



Erfgoedtopper Maatje
**Een 'ponige'
paviljoentjalk**

Zonder twijfel hoort de *Maatje* thuis in het rijtje van erfgoedtoppers. Al was het maar omdat men altijd dacht dat het hier om een ijzeren versie van de Zeeuwse poon ging. Maar dat ligt genuanceerder, al waren de Zeeuwen wel degenen die met dit soort volle, ronde paviljoentjalkjes voeren.

Fotografie en tekst **Bertel Kolthof**



Snelle zeileigenschappen heeft zijn *Maatje* niet, dat moet Dik Hoogstad erkennen, maar hij heeft zich wel altijd veilig gevoeld aan het helmhout, zelfs bij windkracht 8. 'Blijkbaar konden die ponen vroeger heel ruig water aan.' Dik refereert aan de houten poon, het scheepstype waarop de *Maatje* volgens hem losjes gebaseerd is. Hoogstad is momenteel bezig met een diepgravend onderzoek naar schepen die gelijkenis vertonen met de *Maatje* en daarvoor speurt hij in de liggers van de Scheepsmetingdienst in het Maritiem Museum van Rotterdam.

'Ik vond 28 poon-achtige tjalken die allemaal aan de Hollandse IJssel gebouwd zijn in Krimpen, in een tijdsbestek van zo'n 10 jaar. Ze waren stuk voor stuk voor Zeeuwse schippers.' Het waarom, daar is hij nog niet helemaal achter, misschien vanuit hun traditie, misschien omdat ze vertrouwden op de vaareigenschappen van de houten voorlopers toen ze overstapten op ijzeren schepen. De houten poon was breed voor zijn lengte (lengte : breedte ongeveer 3 : 1) en was rond met flink wat zeeg. Ze hadden een grote holte. In Zeeland zaten ze vaak in de beurtvaart, je kunt ze een beetje beschouwen als de tegen-

hanger van Friese houten tjalken, zoals de bekende replica *Aebelina*, maar die waren veel rechthoekiger van vorm en de verhoudingen lagen ook anders: 4 : 1. Ponen waren ook beduidend hoger dan de Friese schepen.

Getipt

Precies dat ronde en vloeiende was wat Dik Hoogstad aansprak in de *Maatje*, nadat hij jarenlang eigenaar was geweest van de ruim 24 m lange klipper *Paulina Elisabeth*. Hij had die als casco in 1993 uit een Amsterdamse gracht gekocht, waar het opgebouwd als woonark lag. 'Er woonde een mevrouw op met twee kinderen waarmee ik later ook ben getrouwd,' vertelt Hoogstad met een gulle lach. Maar eerst restaureerde hij zijn klipper terug naar bouwstaat om er vervolgens op te gaan wonen. Daarna maakte hij eigenhandig de rondhouten bij zijn ligplaats in Rotterdam en tuigde hij de *Paulina Elisabeth*.

Dik zeilde actief met het schip, deed mee aan de Klipperrace en de Bietentocht, totdat de wens ontstond naar een iets handzamer schip. 'Mijn vrouw zei dat een tjalk ook beter bij mij paste, maar een Friese tjalk vind ik echt veel te recht. Toen tipte Willem van Gelderen mij dat de *Maatje* te koop zou komen.'



vorige pagina's: Overduidelijk is te zien dat de *Maatje* geen gewone tjalk is, het berghout staat geen moment 'stil'

boven: Het bouw-originele paviljoen is er nog altijd

rechterpagina: Hoogstad Scheepstimmerwerk van zoon Niko bedacht het interieur als van een Zweedse blokhut (detail boven)

onder: De potkachel in het paviljoen, rechts de 'moderne' kachel in het ruim



Vertrouwde verschijning

In 1893 gaf Hendrik van Gent opdracht voor de bouw van de *Geertje Elisabeth*, een 'paviljoenjacht' – dus geen poot – van puddelijzer met een lengte van ruim 17 meter en een breedte van 4,55 m. De *Geertje Elisabeth* begint haar leven als zeilend vrachtschip op de dan nog ongetemde Zeeuwse Stroom met het vervoeren van allerlei goederen. Nog voor de eeuwwisseling wordt het schip verkocht aan J. Boone uit Krabbendijke. Die gaat niet zelf varen, maar stelt J. Wagenaar aan als schipper. Wagenaar was getrouwd met Maatje Houtekamer waar het schip naar werd vernoemd. Een meetbrief van 11 augustus 1899 meldt al dat het schip *Maatje* heet en een laadvermogen heeft van 67,004 ton. De familie Wagenaar zal ruim 30 jaar met het schip varen. We vinden de *Maatje* terug in het hele land, maar met name in het Zuid-Westen en meestal niet verder dan Amsterdam. De Wagenaars vervoerden van alles; cement,

onder: Tijdens de restauratie vond men alle relevante punten, zoals van de puttingen nog terug. De mast staat ver naar voren, de botteloef is een aanpassing van Dik Hoogstad om de loefgierigheid tegen te gaan

tarwe, tegels en banden, natuursteen, aard-appelen, mais, hout, triplex, draineerbuizen, ajuin, zand, kunstmest en zout. Vermeldenswaard is verder nog dat in 1909 vergunning is verleend om bij laag water zand te steken uit de platen in de Oosterschelde.

In 1936 is de familie Wagenaar uitgevaren, het schip wordt in Wemeldinge voor de wal gelegd en krijgt een heel andere functie, als tagrijnschip. Alles wat nog met de zeilvaart te maken had ging van boord: roer, zwaarden, mast, mastkoker en lieren. Om meer ruimte te creëren plaatste Pa Wagenaar op de hoeklijn van de afgesneden den een levensgroot stuurhuis. Gelukkig voor de huidige eigenaar bleef er een origineel element bewaard, de oorspronkelijke betimmering in het paviljoen. Ruim vijftig jaar was de *Maatje* een vertrouwde verschijning bij de sluis van Wemeldinge.

Restauratie

In 1989 wist Henk Hydra haar op de kop te tikken. Niet toevallig, want zeven jaar eerder had hij al eens *De Verwisseling* terug geres-taureerd als poot, een schip dat je nu terug-vindt in de Schepenlijst van de SSRP onder de naam *Vrouw Elisabeth*. Leidenaar Harry

van der Heijden kocht de *Maatje* een jaar later en bracht haar in zo'n 10 jaar tijd terug tot de (vermoedelijke) bouwstaat. Er moest het nodige aan het casco gebeuren en dat is, tot lichte teleurstelling van purist Dik Hoogstad, niet gebeurd door te klinken, maar door te lassen. 'Al is dat wel heel keurig gedaan.' Ook zorgde Van der Heijden ervoor dat de historie boven water kwam en dat het schip weer getuigd werd. Hij heeft er tot 2015 mee gevaren, totdat Hoogstad dus getipt werd dat deze paviljoentjalk met het karakter van een poot te koop lag.

'Het schip was toen niet ingetimmerd, maar mijn zoon Niko is scheepstimmerman en samen met hem heb ik het schip geïsoleerd en van een interieur voorzien. We zijn min of meer opnieuw begonnen waar Harry was gestopt.' Belangrijkste element was, naast de betimmering onder de luiken, het paviljoen en de roef. 'Het paviljoendek hebben we helemaal vervangen en van hout gemaakt zoals dat origineel was, al is het nu wel van twee duims dik gemodificeerd Accoya hout dat niet kan rotten.' Die klus werd geklaard in 2017, het jaar waarin ook de klipper van de hand ging. Een jaar later was het tijd voor de meters voor



rechts, met de klok mee:

Tonnetje op het helmhout. Dik gebruikt soms een stuurtafel die hij op een soort dwars geplaatste trommel voert die weer elektrisch te bedienen is;

Hoogstad maakt de kluiver klaar: 'die moet je op dit schip eigenlijk altijd voeren, anders is-ie te loefgierig'

Het dek van het paviljoen is van hout, zoals het hoort, maar wel van nooit-rottend Accoya hout. Een fraaie klik siert het roer;

Schootblokken van de fok; er is geen overloop

het paviljoen; daar wilde Dik een open kuip combineren met een zogeheten zomerroef. 'Die zomerroef is historisch verantwoord. In zo'n paviljoen had een schippersgezin maar weinig ruimte en dan was de oplossing een roef improviseren met de bestaande luikenkap. Die werd simpelweg omhooggebracht en met behulp van zes schotten die als wanden van de roef fungeerden had je dan meer leefruimte.'

Op zee

Onder de roef bracht Dik een open, afwaterende kuip aan, die "hangt" eigenlijk in de den zodat de kuip ook, zoals oorspronkelijk, door de luiken afgedekt kan worden. In de zomer worden de luiken boven de kuip vaak weggenomen en dan vaart de *Maatje* met open kuip, 'de favoriete plek van mijn vrouw', aldus Hoogstad. Hij voorzag het schip ook van waterdichte schotten in voor- en achterschip met deuren die hij dicht kan knevelen. Dik vaart namelijk vaak op zee - 'ik mag tot 20 mijl uit de kust' - en regelmatig het traject Stellendam - Den Helder en soms ook boven Denemarken langs.

Eenmaal tevreden met het schip, was het tuig aan de beurt. Dik heeft naar eigen zeggen inmiddels eindeloos veel masten en gieken gemaakt, dus kwam er ook een nieuwe mast voor de *Maatje*, plus een kluiverboom. 'Op dit moment ben ik bezig aan een nieuwe giek en zeilmaker Simon den Boer gaat aan de gang met een nieuwe fok en kluiver.'

Tweemaal verscheen het schip in de Stront-race, maar daarin kon het geen potten breken. 'Als je er nou eens een paar meter tussen last, dan heb je kans dat je een keer wint,' grapte een van de concurrenten. Maar in de Bieten-tocht wordt op handicap gevaren en als je daar zo traditioneel mogelijk vaart, verdienen je extra punten. In 2021 mocht Dik, die het liefst 'alles op de hand' doet, de tocht dan ook op zijn conto schrijven.

Het water op

'Het schip is zo rond als wat,' komt hij nogmaals terug op de vaareigenschappen, 'het is



een soort ei, met alleen in de midscheeps een klein plat vlak, dus je snapt dat het niet erg koersvast is, maar ik heb de zeileigenschappen kunnen verbeteren door het zwaard meer toespoor te geven en het voorstag op een botteloef te zetten, wat eigenlijk niet hoort bij een poon.'

We treffen Dik op een mooie dag aan boord in Den Helder. Hij staat op het punt samen met vrienden een zeiltocht over het Wad te gaan maken. Eenmaal buiten gaan grootzeil en fok omhoog en als de wind wat gaat liggen kan ook de kluiver er bij. In volle glorie glijdt de 132 jaar oude *Maatje* onder een prachtige Hollandse wolkenlucht over de golven van de Rede van Texel. Niet direct het thuiswater van een poon, maar ook hier kan deze 'ponige' paviljoentjalk prima uit de voeten. ⚓

AFMETINGEN MAATJE

Lengte:	17,18 m (zonder roer)
Breedte:	4,55 m
Holte:	ca 1,60 m
Diepgang:	0,85 m
Mastlengte:	17,20 m
Masthoogte:	19 m
Kruiphoogte:	3,70 m
Motor:	John Deere
Bouwjaar:	1893
Werk:	onbekend, Krimpen aan den IJssel

De eerst bekende meetbrief is afgegeven onder de naam *Geertje Elisabeth* (Zevenbergen, ZB-2-N). Vanaf ca. 1900 is de naam *Maatje*