

Ervaringen van producenten, boeren, boerinnen, melkrijders en een zuiveldirecteur

# Melkbus: eeuw op kar en kaart

De verzameling prentbriefkaarten van Hans Miltenburg biedt mooie herinneringen aan de periode waarin de melkbus centraal stond in de route van koe naar fabriek. Aan de hand van de kaarten een blik op de episode van de melkbus.

tekst Hans Miltenburg, Reimer Strikwerda

Ik herinner mij dat in 1883 door mij als jong directeur der Leeuwarder Melkinrichting van veehouders te Warga de melk werd gekocht ter verwerking tot boter en kaas en dat dit geheel iets nieuws in die buurt was.' Een citaat van niemand minder dan Hylke Bonnes Hylkema, de boerenzoon uit Akkrum, die in Denemarken stage had gelopen en terug in Nederland een invloedrijke rol zou spelen, vooral als zuivelconsulent. Voor zijn melkinrichting aan de Schrans in Leeuwarden haalde hij de melk uit de omgeving, onder andere bij zes boeren uit Warga. Die hielden zich keurig aan hun contract, tot ze ontdekten dat ze werden bedrogen. In het boek 'Erf en wereld' van Jacobus

Wiersma en Klaas Tjepkema komt een van hen aan het woord: 'Wij ontvingen van de fabriek melkbussen met opgegeven inhoud van 40 liter; maar de bussen konden 42 liter bevatten, en nog wel meer, naar ons naderhand bleek. Wij kregen echter per bus 40 liter uitbetaald, en zelfs minder, soms slechts 36 liter, voor welke geringere hoeveelheid het kantoor in de Schrans ons als reden opgaf dat tijdens de rit van Warga naar de fabriek er zoveel melk uitgesijpeld was.' Het ongenoegen van de boeren uit Warga over de particuliere melkinrichting vormde in feite de aanleiding tot de oprichting van de eerste coöperatieve zuivelfabriek in Nederland: in 1886 in War-

ga. Enkele jaren later kwam er in Irnsum een fabriek: Hylke Bonnes Hylkema werd aangesteld als beheerder – hij was weer terug in het coöperatieve nest.

## Symbolen van zuivere zuivel

De melkbus speelde bij de prille start van de fabrieksmatige verwerking van de melk een bijzondere rol. Toen de melk nog op de boerderij – vooral door de boerin – werd verwerkt tot boter of kaas, waren er geen bussen nodig. De melk werd in emmers aan een juk vanuit de melkplaats naar de boerderij gebracht. Ook het vervoer van de melk naar de verkopers in de steden was nauwelijks een probleem. In de eerste plaats waren er vele stadsboerderijen, die vaak zelf het product aan de man of vooral de vrouw brachten, en de boeren die in de buurt van de stad woonden, sloegen de melk vaak op in de dikbuikige koperen kannen, die al op schilderijen van Aelbert Cuyp – zijn stalinterieur stamt uit 1650 – voorkomen. Ook op de wagens van de melkbezorgers van 'De Sierkan' – voorloper van CMC, Melkunie, Campina en Royal FrieslandCampina – waren de koperen kannen jarenlang de glanzend gepoetste symbolen van betrouwbare zuivel.

De melk kwam van modelboerderij Berkendaal in Loosduinen. Kinderarts Broer Plantenga was een van de initiatiefnemers. Hij maakte foto's in Zuid-Hollandse potstallen om aan te tonen dat er aan de hygiëne veel ontbrak. Boeren hingen een doek over de melkbus – die hadden ze in 1908 – om het vuil op te vangen, maar na afloop werd de doek uitgewrongen boven de bus om vooral geen melk te verliezen.

## Melktransportkannen

In zijn boek 'De laatste melkbus' besteedt auteur Piet Willemsens, destijds directiesecretaris van zuivelcoöperatie Coberco, aandacht aan de makers van de melkbus. De belangrijkste producent was de firma J.I. de Jong in het Friese Gorredijk. Toen Johannes de Jong zijn bedrijf stichtte in 1859 was er nog lang geen sprake van melkbussen. De grote doorbraak kwam mogelijk in 1906, toen de firma op een landbouwtentoonstelling in Nijmegen een eerste prijs won met de geproduceerde 'melktransportkannen'. 'Gemaakt van zwaar Engels staalplaat en slechts uit twee delen geperst, waardoor deze bussen aanmerkelijk gemakkelijker schoongemaakt kunnen worden dan de gewone soorten', zo schreef de firma in een brochure uit



Jacob Rodenburg en Pieter de Geus bij Overschie in 1910



Walcheren



Noord-Brabant



Berlaer (Antwerpen)

Zeeland



die jaren. Enkele jaren later deed de naadloze bus zijn intrede.

Aankankelijk waren er in alle delen van het land smeden en koperslagers die wel wat zagen in de productie. Maar er bleven ten slotte naast De Jong maar twee producenten over. Koperslager Klaas Oreel in het Noord-Friese Hallum overleed in 1880, toen zijn zoon Foppe nog maar vier jaar oud was. Maar zijn weduwe Cathalina van der Mey zette het bedrijf voort, tot Foppe in 1896 als jongeman van twintig jaar 'de bussenfabriek' kon overnemen.

De Drentse boerenzoon Egge Boerma richtte in 1907 met zijn zwager het bedrijf Van Wijk & Boerma op. Een van hun vele producten waren melkproductiekannen, die vooral in het Duitse Bielefeld werden gemaakt. In 1925 werd in het Noord-Drentse Tynaarlo een speciale fabriek gebouwd voor de productie van melkbussen. In 1950 ging het bedrijf in vlammen op.

Directeur Jan Geert de Jong van het bedrijf in Gorredijk vertelde dat de toproductie aan melkbussen plaatsvond vlak na de Tweede Wereldoorlog. Er was sprake van een inhaaleffect, maar het ging wel om zo'n 150.000 stuks per jaar. Snel daarna kwamen bussen gemaakt van bewerkt aluminium in zwang: die waren veel lichter en dus vriendelijker in het gebruik. Maar niet iedereen was verrukt: de bussen zouden van de melkwagens waaien en te makkelijk omvallen op de bussenband in de melkfabriek.

## Strijd om de schone bus

Op de Veluwe was het lange tijd traditie dat iedere jonge boer die een eigen bedrijf begon, van de fabriek een melkbus cadeau kreeg. De plaatselijke directeur bood de 'trouwbus' persoonlijk aan, daarbij het vertrouwen uitsprekend dat de boer de melk aan zijn bedrijf zou leveren. Zuiveldirecteur Klaas de Wit – die na zijn pensionering de herkomst van alle 1475 Nederlandse zuivelfabrieken in beeld bracht en ze samen met Willemsens te boek stelde – wist met smaak te vertellen over de concurrentieslag tussen coöperatieve en particuliere fabrieken, niet zelden met de melkbus als dankbaar onderwerp.

Bij de coöperatieve stoomzuivelfabriek 'De Eendracht' in het Drentse Haalweide kwam het voorstel van een eigen spoelmachine in 1957 in stemming. De tegenstemmers deden nogal neerbuijgend over het reinigend vermogen van de nieuwe machine. Zij herinnerden aan de inzet van hun eega's, die het als een



Melkbus, geschilderd door Jopie Huisman in 1975

eer beschouwden de bussen, zodra ze terugkwamen van de fabriek, op de spoelplaats met heet sodawater schoon te boenen, na te spoelen en aan de buitenkant te schuren, vaak met wit zand. Op het bussestap stonden ze te blinken tot het volgende melkmaal.

Vergeeten was de tijd dat de bussen op het boenstap werden 'gereinigd' met water, dat veelal van zeer dubieuze kwaliteit was. Zolang het helder oogde, was het geschikt.

## Ontdekkingen in de bus

Hygiëne bij het melken was uiteraard van groot belang. De wattenfilters in de teems, de zeef, op de bus vormden een barrière voor de ongerechtigheden, waarvoor – zo bleek bij controle op de fabriek – de lat niet altijd hoog genoeg was gelegd. Hetzelfde gold in warme zomers, wanneer de melk al zuur bleek te zijn bij aankomst. Al die treurige mededelingen werden vroeger gemeld via de melkbus: dan zat er een kaart tussen bus en deksel. 'Ojé, er is een busse zoer', herinnerde boerin Jansen uit Baak zich nog altijd, toen ze terugblikte op haar werk.

Soms vond men op de fabriek vreemde voorwerpen in de melk. Dat varieerde van ledenbladen die per bus naar de boeren werden vervoerd en daar niet waren ontdekt voor het melken, tot katten, die tijdens het melken uit een openstaande bus hadden gesnoept, maar daarbij – hoe was het mogelijk – het evenwicht hadden verloren.

Koperen melkkannen op een wagen van 'De Sierkan'



Piet Willemsens geeft in zijn boek een prachtige opsomming van zaken die boeren niet waren opgevallen voor ze melk in de bus deponeerden. Dat ging om zuivelproducten die vanaf de fabriek werden geleverd en door de melkrijder gemakshalve in een bus waren gedaan. Een winkelier wilde zijn waren ook nog wel eens veilig in een bus deponeren wanneer hij niemand thuis trof op de boerderij. Zijn boodschappen of brood van de bakker: ze verschenen op de melkbaan. Ook de ontdekking van een zeer royaal uitgevoerde damesdirectoire – ‘Er zouden tegenwoordig met gemak dertig slipjes uit kunnen’, aldus de ontdekker in Groesbeek – mocht natuurlijk niet ontbreken in de memoires van de melkbus.

### Te veel blik op de weg

Aanvankelijk – toen die 1475 fabriekjes er nog waren – waren de afstanden klein. Men bracht de melk vaak zelf naar de fabriek, later ging men het vervoer combineren. Na 1945 stopte het eigen vervoer, de wegen werden beter, het vervoer van meer bussen per paard en wagen werd aantrekkelijk. Keuterboeren molken eerst hun koeien, daarna zorgden ze voor het melkvervoer van diverse collega's. Zuivelbesturen maakten contracten. Zoals in het Gelderse Hengelo: ‘De aannehmer is verplicht om zijn paard en wagen gedurende den rit heen en terug te voorzien van een luid klinkende bel en hij mag niet langer stilhouden voor café's of koffiehuisen dan noodzakelijk is om de melk op of af te laden, op verbeurte eener boete van één gulden.’

Melkrijders – eerst met paard en wagen, later met vrachtauto's – ze zijn uitgebreid aan het woord gekomen in het fraai

*Het in 2002 onthulde beeld van Elsje van Heck in Rouveen*



geïllustreerde boek ‘Melkbussentransport in West-Nederland’, waarvoor de vroegere chauffeurs Karel Hoogendoorn en Ad Verkaaik materiaal hebben verzameld: schitterende herinneringen aan de mannen die met schijnbaar gemak de bussen op hun wagens gooiden. Het dilemma komt naar voren: melkrijders wilden als eersten op de fabriek zijn, dan hoefde men niet te wachten en collega's niet te helpen met het lostrekken van deksels en het afladen van bussen. Maar dan moesten de boeren hun bussen wel tijdig aan de weg hebben.

En dan was er nog de ergernis van ‘te veel blik op de weg’, bussen die niet volledig waren gevuld. Er waren boeren die op deze manier de schijn ophielden tegenover hun dorpsgenoten dat ze veel bussen en dus veel melk leverden. Wanneer de melkrijder ter plaatse de bussen aan het volgieten was, werd hem dat niet in dank aangenomen.

### Het einde kwam snel

Het eind van de melkbus diende zich aan in 1962, toen de Wageningse onderzoeker Cor Schipper de voordelen van melkbewaring in een gekoelde melktank op een rij zette.

Natuurlijk, de bezwaren waren groot, maar de ontwikkeling was niet te keren. In 1976 waren in Friesland honderd tanks in gebruik, maar in Boekelo was men al helemaal overgestapt op het nieuwe systeem. In ieder geval de bedrijven die minstens twee of drie koeien hadden...

Het einde van de melkbus kwam sneller dan menigeen aanvankelijk had gedacht. De ‘grootste verandering in de melkveehouderij’, om nog even met Klaas de Wit te spreken, ging in razend tempo toen ‘bussenboeren’ een lagere melkprijs beurden. Het was voor de traditionele producenten van melkbussen het signaal om andere prioriteiten te kiezen. Dat lukte in alle gevallen.

In 1973 werd een kwart ‘in de tank’ gemolken en per rijdende melkontvangst naar de inmiddels ook flink uitgedijde zuivelbedrijven vervoerd. Vijftien jaar later was er vrijwel geen melkbus meer te bekennen in heel Nederland. Uitgezonderd in Rouveen, daar konden boeren nog tot april 1999 bussenmelk leveren. Toen viel ook daar definitief het doek.

Maar de herinnering is gebleven. Het siert de plaatselijke zuivelindustrie dat het beeld van Elsje van Heck, dat in juli 2002 op initiatief van een vriendenploeg in oudejaarsstemming werd onthuld, werd bekostigd. Als kostbare herinnering aan een eeuw boerengeschiedenis.



Friesland



Friesland



Bodegraven



Orvelte

Staphorst



Staphorst. Jong geleed