

*Een verdwenen scheepstype herbouwd*

# De Waterlandse melkschuit

Hoe en waarom maak je een reconstructie van een verdwenen vaartuig? Onder deskundigen zijn de meningen daarover verdeeld. De een zegt dat je er eigenlijk niet aan moet beginnen, de ander vergelijkt het met het bouwen van een model schaal 1:1 en ziet voordelen als onderzoeksmethode. Een voorbeeld uit de praktijk: de Waterlandse melkschuit.

Door: **Anton Wegman**





De Waterlandse melkschuit zeilend op het Markermeer bij Pampus. (Foto: Petra Noom)

inzet links: Detail uit een schilderij van Ludolf Backhuysen. Een kleine melkschuit bij het Tolhuis op het IJ, ca. 1700. Opmerkelijk is de extreem voorlijke stand van de kleine mast. Later verschuift die meer naar achteren. (Particuliere collectie)

**H**et maken van een reconstructie van een vaartuig is niet hetzelfde als het bouwen van een replica, hoewel deze woorden vaak verwisseld worden. Bij een replica is er een bestaand schip of is een gedetailleerde tekening het uitgangspunt voor een zo nauwkeurig mogelijke kopie. Vorm en materiaal dienen daarbij gelijk te zijn aan het origineel. De makers van een reconstructie staan echter voor een andere opgave. Juist het ontbreken van een model is het vertrekpunt. Vandaar dat aan een zorgvuldige reconstructie een uitgebreid en intensief onderzoek vooraf gaat om zoveel mogelijk gegevens over het verdwenen vaartuig boven water te krijgen. Daarna moeten de uitgangspunten voor de reconstructie worden geformuleerd, want wat is het doel? Dat is het moment waarop je keuzes moet maken. Bouw je met de originele materialen en technieken, of pas je bijvoorbeeld moderne materialen, zoals lijmen, kitten en conserveringsmiddelen toe om de duurzaamheid van het vaartuig te waarborgen?

Het voornaamste uitgangspunt bij de reconstructie van de Waterlandse melkschuit was om onderzoek te doen naar de vaareigenschappen. Daarnaast wilden we (Stichting de Waterlandse Melkschuit - red.) een object maken dat de geschiedenis van de regio levend zou houden.

### Zuiveltransport

De vergeten melkschuiten uit Waterland waren eeuwenlang belangrijk voor de melkveehouders uit dit veenweidegebied. Alle dorpen in het zuidelijk deel van Waterland 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 dorpen Watergang en Broek in Waterland. In het zuiden was het gebied begrensd door het IJ. In de dorpen waren, soms op meerdere plaatsen, melksteigers waar de boeren uit de omgeving in de vroege ochtend hun melk brachten en die werd daar 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. Het afzetgebied voor de zuivel was de stad Amsterdam. Consumptiemelk leverde een hoger bedrag op dan wanneer er kaas of boter van werd gemaakt.

### Vorm en tuigage

Het belangrijkste kenmerk van de melkschuit was eenvoud. Letterlijk. Het waren vrijwel open scheepjes met een vlakke bodem en overnaadse zijden van drie brede gangen.



Melkschuit *Jacob van Zalinge* op het IJ tijdens Sail 2015. (Foto: Igor Kusmirak)

Onder: De juiste afstand tussen de doften wordt onderzocht door bouwers Peter van Lieshout en Jochem van Rhoon. (Foto van de auteur)

Geen boeisel, maar wel een berghout, meer een stevige schuurlat, dat langsscheeps voor versteviging zorgde. De brede vlakke bodem waarborgde een maximale laadcapaciteit in de ondiepe wateren rond de dorpen. Bij voorkeur werd er met de schuiten gezeild. En die tuigage maakt de scheepjes volkomen uniek binnen het brede spectrum van de vele zeilende binnenvaartschepen van ons land. De twee ongestaagde masten met driehoekige zeilen hielden het zeilpunt laag. De masten waren eenvoudig plat te leggen, omdat er - vooral in de stad - 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 om gaffels achterwege te laten, maar het grootste zeil aan de achtermast kreeg wel een giek. Koersen aan de wind zouden 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 allereerste speeljachtjes hadden een vergelijkbare tuigage, met extreem hellende masten waardoor de schoot van het grootzeil wel zonder giek kon worden gevoerd. In feite hadden de melkschuiten en de speeljachten een schoenertuig, misschien wel de oudste vorm van deze tuigage.

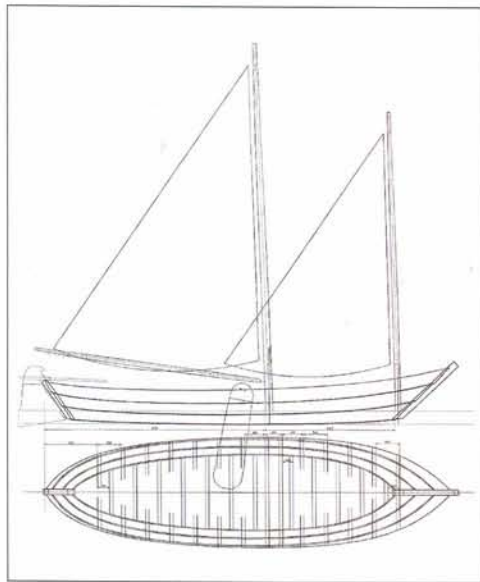
### Onderzoek

Stichting de Waterlandse Melkschuit werd opgericht met als doel om dit karakteristieke vaartuig weer op het water te krijgen als belangrijk icoon uit de geschiedenis van Waterland. Gerrit Schutten komt de eer toe de eerste steen in de vijver te hebben gegooid. Hij publiceerde over de melkschuiten uit Landsmeer en Oostzaan in *Spiegel der Zeilvaart*. (Zie *SdZ* 2/1996) Schutten heeft een langjarig onderzoek gedaan naar de laatste houten Nederlandse bedrijfsvaartuigen. De oprichters van de stichting werden door de tekeningen van Schutten wakker geschud. Ze hadden zelf 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 aanvankelijk verrast op het bestaan van dit bijzondere, maar totaal vergeten scheepje. De eerste tekeningen van Schutten riepen echter ook vragen op. Vooral

aan de zeewaardigheid werd getwijfeld. Het IJ, een zijarm van de Zuiderzee, was vroeger veel breder dan nu en bovendien hadden eb en vloed er nog vrij spel, wat bij wind tegen stroom tot een aanzienlijke golfslag kon lijden. Ook zagen wij op schilderijen en in prenten wat forsere scheepjes met hoger vrijboord en een grotere breedte dan Gerrit Schutten had getekend. Hij maakte daarop een aangepaste tekening. Vervolgens maakte Earik Wiersma van Maritime Identity in CAD een virtueel model dat in elke gewenste richting kon worden gedraaid. Zo konden we de tweede versie 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.

### Definitief ontwerp

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 de Nederlandse ronde en platbodems. De bouw van de boot werd vervolgens uitgevoerd door 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. Voor het onderwaterschip werden moderne bevestigingsmaterialen gebruikt, zoals RVS-schroeven in combinatie met hedendaagse conserveringsmaterialen. De zeilen werden



Het definitieve ontwerp door Martijn van Schaik

gemaakt door Schokker, volgens een uitgebreide instructie van Floris Hin. Bij de doop werd de melkschuit vernoemd naar Jacob van Zalinge, de oud-dorpsdichter van Zunderdorp



Al twee jaar wordt er geroeid op het Buiten IJ, onder meer door een vrouwenteam. (Foto van de auteur)



links: De Melkschuit op een door Watersportvereniging Durgerdam ter beschikking gestelde ligplaats in de haven. (Foto van de auteur)

onder: De melkschuit tijdens een van de proefvaarten onder zeil op het Buiten IJ. (Foto: Igor Kusmirak)



die een gedicht schreef over de melkschuit. Als jongetje had hij die nog met eigen ogen gezien.

### Kennis verzamelen over vaargedrag

De doelstellingen van de stichting zijn inmiddels voor een groot deel gerealiseerd. Het scheepje ligt tijdens het vaarseizoen afge-meerd in de oude vissershaven van Durgerdamen wordt door veel passanten bewonderd. Een informatiebord verklaart de historische context van het vaartuig in het Nederlands en Engels. Het is opvallend hoeveel wandelaars en fietsers de tijd nemen om de tekst te lezen. Het is een icoon geworden van de regionale geschiedenis, die daarmee levend blijft.

Kennis verzamelen over het vaargedrag was de tweede doelstelling van het project. Inmiddels is dat bekend en kan worden gezegd dat de vaareigenschappen goed tot zeer goed zijn. Verschillende roeiteams, waaronder een vrouwenteam, hebben twee jaar ervaring. De boot roeit licht en de gevoeligheid voor zij-wind is gering.

Zeilendvaartde bootbovenverwachting goed. Aan de wind doet de boot niet onder voor vergelijkbare platbodems schepen, zoals punters. De melkschuiten hadden slechts een zwaard dat bij het overstag gaan werd omgezet naar de lage zijde. Dat systeem blijkt vrijwel probleemloos te werken. Het forse zwaard wordt door twee man zonder problemen omgezet. Overstag gaan met deze tuigage verschilt niet van het normale tuig. Bij het overstag gaan wordt - indien nodig - het voorste zeil (de fok) bak gehouden om de kop door de wind te krij-

gen. Met ruime wind is het scheepje snel en vaart het droog, dankzij de uitwaaierende steven met de 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. ⚓

### Meer lezen

- *Met Reconstructies bouwen aan kennis, Berichten van het Willem Vos Fonds 2, 2009*
- *Elisabeth Spits; Attractie of wetenschap, Moderne replica's van historische schepen, in: De ontdekking van de wereld, Jaarboek Scheepvaartmuseum Amsterdam 2003*
- *G.J. Schutten; Verdwenen schepen, Zutphen 2004*
- *Anton Wegman; De Waterlandse melkschuit, Varende boeren tussen Waterland en Amsterdam, 1600 – 1900, Amsterdam 2011*