



Uitgifte van scheepsparten in de Waterlandse melkschuit

Meer dan driehonderd jaar voeren er vanuit Waterland melkschuiten naar Amsterdam. Uit de dorpen die dichtbij de stad lagen voer men dagelijks met verse consumptiemelk in een paar uur naar de overkant van het IJ. Melk leverde - los verkocht - meer op dan wanneer er kaas van werd gemaakt. Voor de economie van het veenweide gebied waren de melkschuiten daarom erg belangrijk. Om de geschiedenis van Waterland levend te houden wordt er een replica van dit historische vaartuig gebouwd. Stichting de Waterlandse Melkschuit spant zich hier voor in. Deze

*Afbeelding boven:
Op dit schilderij van het IJ, gemaakt door Ludolf Backhuysen, zien we rechts op de voorgrond een volbeladen kleine melkschuit. Rechts achter is het Tolhuis zichtbaar. De molen links staat op een bolwerk, op de plaats waar nu de Silodam ligt. Het schilderij werd rond 1680 geschilderd.*



Deze reconstructietekening van een middelgrote Waterlandse melkschuit van ongeveer 8 meter lang, werd op ons verzoek gemaakt door de bekende maritiem historicus Peter Dorleijn uit Hoorn.

replica zal worden ingezet bij allerlei activiteiten en evenementen in de vorm van *levende geschiedenis*. Ook zal het vaartuig worden gebruikt bij educatieve projecten over de geschiedenis en het landschap van Waterland.

De bouw start begin 2013.

UITGIFTE VAN PARTEN

Om de bouw van een replica melkschuit mogelijk te maken geeft de stichting scheepsparten uit. Uitgangspunt is een kapitaal van 60.000,- euro. Inmiddels is er reeds 25.000,- geplaatst waardoor er nog 35.000,- overblijft.

Het kapitaal wordt verdeeld in parten van 1.000,- en 500,- euro. Deze kunnen zowel door personen, als door bedrijven worden aangeschaft. **Eigenaren van een scheepspart van 1.000,- euro hebben het recht om twee maal met een gezelschap van maximaal acht mensen, gedurende een dagdeel te varen met de melkschuit. Een ervaren bemanning helpt daarbij.**

Partenhouders met een scheepspart van 500,- euro mogen een maal een dagdeel met de melkschuit het water op.

Daarnaast ontvangen alle partenhouders het boek over de Waterlandse Melkschuit. Ook worden ze op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen rond de bouw. Jaarlijks worden eigenaren van een scheepspart uit-

genodigd voor een gezellige vergadering van aandeelhouders. Ook voor speciale gelegenheden, zoals de kiellegging en de tewaterlating ontvangen de aandeelhouders een invitatie. De stichting streeft er

naar om met de melkschuit deel te nemen aan Sail 2015. De partenhouders worden opgenomen in een register.

Voor bedrijven en instellingen zijn ook vormen van sponsoring mogelijk. Heeft u ideeën? Graag wil het bestuur daarover met u van gedachten wisselen.

**Meedoen met
Sail 2015
is een van de
doelen**

Scheepsparten

Een oud gebruik

Door Anton Wegman

Voor de economie van Waterland waren de melkschuiten van groot belang. De afzetmarkt, aan de overkant van het IJ, werd er door bereikbaar. De melkveehouderij was in de achttiende en de negentiende eeuw de belangrijkste bron van inkomsten in het gebied.

De melkschuiten in Waterland waren in bezit van meerdere eigenaren. Iedereen kon een part in een melkschuit kopen. De winst die gemaakt werd met het transport van melk en karnemelk vloeyde zo terug in de zakken van velen. Het eigendom van een part betekende niet dat de bezitter ook daadwerkelijk lid van de bemanning van de schuit was. Wel was altijd de schipper mede eigenaar. De boeren die belang hadden bij een het transport van hun product hadden

ook vaak een aandeel. Een aandeel in een melkschuit werd bij testament overgedragen aan kinderen of andere erfgenamen. Ook bij zeeschepen was het al in de vijftiende eeuw de gewoonte om de waarde van een schip op te splitsen in een aantal parten, of aandelen. De gebruikelijke wijze was om de waarde van een vaartuig te verdeelen in: kwarten, achtsten, zestienden, twee en dertigsten, vier en zestigsten.

Door de waarde van een schip op te splitsen werd ook het risico gedeeld. Bij schipbreuk was de eigenaar slechts de waarde van zijn part kwijt, en niet de hele waarde van het vaartuig. Uit testamenten weten we dat rijke kooplieden soms parten van tientallen schepen in hun bezit hadden.



In de tweede helft van de negentiende eeuw steeg het aantal inwoners van Amsterdam sterk. Door de toenemende behoefte aan melk werden de melkschuiten steeds groter. Hier zien we het vertrek van zo'n grote melkschuit uit Amsterdam, geschilderd door J.A. Rust.

BEGROTING

De onderstaande begroting geeft een indruk van de bouw- en exploitatiekosten van een grote melkschuit van circa 10 meter lengte, geschikt voor 10 personen.

Bouw romp, 6 riemen en 2 masten	40.000,-
zeilen en touwwerk	7.000,-
motor en motorsteun	4.000,-
Uitrusting: zwemvesten, stootwillen etc.	2.000,-
Exploitatiekosten twee jaar	7.000,-
<hr/>	
Totaal	60.000,-

Belangstelling?

Neem contact op met de secretaris:
Anton Wegman, 020 490 50 99,
of wegmantv@tiscali.nl



De aankomst van een geroeide melkschuit. Opmerkelijk is dat de boot door vijf vrouwen wordt geroeid. Afbeelding uit: 'Beschryvinge van Amsterdam' door Isaac Commelin, uitgegeven circa 1700. Rechts een zeventiende eeuwse tegel met een melkventster. Melkmeisjes uit Waterland, die vaak ook de melkschuit roeiden, verkochten de melk in Amsterdam los aan de deur.