

Modernisering van het melkvervoer bood kansen voor enorme kwaliteitswinst

De weg van melk van koe naar klant

De verzameling prentbriefkaarten van Hans Miltenburg geeft mooie voorbeelden van de weg die de melk aflegde van het boerenbedrijf naar de consument. In ruim een eeuw veranderde het beeld radicaal: van melkvervoer per hondenkar naar de rijdende melkontvangst.

tekst Reimer Strikwerda en Hans Miltenburg

In de geschiedenis van het melkvervoer vervult de trekhond een veel belangrijkere rol dan men op het eerste gezicht zou denken. Zelfs in Friesland. Daar werd – zo blijkt uit de populaire serie prentbriefkaarten die in de jaren dertig van de vorige eeuw verscheen – de melk soms rechtstreeks van de koe door de melker geleverd op de melkkar, die via een rail-

systeem naar de openbare weg ging. In dezelfde serie verschenen ook kaarten die een kijkje gaven op het leven van de melkmeid. Dat zag er vaak minder fraai uit dan zou blijken uit de vrolijk ogende jongedame op de kaart. Laten we de in 1905 in het Noord-Friese Ee geboren mevrouw Holwerda-Boersma het verhaal (uit 'De Friese boerderij')

maar even vertellen over de tijd toen ze naar de lagere school ging: 'Mijn vader had zes melkkoeien en was melkrijder. In mijn jeugd had je nog veel onverharde wegen. Ik moest 's ochtends voor schooltijd met de hondenkar de melkbussen uit de onverharde paden halen. Dan kon vader op de weg blijven en beter opschieten. Het was een grote hond, een reu. Hertog had bekbanden om, zodat hij niemand kon bijten. Op een keer kwam er een teef langs en Hertog wilde erachteraan. Hij trok de hele kar met melkbussen in de sloot. Als kind konden we een volle melkbus niet tillen, maar die werd door de boerenarbeider op de kar gezet. We stonden 's ochtends om drie uur op om eerst te melken. Als de koeien in de herfst minder melk gaven, mochten we een uur langer in bed blijven liggen. Om vijf uur werd er thee gedronken, om acht uur warm eten, later werd dit tussen tien en elf uur. De school begon bij ons om half tien. 's Avonds om acht uur wilden we wel graag naar bed, dan waren we doodop.'

Melkschuiten op het IJ

Het melkvervoer was in het begin van de twintigste eeuw nog betrekkelijk nieuw. Het werd actueel nadat enkele decennia eerder de zuivelfabrieken waren opgericht. Eerder werd de melk op de boerderij verwerkt tot boter of kaas, waarmee vooral de boerin en haar vrouwelijke personeel werden belast. Ook toen was het bepaald geen pretje. In zijn boek 'Camera obscura' verzuchtte de schrijver Hildebrand in 1884: 'De bestemming der Noordhollandsche boerin als zoodanig, is keezen, keezen, altijd keezen. Dat geeft haar dagelijks zoo veel werk, dat men niet weet hoe zij den tijd vindt om kinderen te krijgen.'

Een uitzondering op de Noord-Hollandse regel vormden de boeren rond Amsterdam. 'Melk- of zoetboeren' werden ze genoemd. Was bij de kaasboeren de piek van de productie (en de drukte) in het voorjaar na het afkalven van de koeien, die dan ook de wei ingingen, bij de zoetboeren was het zaak het hele jaar een stabiele melkproductie te hebben. Ze fokten dan ook nauwelijks kalveren op, wanneer het nodig was kochten ze er een koe bij.

Hun melk zetten ze zelf of via een tussenpersoon af in de stad: melkschuiten waren haast romantisch ogende verschijningen op het IJ, maar ze vormden een onderdeel van een bikkelharde strijd om de melkmarkt in Amsterdam, waarbij bijna dagelijks werd gestreden om mar-



Melkvervoer op Walcheren



Op de boenplaats in Friesland



Melkvervoer met de lorrie in Friesland



Melkventer in Noord-Brabant



Controle voor Vlaamse melkbezorgsters

ges van delen van centen. 'Talloze kleine melkslijters uit de stad kwamen rond acht uur naar het IJ hun inkopen doen en trokken vervolgens met hun handkarren met koperen "kerels" de stad in naar hun wijk met vaste klanten', zo schrijft Kees van der Wiel in 'Paradijs der runderen'.

Veldwachters in het geweer

Op de kwaliteit van de melk, zoals die aan de klanten werd geleverd, was vaker dan gewent het een en ander aan te merken. De minder hygiënische omstandigheden waaronder de melk werd geproduceerd, was een van de oorzaken, sommige ziekte-uitbraken in de grote steden waren terug te voeren op besmettingen van het vee. Deze omstandigheden leidden in de loop van de jaren tot de oprichting van modelboerderijen als 'Oud-Bussem' en 'De Vaan', waaraan eerder in Veeteelt aandacht is besteed. Kapitaalkrachtige consumenten en vooral ziekenhuizen konden via deze inrichtingen beschikken over gegarandeerd ziektevrije melk.

Tot 1912 bestond er in Amsterdam geen voorschrift dat het aanmengen van melk met water verbod – het werd dan ook op flinke schaal gedaan. Soms gebeurde dat zelfs op verzoek van de consumenten. Van der Wiel: 'Met het oog op de prijs werd in de armere buurten bij voorkeur verdunde melk gekocht.'

In Vlaanderen werd – wanneer we het aantal prentbriefkaarten over dit onderwerp als maatstaf mogen nemen – aan het 'dopen' of 'blauwlinten' van de melk wel de nodige aandacht besteed. Veldwachters werden veelvuldig gefotografeerd bij het 'pegelen' van de melk en kennelijk leidde het geregeld tot het uitschrijven van bekeuringen aan de melkmeisjes, die in vrijwel alle gevallen hun waar vervoerden met hondenkarren.

Daarvoor werden in Vlaanderen en in Nederland ruim een eeuw geleden reglementen ingevoerd, waarbij zowel aan de honden – ze moesten 55 centimeter 'aan den schouder' zijn – als aan de behandeling van de dieren minimale eisen werden gesteld. Zoals: 'Gedurende gansch den stilstand der karren, bij sneeuw of regen, zal de geleider onder zijnen hond een zak, eenen stroomat of ander behoorlijk bed leggen; hij zal hem des winters moeten beschutten tegen de koude, bij middel van deksel, bij slecht weder tegen den regen, bij middel van een zeil uit wasdoek...'

De grote ommekeer

De komst van de zuivelfabrieken vormde een revolutie, niet alleen in het leven

van de boerin, maar ook op het gebied van het melkvervoer. De melkrijder verscheen in beeld – aanvankelijk vaak een keuterboer als de Noord-Friese Boersma, die met paard en wagen de door enige collega's geproduceerde melk naar de fabriek bracht. In de zomerperiode 's ochtends en 's avonds – hier en daar nooit op zondag – en 's winters kon vaak met één rit worden volstaan: de dagen waren kort en de melkproductie laag.

Prachtig voorbeeld van de veelzijdige en kleinschalige aanvoer is het beeld van het in 1913 gestichte kaasfabriekje 'Nooit Gedacht' in het Noord-Hollandse Oost-Knollendam: per paard en wagen en per boot werd de melk in kleine voorraden aangevoerd. Voor de foto (niet zo'n klein beetje) in scène gezet, maar dat gold volgens de deskundigen ook voor de vele kaarten van de melkmeisjes. Die werden speciaal voor deze gelegenheid in een kostuum gehesen, waarvan ze in het dagelijks leven slechts konden dromen. Het was overigens niet toevallig dat veel foto's voor dit doel werden gemaakt in dorpen en steden met een kleurrijke historie.

De opkomst van de zuivelfabrieken betekende ook de verkoop van melk in flessen en (nog veel later) in pakken. Juist vijftig jaar geleden viel het besluit dat melkbezorgers – al of niet in dienst bij zuivelorganisaties – de melk niet meer hoefden te bezorgen bij bewoners van flatgebouwen. Alleen bejaarden en zieken konden nog een beroep doen op deze voorziening, maar ook daaraan kwam snel een einde. Op 26 maart 1962 viel bijvoorbeeld in Leeuwarden het besluit: het eindeloze traplopen was voor de melkbezorger verleden tijd.

Altijd van tussen de benen

Melkrijders gingen in de loop van de jaren over van paarden op trekkers of (nog beter) op melkauto's. Arie Cornelis de Langen uit Bergambacht was zo'n ondernemer, die de melk aanvankelijk ophaalde van plaatsen waar de boeren die per schouw aan de dijk bezorgden.

'Na de schouw kwam er een hondenkar en weer later een paard en wagen. We zijn dan aangeland in 1920', zo vertelde hij in het boek 'Melkbussentransport', waarin Karel Hoogendoorn en Ad Verkaik prachtige verhalen hebben verzameld en nostalgische foto's hebben bevestigd.

De bedrijfstak groeide op diverse fronten. De boerenbedrijven werden groter, maar ze dienden zich te houden aan de regel dat hun melk aan de weg stond op



Melkschuit op het IJ in Amsterdam in 1857



De melkboer per fiets in Beekbergen



De melkrijder bij Ommen



Melkvervoer per boot in Giethoorn



In het Noord-Hollandse Oost-Knollendam kwam de melk via vele wegen aan

De eerste melkauto in St.-Maartenvlotbrug



het uur zoals dat met de fabriek en de melkrijder was afgesproken. In het reglement van de zuivelorganisatie CMC uit 1954: 'Wanneer de melkrijder op de daarvoor gebruikelijke tijd aanwezig is om de boerenmelk op te laden en deze nog niet door de veehouder op de daarvoor aangewezen plaats is gezet, is de melkrijder verplicht van zijn aanwezigheid te doen blijken door een duidelijk sein of signaal.' Sorteerdit dit geen effect, dan mocht hij doorrijden 'zonder de boerenmelk te hebben opgeladen'.

Er was de melkrijder veel aan gelegen tijdig bij de zuivelfabriek zijn melk af te leveren, want des te eerder kon hij ook de terugtocht (met lege bussen, maar vaak met ondermelk of wei en soms ook bestellingen van kaas en andere zuivelproducten) aanvaarden.

Ad Verkaik (62 jaar intussen) vertelde pas nog in 'Landleven' over zijn belevenissen als melkrijder. En over zijn vader, die hem voorging: 'Mijn vader heeft zijn leven lang met busjes gesjouwd, maar hij is er toch tachtig mee geworden. Hij heeft nooit vanuit zijn zij de bus op de wagen gegooid, altijd van tussen zijn benen door en met een goede slinger. Mijn vader heeft nooit geklaagd over zijn rug. Het was gewoon een slag.' Karel Hoogendoorn (54) beaamde: 'Bij goed tillen krijg je nooit last van je rug.'

De waarheid was wel dat veel melkrijders eerlijk toegaven dat ze 's ochtends moeite hadden hun sokken aan te trekken.

Melkauto in oude glorie

Rond 1980 was het (ook in het werkgebied van CMC, die naderhand via Campina uitgroeiende tot het landelijke FrieslandCampina) afgelopen met het leveren



Melkerij St. Martinus in Retie bij Turnhout

van de melk in bussen. Al een tiental jaren eerder werden elders in het land de duizenden melktanks geplaatst en in 1999 viel in Rouveen het definitieve doek voor de melkbus.

Hier en daar werd met weemoed afscheid genomen van de melkbus en van de melkrijder. In Wamel bijvoorbeeld, waar bij de laatste rit van de rijders werd gerijmeld:

'Alles wordt anders, wat moeten we er mee aan.

Als we ons nu eens verslapen kunnen we rustig verder gapen.

Jullie haalden de melk wel eens uit de stal.

Maar nu zie je niemandal!

De rijdende melkontvangst heeft het leven van de veehouder en van de melkrijder een nogal socialer gezicht gegeven, maar de nostalgie viert hier en daar hoogtij. Hoogendoorn en Verkaik hebben een oude Bedford geheel in originele stijl ingericht als melkauto. Ze scharrelde een honderd melkbussen bijeen en zo nu en dan toeren ze nog door het land. Al die kleine ongemakken van vroeger: het wachten op een boer, kapotte veren door de slechte wegen en de toch wel zware bussen met melk – ze zijn vergeten. |

Melkvervoer in de huidige tijd

