

Nehalennia Een zeegaande superhoogaars

De *Nehalennia* zal zonder enige twijfel dé blikvanger van de komende HISWA te Water zijn. Want een platbodemjacht van 28 meter over alles, dat zie je niet vaak. En zeker niet een schip met zulke sierlijke lijnen als deze superhoogaars!

Fotografie **Bertel Kolthof** Tekst **Arthur van 't Hof**





GL01

ZIERKJEE

vereniging
bahisoud
hooges



Een scheepstype kun je niet zomaar verschalen naar een grotere lengte, dat zal iedereen begrijpen, toch is de *Nehalennia* zo goed gelukt dat ik even met mijn ogen moest knippen toen deze 'superhoogaars' de haven van Zierikzee kwam binnenvaren. Je denkt: 'Wat een leuke hoogaars' (de frisse kleurstelling helpt zeker mee), maar dan kijk je nog een keer en zie je pas hoe klein de mensen aan boord zijn, verhoudingsgewijs dan.

Om dat effect te bereiken was scheepsontwerper Olivier van Meer eindeloos aan het tekenen. Want hoe maak je van een Arne-muidense hoogaars, met haar gebruikelijke lengte tussen de 12 en 14 meter, een schip van 22 meter dat iedereen direct herkent als hoogaars? 'Daar raak je aan de kern van wat mijn vak zo mooi maakt,' meent Van Meer. 'Er komt veel *fingerspitzengefühl* bij kijken, je blik gaat keer op keer over de tekeningen en dan denk je: er is toch nog iets... als ik nou net iets meer...'

Vijf jaar geleden belde Willem Scholtes naar Olivier van Meer op met de vraag of hij een grote hoogaars kon ontwerpen. 'Ik dacht, wat heb ik nou aan mijn fiets hangen?' Maar Scholtes bleek zeer serieus en bovendien een

ervaren zeeman. Hij begreep meteen dat het de nodige aanpassingen vraagt om van een hoogaars een zeewaardig schip te maken. Onmogelijk vond Van Meer de opdracht zeker niet. Zijn familie was vroeger helemaal gek van schokkers en Olivier studeerde al eens op een zeewaardige schokker, geschikt om mee naar Noorwegen te kunnen zeilen. 'En dat kon ook, maar als Willem had gevraagd zijn hoogaars te tekenen volgens de Stamboekcriteria van de SSRP had ik geweigerd, ik vind wel dat ik een zorgplicht heb.'

Zeegaand

Want een zeegaande hoogaars vraagt uiteraard om aanpassingen van het onderwaterschip in verband met de stabiliteit. 'Wat dat betreft kreeg ik van Willem carte blanche, over de fundamentele zaken hebben we nooit discussies gehad.' Dus heeft het ontwerp meer dan voldoende diepgang gekregen en een massief geballaste kiel.

Toch wist Van Meer zelfs bij het onderwaterschip de hoogaarsvormen goed te benaderen. 'Ja, dat zag ik als een uitdaging, maar het is erg geslaagd, zelfs de grootste breedte ter hoogte van de mast werd (zij het net) bereikt.' Boven water was het een ander verhaal, daar was



boven: Het aantal passagiers aan boord overstijgt de twaalf niet. Die passen samen met de bemanning allemaal aan deze ruime tafel in het dekhuis

onder: Willem Scholtes achter de honderd jaar oude kompaspaal, afkomstig van een RWS-schip

rechterpagina: Een kombuis die in een charterschip voor dertig personen niet zou misstaan; de gietijzeren stove van het Britse merk Esse waarop in nood ook gekookt kan worden; relatief eenvoudige hutten met pijpkooien in het voorschip



*‘Schipper Scholtes was eindeloos
aan het boetseren om het uiterlijk
van de Arnemuidense hoogaars
zo dicht mogelijk te benaderen’*







schipper Scholtes – steeds na ruggespraak met Peter Hamer en de sectie Documentatie van de Stichting Behoud Hoogaars (SBH) – compromisloos. Hij was eindeloos aan het boetseren om de Arnemuidense hoogaars in uiterlijk zo dicht mogelijk te benaderen. Van Meer wijst erop dat, als het gaat om zeevaardigheid, terecht heel veel nadruk wordt gelegd op stabiliteit, maar te weinig op 'waterdichtheid'. 'Op zee moet het dek zonder problemen onder water kunnen staan als er een golf overheen loopt.' Alles op de *Nehalennia* kan dan ook potdicht worden gedraaid op de verhoogde luikhoofden.

Uitdagingen

Andere uitdagingen waren natuurlijk het roer, dat bij een hoogaars flink aan de maat is, de zwaarden (hoe houd je die heel in zee-gang) en de kluiverboom. Om met de laatste te beginnen: een 'losse' kluiverboom is op zee natuurlijk ronduit gevaarlijk wanneer het schip met zijn boeg de golven induikt. Daarom werd dat een boegspriet, gefixeerd aan de steven dus, hoewel hij zo gemaakt is dat het lijkt of je hem ieder moment kunt optoppen. Van Meer zegt: 'De krachten op die boegspriet, daar kun je echt niet mee spotten. En boven-

dien wil je het voorstag op spanning kunnen zetten, zodat je met de grote kluiver aan de wind kunt zeilen.'

Het roer oogt weliswaar zwierig, zoals dat hoort bij een hoogaars, maar onder water is het relatief lang en slank en dat is wat je wilt op volle zee. De zwaarden moeten te stuwem zijn, want zodra het begint te waaien en de golven beginnen op te bouwen, kun je ze niet meer gebruiken. Maar ook zonder zwaarden moet het schip natuurlijk van lagerwal weg kunnen zeilen, stelt Van Meer, puur vanwege de veiligheid. Door de kiel kan dat ook.

Sober

De indeling onderdeks kostte weinig hoofdbrekens, die had Scholtes wel zo'n beetje in zijn hoofd, maar gewend als hij was aan zijn eerste hoogaars, de museale ARM 17, nu in bezit van de Museumhaven Zeeland in Zierikzee, wilde hij het allemaal heel simpel houden. Die soberheid (Van Meer: 'De ontwerpfase ging van start met hangmatten') werd Willem gelukkig uit zijn hoofd gepraat door zijn vrouw, waardoor alles een slagje comfortabeler is geworden, maar beslist niet overstroomt van overdadige luxe. Reizen in luxe is ook niet het doel van Willem

links: De zwaarden worden op deze steunen geborgd bij zwaar weer. Voor op het dek ligt een authentieke geklonken vlieger, die Lex Tichelaar van SRF aan de *Nehalennia* schonk. De bijboot moest nog wel gerestaureerd worden

boven: Het mannetje met hemelboender bovenop de mast is hét kenmerk van de Arnemuidense hoogaars. (foto: Guy Fleurie)

Scholtes. Hij organiseert zogeheten stilteweken voor kleine groepen en vaart met ex-gedetineerden die een nieuwe invulling voor hun leven zoeken. Dat zijn niet meteen mensen die een luxe cruise verwachten. Veelzeggend was Willems opmerking over het sanitair: 'Aan boord zijn er douches met een knop op de douchekop. Die moet je indrukken om je af te kunnen spoelen, zo beperk ik het watergebruik, want anders blijf je je tanks vullen.' Ik moet zeggen, voor een vader met dochters die over een paar jaar in de pubertijd komen, was dat een eye-opener!

Het dekhuis vormt een natuurlijke overgang van de kuip naar binnen, een buitenruimte onder een dak als het ware. Er is een navigatiehoek aan stuurboord, zodat de stuurman bij slecht weer niet achter de authentieke kompaspaal met stuurwiel hoeft te blijven staan.

Ga je verder naar beneden, dan loop je als het ware tegen de *stove* op: kachel en kooktoestel ineen. Geen zorgen, er is ook een ruime kombuis aan bakboord, zonder twijfel het hart van het schip, voorzien van alle gemakken, want de schipper houdt van lekker eten. En in het achterschip heeft hij voor zichzelf en zijn echtgenote een ruime kapiteinshut gecreëerd.

Op zee

Inmiddels heeft Willem Scholtes al heel wat mijlen gemaakt. Op de foto's bij dit artikel werden voor de allereerste keer de zeilen gehesen onder Texel. Willem probeerde ze daar uit, een dag voordat hij richting Zuid-Engeland zou vertrekken. Die reis deed hij vooral motorend, maar later ging het op weg naar de Schotse westkust en postte hij een filmpje waarop je de *Nehalennia* in haar element zag. De hoogaars rondde de Mull of Kyn-tire onder zeil (welke Arnemuidense garnalenvisser had ooit gedacht dat een dergelijke


onder: Als het ergens in de vorm van een hoogaars fout kan gaan dan is het wel in de kenmerkende S-vorm van het berghout. De bouwers van SRF hebben hier een waar kunststukje afgeleverd. Bijna alles werd in-huis bij de werf gemaakt, zoals ook het houtwerk voor zwaarden en rondhouten

zin geschreven zou worden!), windkracht 3, het zwaard eronder en een rif in het zeil omdat later 5 Bft verwacht werd – de schipper was zo in zijn sas dat hij nog net geen liedje neuriede. Een paar weken later bel ik hem op. Scholtes maakt zich net klaar voor de reis terug naar Nederland, bestemming HISWA te Water. Hij heeft 's nachts windkracht 11 gehad en moest de motor aanzetten om de ankerboei te ontlasten. Wat kan hij inmiddels zeggen over de zeileigenschappen van zijn schip? 'We hebben al 6 Bft gehad in de Ierse Zee en zij toonde zich hartstikke zeewaardig. Ondanks dat ga ik niet proberen om nu om de noord Schotland te ronden, want daar waait het de komende tijd windkracht 8 met golven van 6 meter hoog. Dat zoek ik dus niet op.'

Hij heeft gemerkt dat hij bij weinig wind zijn zwaarden echt nodig heeft om niet te verlijeren, 'maar zodra we boven 4 knopen snelheid komen gaat de scheg goed werken en heb je geen zwaard meer nodig. Verder ligt zij heel steady op haar roer en tikken we met een bakstagwind van 18 knopen de 9 knopen aan. Bij die windsnelheid zetten we overigens ook het eerste rif in het zeil.'

Deze nazomer vertrekt de *Nehalennia*, na de bootshow in Lelystad, richting Finland. Als

het om mijlen maken gaat houdt schipper Scholtes de pas erin. Zo vaart hij niet alleen met de grootste hoogaars die ooit gebouwd is, maar lijkt hij ook hard op weg om de meeste zeemijlen te gaan maken met dit scheepstype!

Over de eerste plannen voor de Nehalennia schreven we in SdZ 2020.5. Verder publiceerden we over de voortgang van de bouw bij SRF in SdZ 2023.7 en over de opvattingen van de criterium commissie van de SSRP in SdZ 2023.8. De doop van het schip in Zierikzee kwam aan bod in 2025.4. Zie ook: SSRP.nl voor extra foto's van de bouw. 

NEHALENNIA

Lengte over dek: 22,10 m

Breedte: 7,20 m

Diepgang: 2,15 m

Masthoogte: 29,35 m

Grootzeil: 143 m²

Fok: 66,40 m²

Kluiver: 67,50 m²

Romp: Staal

Motor: John Deere 250 pk

Ontwerp: Olivier van Meer Design

Bouw: SRF Shipbuilding Harlingen

