

## Steun de Waterlandse melkschuit

Stichting de Waterlandse melkschuit bestaat voor 100% uit vrijwilligers. Het doel van de stichting is om een nieuwe melkschuit op het water te brengen. De melkschuit zal als vorm van *levende geschiedenis* de belangrijke historie van Waterland onder de aandacht brengen. Voor schoolkinderen wordt een educatief programma ontwikkeld, maar ook voor volwassenen is de boot actief te gebruiken. Bovendien zal de Waterlandse melkschuit op tal van manifestaties aanwezig zijn en Waterland presenteren. Omdat de laatste melkschuit al meer dan 100 jaar geleden werd gesloopt moeten we een nieuwe bouwen. De melkschuiten waren honderden jaren heel belangrijk voor de economie van het veenweide gebied en de Waterlandse melkveehouderij. Redenen genoeg om een replica van het vaartuig in de vaart te brengen. U kunt daar bij helpen.

**Steun de stichting met een gift, of wordt donateur. Maak een bedrag over op rekening 14 98 13 929 van Stichting de Waterlandse Melkschuit, Amsterdam**

Kijk ook op onze website: [www.waterlandsemelkschuit.nl](http://www.waterlandsemelkschuit.nl)  
Zo blijft u op de hoogte van de nieuwste ontwikkelingen rond het project.

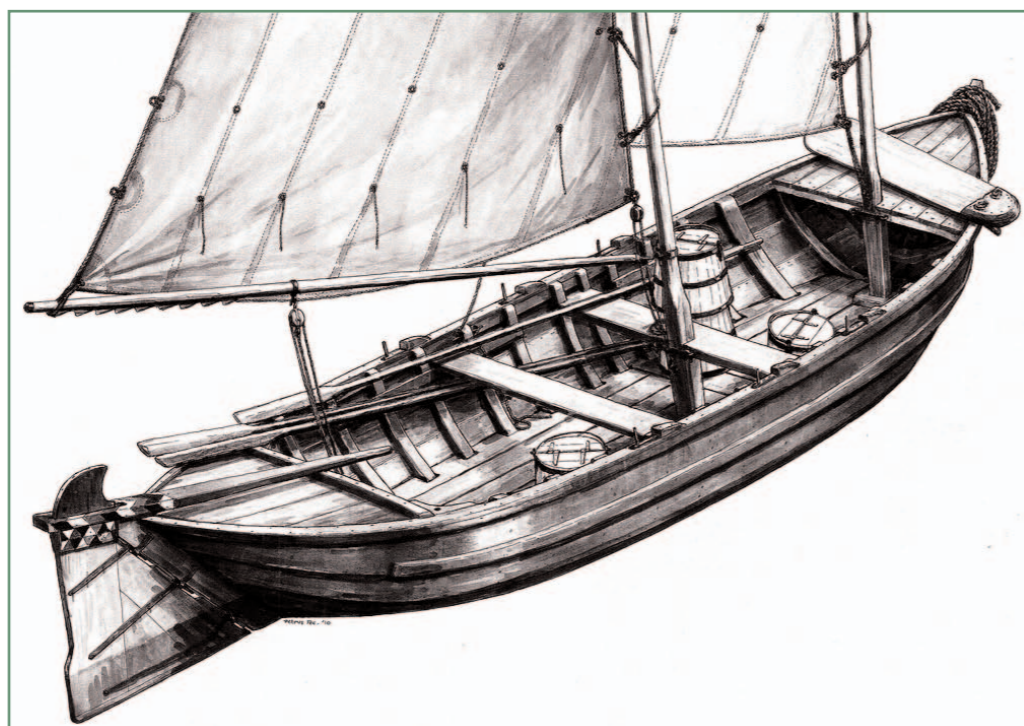
## Reconstructie door Peter Dorleijn Zo zag een melkschuit er uit

Maritiem-historicus Peter Dorleijn maakte deze fraaie tekening van een Waterlandse melkschuit. Omdat de laatste melkschuit in 1909 van het water verdween moest hij aan de hand van oude foto's, schilderijen en tekeningen proberen om een betrouwbaar beeld te geven van zo'n vaartuig. Hij was de ideale persoon om deze reconstructie te maken. Dorleijn heeft jaren lang onderzoek gedaan naar de voormalige houten vissersschepen van de Zuiderzee. Ook is hij in de praktijk veel met restauraties van houten schepen bezig geweest. Zelf vaart hij in de botter MK63, die hij eigenhandig restaureerde. Peter Dorleijn schreef onder andere de monumentale serie boeken *Van Gaand en Staand Want* over de zeilende vissers van de Zuiderzee. Voor deze boeken deed hij uitgebreid onderzoek en interviewde hij in de jaren zeventig en tachtig de laatst nog levende, hoogbejaarde vissers die bijvoorbeeld met botters, schouwen en aken hun brood hadden verdiend. Ook schreef en tekende Dorleijn het prachtige boek *De Bouwgeschiedenis van de Botter*, dat in 1998 verscheen. Peter Dorleijn woont en werkt in Hoorn. De dorpen Oostzaan, Landsmeer, Watergang, Broek in Waterland, IJpendam,



Deze tekening van Enkhuizer vissers in een vlet komt uit deel 1 van de serie *Van Gaand en Staand Want* van Peter Dorleijn.

Zunderdorp en Ransdorp hadden allemaal een of meerdere melkschuiten in de vaart. Melkschuiten waren relatief smal, omdat ze anders slecht te roeien waren. De melkschuiten hadden vroeger één los zijzwaard. Zo'n zwaard werd aan de zijkant van de boot opgehangen en dan kon het scheepje schuin tegen de wind in varen. Het zwaard ligt voor op de boot. Grotere schepen hadden twee zwaarden. Op de Waterlandse melkschuiten kon het zwaard steeds aan de lage kant worden gehangen. In de schuit staan de grote melkvaten, die in Waterland 'bommen' werden genoemd. Daar kon 90 liter melk mee worden overgevoerd.



# Nieuwsbrief 4 De Waterlandse melkschuit

ZOMER 2011

In dit nummer:

2 Interview met  
Floor van Dusseldorp



4 Reconstructie  
Peter Dorleijn



## Schilderij met een melkschuit op het IJ van Van Deventer ontdekt

Heel wat schilders hebben het IJ voor Amsterdam als onderwerp gebruikt. De schilder Willem Antonie van Deventer (1824 - 1893) heeft meer dan eens langs het IJ gewerkt. Een van zijn vele schilderijen toont een Waterlandse melkschuit in de voorgrond. De oever die we rechts vooraan zien is de Volewijk, een landtong die in het IJ stak. Eigenlijk is de Volewijk het zuidelijkste puntje van Waterland geweest, nu heet het daar natuurlijk Amsterdam Noord. Het grote zeilschip wordt door een stoomsleepboot de Willemssluys van het Noordhollands Kanaal binnengesleept. De ra's zijn gestreken en liggen langsscheeps om het schip zo smal

mogelijk te houden. In de hutten links wonden Volendammer visventers die alleen op zaterdagavond naar huis gingen, maar de rest van de week in Amsterdam hun vis verkochten. Een zo'n hutje is zelfs in het Nederlands Openluchtmuseum in Arnhem terecht gekomen. Het gebouw achter de hutten is het Tolhuis dat eeuwen lang op dezelfde plaats heeft gestaan. De volgeladen melkschuit rechts vooraan heeft de grote mast nog niet gezet. Bij de oversteek over het toen nog brede IJ werd er meestal gezeild. De opvallende tuigage bestond uit twee masten, waarbij de achterste mast hoger was dan de voorste. [Lees verder op pagina 3](#)

## Boek

Het boek over de Waterlandse melkschuit is meer dan een boek over de schepen die dagelijks met zuivel het IJ overstaken. Natuurlijk wordt het verhaal verteld over het wel en wee van de melkschuiten en hun bemanningen. Maar ook het belang van de melk voor Amsterdam komt aan de orde. De melkveehouderij van Waterland wordt belicht, evenals de vele rampen die de boeren konden treffen, zoals overstromingen en veeziekten. Binnen Waterland ging bijna al het vervoer van enige betekenis over het water. Bruggen waren om die reden tot in de dorpskernen beweegbaar. Dit boek maakt veel duidelijk over het landschap en de historie van Waterland.

*De Waterkampioen over deze uitgave: Het boek is mooi vormgegeven en bevat heel veel bijzondere illustraties... een tweede druk lijkt op z'n plaats.*

Er zijn nog enkele exemplaren beschikbaar. Bestellen? Maak 14,50 + 5,- verzendkosten over op rekening 14 98 13 929 van Stichting de Waterlandse Melkschuit en vergeet niet op de overschrijving uw naam en adres te vermelden.





# Floor van Dusseldorp:

## ‘Als je Waterland wilt begrijpen, dan moet je er gaan varen’

Zunderdorper Floor van Dusseldorp is mede-oprichter en voorzitter van Stichting de Waterlandse Melkschuit. **Waarom moet er een replica van een Waterlandse melkschuit komen? En hoe kan zo'n melkschuit ons helpen om het landschap en de geschiedenis beter te begrijpen?**



*Floor van Dusseldorp is ook de ontwerper van de Hoogte-veenlaagpaal. Inmiddels staan er negen in Landelijk Noord, even buiten de Ringweg, met fietsroutes en een korte uitleg over het veenweidegebied dat in de loop der eeuwen steeds verder gezakt is. De palen maken dat proces in één oogopslag duidelijk.*

‘Een paar jaar geleden ontdekte ik bij toeval dat er honderden jaren Waterlandse melkschuiten hebben gevaren en dat ze belangrijk waren voor de economie van Waterland. Ik wilde er meer over weten. Het bleek dat de Waterlanders vroeger hun melk met zulke scheepjes vanuit de dorpen naar de stad brachten. Met een paar andere liefhebbers van traditionele schepen besloten toen we dat we een replica wilden bouwen. ‘De kennis over de Waterlandse melkschuit is de laatste tijd enorm toegenomen. Vroeger wist maar een enkeling van het bestaan en de rol van de melkschuiten, maar de mensen herkennen er nu hun lokale geschiedenis in. Het is als het ware een focuspunt in de kennis over het verleden van Waterland. Door het boek dat de stichting in februari heeft uitgegeven komt de melkveehouderij in het veenweidegebied in een historisch perspectief te staan. Juist door die verbinding met Amsterdam - dat vroeger maar een paar uur varen van de dorpen verwijderd was. Dat blijkt enorm aan te spreken. Ook wanneer ik op het Stadsdeelkantoor kom, dan wordt er zelfs door de wethouders met belangstelling naar de melkschuit geïnformeerd. Nu is het zaak dat we doorpakken om zo snel mogelijk te gaan bouwen. We moeten doorgaan met fondsen en donateurs te werven, maar daarnaast moeten we ook gaan kijken hoe, waar en door wie er met de feitelijke bouw kan worden gestart. We moeten ons richten op 2015, wanneer we met Sail een eigen scheepje op het water willen brengen, dat karakteristiek is voor Amsterdam Noord en Waterland. Met de melkschuit kunnen we het landschap op een heel bijzondere manier laten zien. Onze doelstelling is om met groepen kinderen en volwassenen te gaan varen. Levende

geschiedenis heet dat. Dus niet kijken naar spullen in musea, maar daadwerkelijk met replica's van historische objecten ervaren hoe het vroeger ging.

### WATER EN LAND

‘We hebben het stedelijke Amsterdam-Noord en het landelijke Noord. Daar ligt een enorme barrière tussen: de ringweg A10. Die is symbolisch voor de scheiding tussen de stad en het landelijke gebied. Die grens is ontzettend moeilijk te doorbreken. Het water is altijd drager geweest van verkeer van het platteland naar de stad en omgekeerd. We hopen dat het in de toekomst weer mogelijk wordt om vanuit Waterland naar Amsterdam Noord en het IJ te varen. Er liggen prachtige wateren in het stedelijk gebied van Noord waar nu alleen eenden, meeuwen en vissen gebruik van maken. Helaas onbevaarbaar door enkele duikers, dat zijn dikke buizen in plaats van de oude bruggen. Met een paar nieuwe bruggen

**‘Het water in Waterland is als de aderen in ons lijf.’**

komt er een geheel nieuw perspectief in het stedelijke Noord! Water waar iets op gebeurt wordt voor de bewoners veel meer onderdeel van de belevenis. Ik vind het belangrijk dat die verbindingen weer worden hersteld. We kunnen dan opnieuw vanuit de dorpen in Waterland bij het IJ komen, en de historisch route van de melkschuiten is dan voor een deel hersteld; via de sluis in de Nieuwendammerdijk naar het IJ. Maar ook in Waterland zelf gaat het niet goed met het water. Boeren



**‘Mensen herkennen hun geschiedenis in de melkschuit.’**

hoeven er niet meer op te varen naar hun koeien, of het hooi van de wei naar de boerderij met schuiten te vervoeren. Daardoor is het water in de verdrukking gekomen. De bevaarbaarheid doet er niet meer toe. En dan zie je lage vaste bruggen verschijnen, ook duikers vervangen de mooie beweegbare bruggen van vroeger en sloten worden smaller en smaller. Er zijn zelfs al heel wat sloten verdwenen. Dat is buitengewoon jammer. Want het water is een onmisbaar element in Waterland. En niet alleen in de zomer, maar zeker ook in de winter wanneer duizenden mensen de schaatsen onderbinden en ons landelijke gebied in al zijn schoonheid komen verkennen. Het water in Waterland is als de aderen in ons lijf. Het meest fantastisch is om er te zeilen en te roeien en er 's winters te schaatsen. Dan zie je Waterland op z'n best. Dat moeten we met de melkschuit ook doen, we moeten weer gaan varen.

### LOKALE GESCHIEDENIS

‘Over de schaalvergroting in de intensieve melkveehouderij maak ik me wel ernstige zorgen. De boeren zijn vanaf de jaren vijftig gaan mechaniseren. Melkmachines en tractoren werden een vertrouwd beeld en vooral de laatste tijd zie je dat in een stroomversnelling komen. De loopstallen worden steeds groter. Kan het kwetsbare landschap de megastallen met tweehonderd koeien of meer wel aan? Ik geloof dat we een grens bereikt hebben. We zitten in een spagaat. Aan de ene kant hebben we de boeren nodig om het veenweidegebied in stand te houden, aan de andere kant zie je

vervolg van pagina 1

Tegenwoordig zouden we dat een schoenertuig noemen. Melkschuiten waren goed wendbaar met dat tuig. Om te kunnen laveren werd er van een los zijwaard gebruik gemaakt. De schuit op het schilderij komt vermoedelijk uit Broek in Waterland, Watergang of Ilpendam, hij is net het kanaal uitgekomen en moet vervolgens het IJ oversteken. In het jaar 1861 bijvoorbeeld werden er 1410 keer een melkschuit uit de dorpen door de Willemsluis geschut. Elke melkschuit vervoerde honderden liters melk en karnemelk naar Amsterdam. Dat gebeurde in grote vaten van 90 liter, die door twee man opgetild moesten worden. In de stad werd de melk bij een van de twee melkmarkten aan wal gebracht. De Amsterdammers gebruikten die melk vooral in hun pap. Dat was echt volkvoedsel, voedzaam en gezond. Pap is altijd een combinatie van melk, of karnemelk met een graanproduct, zoals gort, griesmeel, haver, of rijst. In de tijd dat veel mensen zware lichamelijke arbeid moesten verrichten, was een voedzaam ontbijt van groot belang. Honderden jaren hebben de Waterlandse boeren de Amsterdammers dagelijks van hun melk voorzien. Die melk bracht overigens in de



stad meer op dan wanneer er kaas of boter van werd gemaakt. Omdat de melk zo'n belangrijk voedingsmiddel was kregen de melkschuiten uit Waterland van de Amsterdamse burgermeesters het recht om op twee vaste plekken in de stad hun melk af te leveren. De oudste melkmarkt bevond zich vlak achter de Dam, aan de Nieuwezijds Voorburgwal - die tot 1884 een gracht was. Om bij die melkmarkten te komen moesten er een aantal vaste bruggen gepasseerd worden in Amsterdam. De melkschuiten konden hun twee masten eenvoudig plat neerleggen en hun tocht roeiend vervolgen.