

Een *race* in het zeel van opoe *Geertje*

In het laatste weekeind van april komen tientallen skûtsjes, tjalken en punters samen in Blokzijl voor de jaarlijkse Mattenschippersrace. Maar wie waren die mattenschippers eigenlijk, zo vraagt Karen Meirik zich af. Aan boord van de Emanuel uit 1903, probeert ze meer te weten te komen.

Tekst **Karen Meirik** Beeld **Canice Bannon**





De mist hangt nog laag als Maik de *Emanuel* het riet in stuurt. Onder leiding van Maren springen we één voor één aan de wal. Of nou ja, wal? Iets drassigs is het dat er voor door moet gaan. Mijn laarzen zakken tot aan de enkels weg voor ze houvast vinden. Vissen, kikkers en ganzen schrikken op en maken dat ze wegkomen. Ook wij zetten er direct de vaart in, want de jaaglijn moet uitgelopen en zo snel mogelijk strak komen te staan. Het is nog ochtend en we gaan dwars door het oude biesenland, richting Giethoorn.

Gisterenavond is bij het schipperspalaver besloten dat we het rondje door de Kop van Overijssel dit jaar met de klok mee afleggen. In Zwartsluis gaan we de “lading” ophalen, een stukje tapijt, ter herinnering aan de mattenschippers uit Blokzijl. Hun verhaal is zo'n voetnoot in de geschiedenis, die je onderaan de pagina in kleine lettertjes uitnodigt om er helemaal in te duiken.

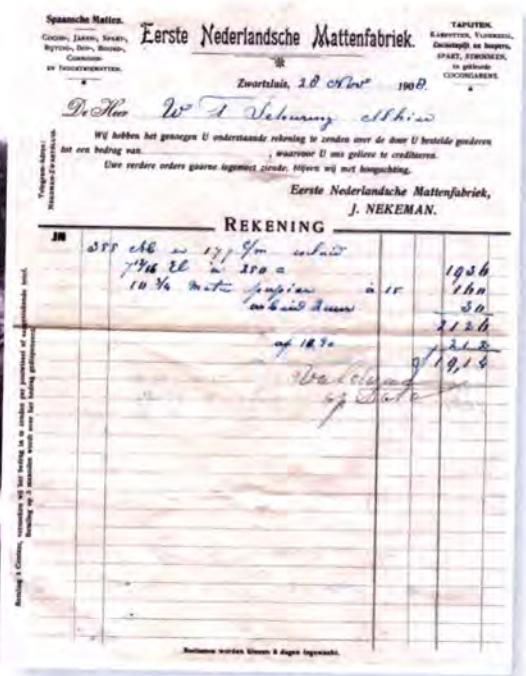
De mattenschippers voeren in de tijd dat elke goede huismoeder in het voorjaar nog de 'Grote Schoonmaak' deed. Overal in het land ging in de periode rond Pasen en Pinksteren de vieze, oude vloerbedekking de deur uit. Daar kwamen schone, fris geweven nieuwe matten voor in de plaats, gebracht door kleine tjalkjes uit Blokzijl. Die hele handel was in handen van een paar families; van Den Haag tot Amsterdam en van Nijkerk tot Drachten. Eén daarvan was de mijne, van vaderskant. Trekkend aan de jaaglijn probeer ik me voor te stellen wat voor soort leven dat was. Nu is de Mattenschippersrace voor ons een dagje vermaak, maar hoe was het vroeger, om elke dag te leven aan boord van een mattenschip?

Langs bij opoe

Zo'n schipper deed het werk niet alleen. Het hele gezin leefde aan boord. Daarover wil ik mijn overgrootmoeder, opoe Geertje Bakker, van alles vragen. Voor de wedstrijd ga ik even langs Baarlo, vlakbij Blokzijl. Opoe kreeg tien kinderen aan boord, waarvan er uiteindelijk zes bleven leven. Hoe hield je zo'n groot gezin draaiende, terwijl je moest koken en leven in een kleine roef? Als er onderweg gejaagd moest worden, ging zij dan in het tuigje? Of stond ze juist aan het roer en zwoegde haar man Albert in het zeel? Liepen de kinderen mee, om het alvast te leren?

Ze kan geen antwoord meer geven op deze vragen. Half verscholen in het groen, aan de rand van de kleine begraafplaats van Baarlo,

De Emanuel in de Mattenschippersrace. De foto is wel uit een voorgaande editie, maar schipper Maik staat aan het roer, met Maren gebogen naast zich



DE LAATSTE MATTENSCHIPPERS

Lens Nekeman, directeur van Interfloor en sponsor van het eerste uur, komt zelf uit een familie van mattenschippers. Hij weet er veel over te vertellen. In de negentiende eeuw had het Zuiderzeestadje Blokzijl een klein handelsmonopolie op matten voor in huis. Elk jaar in maart, op tijd voor de grote voorjaars schoonmaak, voer er een complete vloot uit. De hele winter hadden ze matten gevlochten in het ruim en na de Biddag voor het gewas vertrokken ze naar hun "mattenland". 'Het was echt kartelvorming,' zegt Nekeman. 'De schepen hadden onderling afgesproken wie welk afzetgebied bediende.' Van Nijkerk tot Meppel, van Amsterdam tot Alphen, overal wachtten de klanten op hun vaste leveranciers. Het seizoen liep tot Pinksteren. Dan zat de schoonmaakperiode er weer op en voeren ze met andere lading. Maar rond de eeuwwisseling, met de opkomst van de stoommachine en de trein, veranderde de markt. De meeste mattenschippers ruilden hun schepen in voor een winkel aan de wal. Waar er in Blokzijl in 1881 nog rond de tachtig mattenschippers waren, zijn dat er in 1901 nog maar 26. Toch bestellen Albert Meirik en Geertje Bakker in 1902 weer

een nieuw schip. Dat doen ze bij de Weduwe Boot in Woubrugge, midden in hun 'mattenland'. In september 1903 is het schip klaar. Een moderne, stalen roeftjalk van 36 ton. De nota en het contract zijn bewaard gebleven (rechtsboven). Duizend gulden contant rekenden ze af, plus een ingeruild Blokzijlder jacht van 23 ton. Dat was de helft van het aankoopbedrag, het restant ging op afbetaling, de termijnen lopen door tot en met 1913. Kennelijk verwachtten ze nog goede zaken te doen de komende jaren! Zouden ze het varen leuk hebben gevonden? Het verhaal gaat dat Albert vaak psalmen zingend aan het roer stond. Dat kan op vroomheid wijzen, maar ook op plezier in het varen. Zoals zoveel vrouwen in de binnenvaart ging Geertje over de inkomsten en uitgaven. Als het mattenseizoen erop zat, kwam er andere handel voor in de plaats. Aan het einde van het seizoen waren dat de suikerbieten. Dan zat het prachtig gelakte scheepje van binnen en buiten onder de modder. Wanneer ze aan het einde van de reis het geldzakje had opgehaald, verzuchtte Geertje: 'Dit is het enige mooie van deze reis.' De oudste zoon werkte aan boord als knecht, later als schipper. Toen hij vanwege de Eerste

links: Deze foto zou ergens rond 1908 zijn genomen. Trots poseert het schippersgezin Meirik aan boord van hun recent gebouwde, goed onderhouden roeftjalk. Strak in de lak, met een mooie witte bies op de stootlijst en over het potdeksel. Dat deed het goed bij de klanten, want het schip was vooral ook de winkel. Moeder Geertje staat in het luik naar het ruim, met voor haar een kleuter in een schattig wit jurkje. Dat is mijn opa. In een genderneutrale overgooier: specifieke jongensklleding kwam pas als de eerste kinderziekten achter de rug waren. De schippersknecht, tevens oudste zoon, staat niet op de familiefoto. Hij stond klaar met de landvast, om na de foto het schip weer langs de wal te trekken.

onder: Een rekening uit 1908 van de Eerste Nederlandsche Mattenfabriek van de familie Nekeman

Wereldoorlog gemobiliseerd werd, kwam er een einde aan het varen. Zijn ouders openen een winkel in 'karpetten en manufacturen' in Woubrugge, midden in hun oude mattenland. Ze hoorden bij de laatste handvol mattenschippers van het land. Na de Eerste Wereldoorlog waren de mattenschippers verdwenen. Wel bleven veel van de families tapijt en meubelstoffen verkopen vanuit een winkel of fabriek. Sommigen, zoals de familie Nekeman van Interfloor, doen dat tot op de dag van vandaag.

staat alleen een grote, grijze steen. Het graniet is verweerd en begroeid met mos. De tekst valt nog net te ontcijferen. Echtgenote van..., onze lieve moeder... Maar wie was ze? Behalve deze grafsteen, heeft ze weinig tastbaars achtergelaten. Maar misschien is er meer te leren in het heden, dan door te lezen over het verleden...

Ik mag mee doen met de Mattenschippersrace aan boord van de *Emanuel*, de tjalk van Maik en Maren Overbosch. Gebouwd in 1903, 18,60 m lang en zeker zo mooi in de verf als de mattenschepen van weleer. Dit jaar zijn ze voor

overpakken of loopt juist iedereen door? Terwijl we het hier nog over eens proberen te worden, blijft een vaarboom vastzitten in de modder. Maik probeert hem nog te grijpen, maar gaat er zelf bijna achteraan. De boom heeft zich diep vastgezogen in de modder en blijft eenzaam achter.

Maar dat gaat zomaar niet. We hebben alle bommen hard nodig, dus klimmen Ricardo en Mattias snel in de bijboot en roeien weg, om hem terug te halen. Dat lukt, maar als ze aan boord klimmen, blijkt dat de peddel is

en bommen. Langs de oever ligt het gesneden riet hoog opgestapeld. De zon breekt door en het riet (of zijn het biezen?) licht helblond op. Nu halen ook de wedstrijdskûtsjes ons in. Zij zijn niet alleen lichter en sneller, maar bommen ook veel fanatieker en beter dan wij.

In de loop van de ochtend komen we steeds verder achter te liggen. Tijd om ons geheime wapen in te zetten. Na de Blauwe Handbrug, op de Belterwijde, stapt Marieke overboord. In een parsee zeekajak met een lange lijn sleept ze ons een heel stuk. Het lukt nu om weer



boven: Met z'n allen in het zeel: soms zwaar, soms eigenlijk best gezellig

rechts boven: De *Emanuel* zet z'n geheime wapen in. Marieke sleurt het schip met haar zeekajak weer naast de *Triton*

rechts: Een moment rust in de Beukersluis

het eerst ingedeeld in de zware klasse. Maren en Maik zijn daar erg blij mee, want ze hebben nu eindelijk kans op een mooi resultaat. Als de wind tenminste een beetje doorzet.

Bij de start vanochtend vroeg was de mist zo dik en de wind zo afwezig, dat er eerst werd uitgesteld. Daarna liet de wedstrijdleiding iedereen een klein stukje motoren, om nog enige kans te maken de race binnen de tijd uit te varen. Er is namelijk één harde deadline: vóór zes uur 's avonds moeten alle schepen door de Kadoelenbrug zijn.

Vast in de modder

Als we rond tien uur het Giethoornse meer bereiken, begint de mist voorzichtig op te trekken. De jaagploeg komt weer aan boord en de zeilen gaan omhoog. Wind is er nauwelijks, we moeten het hier vooral van het bommen hebben. Met een deel van onze gelegenheidsbemanning hebben we één keer getraind, maar echt op elkaar ingespeeld zijn we nog niet. Het is lastig om het juiste tempo te vinden. En gaan we die boom nu van elkaar



afgebroken. 'Komt dit ooit nog goed?' vraagt Justus zich af. Het wordt allemaal vastgelegd door Canice, de YouTuber in onze bemanning. Inclusief de reparatie van de peddel: daarvoor gebruiken we het kaasplankje dat we van de organisatie kregen. 'We are writing history!' Dankzij Canice zijn onze avonturen straks wereldwijd te volgen. Hoe anders dan bij de mattenschippers van toen.

Geheim wapen

Ondertussen verliezen we onze voorsprong. De *Tippie van Tholen* loopt ons voorbij en vervolgens ook de *Triton*. Zij lijken een soepelere boomtechniek te hebben dan wij. Gelukkig kunnen we in de Walegracht weer goed jagen

vlak naast de *Triton* te komen. En we houden dit tempo vol richting de Beukersluis, als we weer een mooi stuk kunnen jagen. Ditmaal met fluorescerende hesjes, vanwege het drukke verkeer.

Bij de sluis is het pauze. Hier moeten de schepen de motor gebruiken voor de veiligheid en om dit zo eerlijk mogelijk te laten verlopen, is er een verplichte 45 minuten wachttijd. Er is heerlijke quiche. Zelden smaakte een stuk quiche zo goed als hier, in de zon, op het dek van de *Emanuel*.

Handelswaar

Na de sluis komt er een heel klein beetje wind bij. En we halen zowaar de *Triton* in! Yvonne



boven: Kort voor de finish nog even een stuk jagen en daarna aan boord proberen te komen zonder natte voeten

links: Terug in Blokzijl na een rondje met de klok mee

onder: De Emanuel op de voorgrond. De bemanning mag gaan uitrusten na een dag bomen en jagen



bereidt zich voor om in Zwartsluis zo snel mogelijk de handelswaar aan boord te brengen. Ze moet straks van boord en dan zo snel mogelijk een stuk tapijt ophalen in een café. 'Ik heb echt geen idee waar ik moet zijn,' verzucht ze. Kaartjes worden erbij gehaald, tips gegeven, het moet gaan lukken.

Zodra we vast liggen aan de Handelskade, springt Yvonne van boord. In een mum van tijd is ze weer terug. 'Ik hoorde alleen maar: "Hier, hier moet je zijn!"' hijgt ze na. We hebben een mooie snelle manoeuvre gemaakt en de Triton achter ons gelaten. Missie geslaagd. De vracht van toen aan boord. Nu moeten we vaart gaan maken, terug richting Blokzijl. Symbool voor de lading matten van vroeger is een stukje tapijt van sponsor Interfloor. Erg toepasselijk, want directeur Lens Nekeman hoort zelf tot een familie van mattschippers. Zijn voorouders vervoerden het transport van de matten al in de negentiende eeuw voor de productie ervan in een stoomfabriek. Ze maakten de matten trouwens van Spaans gras, een restproduct uit de kustvaart. Met dit

gras werd de vracht aan wijn en sinaasappelschillen uit Spanje gestuurd. Nekeman vertelt dat dit voor hen een veel belangrijkere grondstof was, dan de biezen uit deze regio.

Ik kijk naar de oevers en het riet. We varen tussen het oude biezenland en de strakke nieuwe polders van de Noordoostpolder. In de tijd van de mattschippers was dit de Zuiderzee. De voorjaarscampagne begon na de Biddag voor gewas en zeevaart: de tweede woensdag in maart. In onze familie wordt verteld dat overgrootvader Albert altijd flink tegen de oversteek op zag. Het zal vaak lagerwal geweest zijn, met een flinke golfslag. En dan met die kleine tjalkjes, de meeste minder dan vijftien meter, opkruisen naar Holland. Soms lagen ze dagen verwaaid in de schuilhaven van Schokland, wachtend op beter weer.

Aan hetzelfde zeel

Bij ons schijnt de zon en voelt het als zomer. We hebben de Triton nu echt achter ons gelaten en even over vijf passeren we de Kadoeler Brug. We hebben het gehaald! Okay, we zijn er

nog lang niet, maar vanaf nu weten we zeker dat we gaan finishen.

Het jaagpad loopt over een stevig dijkje. Met zijn zevenen hangen Maren, Mattias, Canice, Yvonne, Marieke en ik in het zeel. Ik probeer me voor te stellen hoe dit vroeger ging. Maakten ze haast, zoals wij, of Geerte onder-tussen nog wat breien? Leerde ze de dochters het vak? Ik hoorde dat mijn oudtantes in hun jeugd vele kilometers was jaagpaden hebben afgelegd. Misschien was dat zwaar, maar ik merk nu dat het ook erg gezellig kan zijn.

Op de Emanuel hebben ze het zeel erbij, dus soms jagen we echt en op andere momenten moeten we vooral zorgen dat we het schip kunnen bijhouden. Het schijnt een spreekwoord te zijn: aan hetzelfde zeel trekken. Het wijst op eensgezindheid. Blokzijl wenkt in de verte en in de avondzon zien we heel eensgezind: nog even ons best doen, en dan een koud witbiertje in de haven!

Naschrift: De Emanuel finishte als tweede in de zware klasse. De Tippie van Tholen (1888) werd eerste, de Triton (1896) derde. Het levendige video-verslag van Canice Bannon is te bekijken via zijn YouTube kanaal: @canicebannon

MATTENSCHIPPERSRACE

Op zaterdag 25 april 2026 staat de 26ste Mattenschippersrace gepland. De avond ervoor wordt de vaarrichting bepaald tijdens het schipperspalaver. Gaan we door de kop van Overijssel 'met de klok mee' of juist de andere kant op? Behalve de zware en de lichte klasse, doet er ook een contingent punters mee. Meer op de website: www.mattenschippersrace.nl