Scholtes is een neef van Willem

rechtsboven: Op festivals en evenementen voor pilot cutters is *Alpha* een graag geziene gast

onder: *Alpha* draagt de letter N, wat staat voor Newport van waaruit de loodskotter opereerde

