Anton Wegman

De Waterlandse melkschuit

Reconstructie van een vergeten scheepstype





Scheepstypen raken veelal binnen slechts enkele generaties vergeten. Als de laatste schepen verrot of gesloopt zijn, dan verdwijnt het betreffende vaartuig wonderlijk snel uit het collectieve geheugen. Zo kende vrijwel niemand meer de melkschuiten uit Waterland (het poldergebied ten noorden van Amsterdam) die eeuwenlang de hoofdstad van zuivel voorzagen.

Fig. 1
Ludolf Backhuysen 1630 – 1707, schilderde meermaals melkschuiten als voorgrond van zijn IJ-gezichten. Hier zien we een kleine melkschuit richting Waterland varen met rechts op de achtergrond het Tolhuis op de zuidpunt van de Volewijk en de invaart van het kanaal naar Buiksloot. Omdat de melkschuit pal voor de wind vaart is er geen giek gezet.
(uit particuliere collectie)

De Waterlandse melkschuit was driehonderd jaar lang een bekende verschijning op het IJ. Dagelijks werd er overgestoken naar een van de Amsterdamse melkmarkten, vanwaar de melk door de vele melkboeren in de stad werd uitgevent. De Amsterdams geschiedschrijver Jan Wagenaar schreef in de achttiende eeuw over het transport van melk uit Waterland: Zy wordt door een menigte van Schuitjes overgevoerd; *'t welk des Morgens, by hunne Komst en 's Avonds by hun Vertrek, een aangenaam Gezigt van kleine Zeiltjes op het Y geeft: ten zy dezelve door Stilte moeten geroeid worden.*

De tuigage van dit scheepje met twee mastjes week sterk af van wat er verder in ons land rondvoer op de binnenwateren. In de eerste helft van de zeventiende eeuw komen we vergelijkbare tweemastertjes tegen, die vooral als speeljacht dienst deden. Een enkele maal gaat het om een klein jacht van de stedelijke overheid, zoals het scheepje dat voorkomt op het grote schilderij uit de collectie van het Dordrechts Museum '*Gezicht op Dordrecht*' uit 1629 van Adam Willaert.

Hout
Rond 1900 verloren de melkschuiten uit de Waterlandse dorpen hun bestaansrecht. De melk kon namelijk met andere vormen van transport efficiënter en goedkoper worden vervoerd. De levensduur van bedrijfsvaartuigen vóórdat het tijdperk van ijzeren en stalen rompen aanbrak, was verbazingwekkend kort.
Het feit dat ons land de meeste varende monumenten ter wereld bezit, dankt het aan de kwaliteit van de metalen schepen die door vakmensen op onze werven na circa 1875 in elkaar zijn geklonken. Niet lang geleden was ik getuige van het vernieuwen van het geklonken vlak van een 100 jaar oud binnenvaartschip. Grijnzend kwam de eigenaar me een modderig en onbestemd plukje laten zien dat tevoorschijn kwam toen de oude bodemplaat was losgehaald. Op de klinkrand van het pokdalige stuk metaal zat een hele strook met dat spul. Het was paardenhaar dat als afdichting het schip een eeuw drijvend had gehouden. Over vakwerk gesproken…

In 1909 werd de laatste Waterlandse melkschuit uit Ransdorp, volgens een bericht in de Purmerender Courant van 7 maart 1909, bij opbod verkocht. Het ongeveer 31 voet lange vaartuig bracht slechts 50 gulden op. Een laag bedrag dat wijst naar een sloopbedrijf als nieuwe eigenaar. In ons tijdsgewricht, waarin recycling als nieuw credo wordt gepredikt, kunnen we nog wat leren van onze voorouders. Niets werd weggegooid. De melkschuit is keurig gesloopt en het duims dikke eikenhout van de romp werd waarschijnlijk gebruikt als brandstof in rokerijen, of in de oven van de bakker uit de buurt. De spanten en leggers zullen wel een vergelijkbare herbestemming hebben gekregen. Varend erfgoed was een nog onbekend fenomeen. Wel werden in de dorpen van Waterland nog lang verhalen verteld door omes die de gevaarlijke oversteek over het IJ soms bijna met een zeemansgraf hadden moeten bekopen. Naarmate die oude melkvaarders meer borreltjes hadden gedronken, waren de golven tijdens de buien en stormen op het IJ met meters gestegen.



Fig. 2
Tijdens de storm van 3 juli 1788 verongelukt een Waterlandse melkschuit op het IJ; prent door Cornelis Brouwer.
(collectie Rijksmuseum)

Tijdens mijn onderzoek sprak ik met kleinkinderen en achterkleinkinderen van bemanningsleden van de laatste melkschuiten die binnen de familie nog zulke herinneringen koesteren.

Achtergrond
De vergeten melkschuiten uit Waterland waren eeuwenlang belangrijk voor de melkveehouders uit het veenweidegebied. Alle dorpen hadden er een of meer in de vaart. Het verspreidingsgebied strekte zich uit van de Zaan in het westen tot de Zuiderzee in het oosten, met als noordelijkste



Fig. 3
De route door Waterland en over het IJ naar Amsterdam vanuit Zunderdorp (Sindeldorp) in blauw en vanuit Ransdorp in rood. Deze dorpen hielden tot circa 1904 hun melkschuiten in de vaart. Vanuit de andere dorpen werd de melk vanaf 1880 meegegeven met stoomschepen die een veerdienst op de hoofdstad onderhielden.
(militaire kaart van circa 1850)

dorpen Watergang en Broek in Waterland. In het zuiden was het gebied begrensd door het IJ, een natuurlijke grens die tegelijk de verbindingsweg over het water naar Amsterdam vormde.

In de dorpen waren, soms op meerdere plaatsen, melksteigers, waar de boeren uit de omgeving in de vroege ochtend hun melk brachten. Die werd vervolgens overgeladen op de melkschuit. De melkveehouderij was een voorname, zo niet de voornaamste, bron van inkomsten in dit deel van Waterland in de 18e en 19e eeuw met de stad Amsterdam als afzetgebied.

Consumptiemelk leverde daar een hoger bedrag op dan wanneer er op de boerderij kaas of boter van werd gemaakt. De boeren die te ver van de afzetmarkten voor consumptiemelk hun bedrijf voerden, waren om die reden kaasmakers. Denk maar aan de wijde omgeving van kleine steden als bijvoorbeeld Gouda en Edam. Deze stadsnamen werden synoniem voor bekende kaassoorten.

Vorm en tuigage

De karakteristiek van de melkschuit was eenvoud. Letterlijk. Het waren vrijwel open scheepjes met een vlakke bodem en overnaadse zijden van drie brede gangen. Geen boeisel, maar wel een berghout, meer een stevige schuurlat, die langsscheeps voor versteviging zorgde. De brede vlakke bodem waarborgde een maximale laadcapaciteit in de ondiepe wateren rond de dorpen. Nicolaas Witsen noemt in zijn beschrijving van weischuiten, '*een scheepje met een eenvoudig spriettuig, dat deze ook voorkwamen met twee masten*'. Het kan bijna niet anders of Witsen doelde met die opmerking op de Waterlandse melkschuiten. Weischuiten waren voornamelijk in gebruik bij vissers op het IJ en langs de ondiepe randen van de Zuiderzee in de staand-want visserij. Andere scheepjes uit het Zuiderzeegebied vertoonden eveneens overeenkomsten met de melkschuit. De zeepunters uit Overijssel en de haringschuiten van de Gooise kust hebben wat rompvorm betreft dezelfde vlakke bodem met zijden die daar onder een hoek op aansluiten. Daarnaast zijn ze ook scherp voor en achter en deze vaartuigen hebben soortgelijke rechte, vallende stevens.

Bij voorkeur werd er met de Waterlandse melkschuiten gezeild. Hun tuigage maakt de scheepjes volkomen uniek binnen het brede spectrum van de vele zeilende binnenvaartschepen die onze delta kende. De twee ongestaagde masten met driehoekige zeilen hielden het zeilpunt laag. (Het zeilpunt is het zwaartepunt van de windkracht op de zeilen. Hoe lager dit punt ligt, hoe minder het zeilschip helt. Hoe korter de arm, hoe minder kracht, het is een simpele wet uit de mechanica.) We zouden het tuig nu een catschoener noemen, wegens het ontbreken van een fok, maar in de zeventiende eeuw kom je soms de benaming roedetuig tegen. Een logische aanduiding omdat de masten, de roedes, alles bepalend waren voor deze handzame scheepjes. De ongestaagde masten waren eenvoudig plat te leggen, aangezien er vooral in de stad de nodige vaste bruggen gepasseerd moesten worden.
De zeilen werden dan om de masten gerold en deze lagen gewoonlijk tussen de vier of zes roeiers die de melkschuiten vervolgens voortbewogen.

Door de eis om de zeilen gemakkelijk weg te kunnen nemen, was het noodzakelijk gaffels achterwege te laten, maar het grootste zeil aan de achtermast kreeg wel een giek. Koersen aan de wind zou zonder een giek onmogelijk zijn, omdat anders de schoot een zeer ongunstige hoek zou krijgen en het zeil niet voldoende vlak getrokken kon worden. De giek werd aan de mast bevestigd met een zeer simpel lummelbeslag: een haak en een oog. Eenvoudiger kon het niet en in een oogwenk was de giek weg te nemen.

De eerste speeljachtjes hadden een vergelijkbare tuigage, maar met extreem achterover hellende masten waardoor de schoot van het grootzeil wel zonder giek kon worden gevoerd.





Fig. 4 (midden)
Een Waterlandse melkschuit komt zeilend aan bij de palen voor Amsterdam. Het voorste zeil wordt weggenomen door het om de mast te wikkelen.
(litho uitgegeven door Buffa & Zoon, circa 1850)
(collectie Het Scheepvaartmuseum)

Fig. 5
Een kleine weischuit zoals gebruikt in de visserij; de overeenkomst met de rompvorm van de melkschuiten is treffend.
(aquarel door Hendrick Avercamp 1585 – 1634)
(collectie Rijksmuseum)



Fig. 6
Prentbriefkaart omstreeks 1900 met de aankomst van melkschuit De Nieuwe Kaai uit Ransdorp; schipper Frederik Hoeve leunt over de gestreken mast. De laatste melkmarkt waar de melkschuiten aanlegden was aan de Prins Hendrikkade tegenover het in 1889 voltooide Centraal Station.
(collectie Margreet Visser, Amsterdam)

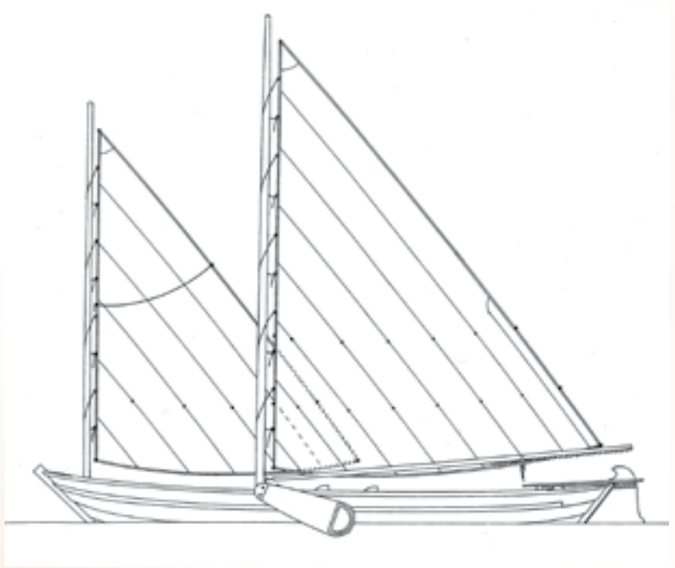

Fig.7
Een reconstructie tekening van Gerrit Schutten.
(Uit het boek: Verdwenen schepen)

In de stad waren er ten minste twee plaatsen waar de melkschuiten - met toestemming van het stadsbestuur - konden afmeren. Naarmate de stad groter werd verschoven deze melkmarkten meer en meer richting het IJ. In de oudste vermelding van de melkmarkten liggen ze nog vlak bij de Dam. De laatst bekende aanlegplaatsen waren aan de Prins Hendrikkade, aan het Open Havenfront.

Fig. 8
Het IJ ten zuiden van de Volewijk, schilderij door Aernout Smit, 1656 – 1710. De geroeide melkschuit met slechts een van de twee masten omhoog is op weg naar de stad. Opmerkelijk is dat de schuit door vrouwen wordt geroeid; zij verkochten de melk in Amsterdam aan de deur.
(Duitse particuliere collectie, met dank aan Gerlinde de Beer)



Fig. 9
Het fraai beschilderde stadsjachtje van Dordrecht hield toezicht op de scheepvaart op de Merwede. De tuigage komt sterk overeen met die van de melkschuiten, alleen staan de masten extreem achterover, waardoor er geen giek nodig is om de grootschoot goed aan de wind te kunnen voeren (detail uit schilderij door Adam Willaerts 1629).
(collectie Dordrechts Museum)

Onderzoek
Eind 2007 werd *Stichting de Waterlandse Melkschuit* opgericht met als doel dit karakteristieke vaartuig weer op het water te krijgen als belangrijk icoon uit de geschiedenis van Waterland. Gerrit Schutten komt echter de eer toe de eerste steen in de vijver te hebben gegooid. Hij publiceerde in 1996 in het blad *Spiegel der Zeilvaart* over boeiers uit Landsmeer en Oostzaan. In de streektaal van die twee Waterlandse dorpen werden melkschuiten boeiers genoemd. Schutte heeft een langjarig onderzoek gedaan naar de laatste Nederlandse houten bedrijfsvaartuigen. Het resultaat van dit uitgebreide onderzoek vormde de grondslag voor zijn proefschrift dat in 2004 verscheen onder de titel '*Verdwenen schepen*'.
In het genoemde artikel doet Schutten uit de doeken hoe hij tot zijn reconstructietekening van een melkschuit uit Landsmeer is gekomen. Hij gebruikte daarbij foto's uit het Stadsarchief van Amsterdam, vooral voor de maatvoering die hij afleidde uit de lichaamsmaten van de bemanningsleden. De oprichters van de stichting werden door de tekeningen van Schutte wakker geschud. Ze hadden zelfs nog nooit van het scheepstype gehoord en ze waren niet de enigen die verbaasd waren, want zelfs maritiem historici en ontwerpers van traditionele Nederlandse schepen reageerden verrast over het bestaan van dit bijzondere, maar vergeten scheepje. En dat terwijl nog maar enkele generaties geleden de laatste scheepjes nog in gebruik waren.

Bij nadere beschouwing had het bestuur van de stichting echter twijfels over de reconstructietekeningen van Schutten. Vooral het vrijboord en de lengte-breedteverhouding werden als onvoldoende bestempeld. Inmiddels was door onderzoek duidelijk geworden dat de oversteek over het IJ bepaald niet ongevaarlijk was. Immers dat water was vroeger veel breder dan nu en bovendien hadden eb en vloed er nog vrij spel, wat bij wind tegen stroom een aanzienlijke golfslag kon veroorzaken. Uit ons onderzoek bleek dat melkschuiten in buien soms volliepen en konden omslaan, waarbij er meerdere malen opvarenden waren verdronken.
De zeewaardigheid van de reconstructie moest daarom aan hoge eisen voldoen. Gerrit Schutten maakte daarop een aangepaste versie van zijn reconstructietekening. Vervolgens werd van deze tekening in een CAD-programma door Earik Wiersma van Maritime Identity een virtueel model gemaakt dat in elke gewenste richting kon worden gedraaid. Zo konden we het model van Schutten vergelijken met de schaarse foto's die er van melkschuiten bestaan. Hieruit volgde de conclusie dat het scheepje een wat geprononceerdere zeeglijn moest krijgen dan door Schutten was verondersteld. De volgende fase was het maken van een definitief ontwerp. Hiervoor werd Martijn van Schaik benaderd die als ontwerper en zeiler een grote kennis heeft van Nederlandse rond- en platbodems. Van zijn ontwerp werd het spantenplan op ware grote op film uitgeprint. De bouw van de boot was in handen van Peter van Lieshout en Jochem van Rhoon, bijgestaan door twee studenten van het Amsterdamse Hout- en Meubilerings College. Bij de bouw ging het vooral om de betrouwbare vorm en constructie.





Fig. 10 en 11
Waterlandse melkschuit tijdens de bouw in 2013.
(foto's auteur)

Fig. 12
Waterlandse melkschuit, geroeid door zes roeiers; de zeilen zijn om de masten gerold en die liggen tussen de roeiers.
(foto: Petra Noom)

Voor het onderwaterschip werden echter moderne bevestigingsmaterialen gebruikt, zoals RVS-schroeven en kitten in combinatie met hedendaagse conserveringstechnieken. Voor de zeilen schreef Floris Hin de specificaties die door Zeilmakerij Schokker in Volendam werden uitgevoerd in moderne materialen, maar voor een groot deel met de hand gemaakt.

Kennis verzamelen over de vaareigenschappen van de melkschuiten uit Waterland was een van de twee doelstellingen van het project. Inmiddels zijn er voldoende vaartochten gemaakt, zowel onder zeil als geroeid en kan worden gezegd dat de vaareigenschappen goed tot zeer goed zijn. Verschillende roeiteams, waaronder een vrouwenteam, hebben twee jaar ervaring met de gereconstrueerde melkschuit. De boot roeit licht en de zijwindgevoeligheid is gering.

Onder zeil vaart de boot goed. Aan de wind doet de Waterlandse melkschuit niet onder voor vergelijkbare platbodem schepen, zoals punters. De melkschuiten hadden slechts één zwaard dat bij het overstag gaan werd omgezet naar de lijzijde. Dat systeem blijkt vrijwel probleemloos te werken. Het forse, twee meter lange eiken zwaard, wordt door twee man zonder problemen omgezet. (In de haven werd het losse zwaard gebruikt als loopplank en de zware melkvaten werden



erover naar de kade geschoven.)
Overstag gaan met deze tuigage verschilt niet van het normale tuig met fok en grootzeil aan één mast. Bij het overstag gaan wordt het voorste zeil (de fok) indien nodig bak gehouden om de kop



Fig. 13
Reconstructie Waterlandse melkschuit op het Markermeer.
(foto's: Petra Noom)

Fig. 14 (linkerpagina)
Reconstructie Waterlandse melkschuit op het Markermeer.
(foto's: Petra Noom)

door de wind te krijgen. Met ruime wind is het scheepje redelijk snel en vaart het droog, dankzij de uitwaaierende steven met sterke V-vormige spanten in het voorschip. De stabiliteit is ruim voldoende. Er wordt gevaren met 250 kilo zand in melkbussen om de omstandigheden van een beladen melkschuit te benaderen.

Conclusie
De realisatie van de Waterlandse melkschuit heeft tot nieuwe inzichten geleid over de vaareigenschappen van dit verdwenen vaartuig. Het scheepje vaart goed zowel voortbewogen door roeiriemen als door zeilen. Het laadvermogen blijkt meer dan voldoende om een bemanning tot zeker tien volwassenen te dragen naast 1000 tot 1500 liter melk. De zeewaardigheid blijkt voldoende tijdens tochten over het Markermeer met windkracht 2 tot 5 Beaufort. De indruk bij bouwers en ontwerper is dat het scheepje meer mans is dan de windsnelheden waarmee tot nog toe ervaringen zijn opgedaan.

Als lieu de mémoire, zoals de Franse historicus Pierre Nora zowel plaatsen als objecten noemt die ons verbinden met het verleden, voldoet het vaartuig ook aan de gestelde verwachtingen. De belangstelling blijkt groot. De melkschuit ligt tijdens het vaarseizoen afgemeerd in het toeristisch aantrekkelijke voormalige Waterlandse vissersdorp Durgerdam. Het bord dat bij de boot staat geeft in het Engels en het Nederlands achtergrondinformatie en het wordt door veel passanten uitgebreid gelezen. Voor de bewoners van de regio is de melkschuit een object dat herinneringen losmaakt en versterkt. Dat bleek al voor en tijdens de bouw die de Waterlanders door de aanschaf van scheepsparten mogelijk hebben gemaakt. Ook voor het boek over de Waterlandse melkschuit door ondergetekende is nog steeds belangstelling. De tweede druk verscheen in 2014.



Fig. 15
Model van een melkschuit door Henk Picard.

Literatuur

- Hoving, Ab., Nicolaes Witsens *Scheepsbouwkonst, open gesteld* (Franeker, 1994).
- *Met Reconstructies bouwen aan kennis,* Berichten van het Willem Vos Fonds 2, 2009.
- Nora, Pierre, *Between Memory and History: Les Lieux de Mémoire* (in: Representations 26, 1989 p. 7-25).
- Schutten, G.J., *Verdwenen schepen* (Zutphen, 2004).
- Spits, Elisabeth, *Attractie of wetenschap, Moderne replica's van historische schepen*, in: *De ontdekking van de wereld* (Jaarboek Scheepvaartmuseum Amsterdam, 2003).
- Wegman, Anton, *De Waterlandse melkschuit, Varende boeren tussen Waterland en Amsterdam 1600 – 1900* (Amsterdam, 2011).