

Melkrijders en Melkvervoer

In de hierna volgende teksten heb ik melkvervoer naar de zuivelfabriek en 'de melkrijder' proberen te schetsen. De bronnen zijn afkomstig uit jaarverslagen, gedenkboeken en dergelijke - zie laatste blz.

BORGER.¹

De eerste jaren - de eerste levering was oktober 1894 - brachten de boeren de melk zelf naar de fabriek. Sommige buurten deden dat om toerbeurt. Het plan om dit vervoer voor rekening van de fabriek te laten uitvoeren, stuitte bij de leden in Borger de eerste jaren op veel tegenstaand. Het gevolg hiervan was dat in de jaren 1899, 1900 en 1901, achtereenvolgens de leden van de plaatsen Bronniger, Drouwen en Westdorp voor het lidmaatschap gingen bedanken en in hun eigen woonplaats een fabriekje gingen bouwen.

Pas in 1906 besloot men dat de aanbesteding van de melkritten, (die toen dus al plaats vond?) voor rekening van de fabriek zou komen. Op vervoer van de boeren uit, Eexterveen ook bij hun vandaan. Dit had tot gevolg dat de eerder uitgetreden leden uit Bronniger en Westdorp, in 1908, weer gingen leveren aan Borger.

Toen er in 1926 ook Kaas gemaakt ging worden, werd er besloten in de zomermaanden de melk twee keer per dag te leveren. (Kaas vraagt om een betere melkqualiteit dan boter)

Voor het vervoer van de kaas en voor de malerij werd een vrachtauto aangeschaft, waardoor paardentractie voor de fabriek tot het verleden ging verhoren.

BUNNE.²

Door de grote afstand over gedeeltelijk slecht begaanbare zandwegen ondervond het melkvervoer, in het begin van de 'zuivelindustrie' - eind 19^e eeuw - grote moeilijkheden. (Veehouders uit Donderen, Bunne en Winde leverde vanaf ongeveer 1890 de melk aan een particuliere zuivelfabriek te de Leek, zie 7), blz14.

De kwaliteit van de melk moest hierdoor ongetwijfeld zeer hebben geleden, zodat hiervan geen producten van behoorlijke kwaliteit bereid konden worden.

De lege bussen en de terug geleverde producten werden zeer laat op de dag aan de boeren terugbezorgd.

DALEN³

Opgericht eind 1889. Het vervoer van de melk moesten de boeren de eerste jaren, ook hier, zelf maar regelen. Met het toenemen van het aantal leveranciers werd het langzamerhand een chaos door het grote aantal hondenkarren en andere voertuigen op het pleintje voor de fabriek. "Een ieder wilde natuurlijk liefst zo snel mogelijk geholpen worden. Over de sanitaire toestanden zullen we het maar niet hebben".

In de loop van de jaren komt, in de jaarverslagen, meerdere malen ter sprake om het melkvervoer door de fabriek te laten uitvoeren. Zelfs voorstellen om het melkvervoer buurtschaps-gewijze en op tijd te regelen werd de eerste jaren afgestemd.

In de vergadering van 14 maart 1905 word een voorstel om het melkvervoer volledig door de fabriek te doen uitvoeren weer eens verworpen; De kosten van 25 cent per 100

liter melk werden veel te hoog gevonden.

Om te voorkomen dat er melk verloren ging, tijdens het transport, met de hondenkarren gebruikte vele melkleveranciers een doek tussen bus en deksel. Dat was een van de eerste zaken waartegen de in 1906, de - nieuw aangestelde directeur - optrad. De vieze doeken weg en de oude bussen vervangen door goed afsluitende nieuwe.

Pas op 20 oktober 1910, de NV was net een Coöperatie geworden, werd door de leden besloten het melkvervoer voor rekening van de fabriek te nemen en door de fabriek te laten uitvoeren.

Om dit melkvervoer naar ieders genoegen te laten verlopen is altijd een heel karwei geweest.

De wegen om Dalen, waarvan de meeste vroeger in een zeer slechte staat waren, vormen met elkaar een geheel, dat veel weg heeft van een spinnenweb. Het is daarom praktisch haast niet mogelijk om bij ieder lid de melk van huis te halen. De achtereenvolgende besturen hebben er echter altijd naar gestreefd het melkvervoer te doen geschieden op een wijze die naar hun oordeel voor ieder billijk en redelijk was.

In 1938 was de melkprijs fl. 5,- per 100 Liter, 1 Kg boter bracht fl. 1,44 per Kg op en de totale fabriekskosten waren 68 cent per 100 Liter melk.

Het melkvervoer maakte daar 9 cent van uit.

UFFELTE^{4 5}

Omstreeks 1920, het aantal kleine boeren, met 3, 4 of 5 koeien, in de dorpen was heel groot. Deze mensen vooral hadden een zwaar bestaan. Van een koe of vier kon een gezin eigenlijk niet bestaan. Er werd dan ook gretig naar bijverdiensten gezocht. Dit lukte evenwel alleen maar zo af en toe. Want geregeld werk konden kleine boeren niet aannemen, althans niet voor hele dagen. Nooit konden ze enkele weken uit grasmaaien gaan of enige maanden naar de mijnen in Duitsland bijv, om een spaarpotje te kweken. Daarvoor hadden ze thuis te veel werk. Ze moesten een paard houden naar hadden daarvoor lang geen werk genoeg. Wat ze nodig hadden was werk voor enkele uren per dag. Bijvoorbeeld een melkriet voor de boterfabriek. Nu werden er - in 1925 in Uffelte - zeven melkritten uitbested. Zeven melkritten en achtenveertig kleine boeren. En dan ook nog zoveel arbeiders die voor een deel niet minder gebrand waren op een melkriet. Kunt u zich de hevige concurrentie indenken.

In 1925 werden deze ritten uitbested voor in totaal fl. 53,13 per week of gemiddeld fl 7,70. Daarvoor moesten de melkrijders dertig tot veertig uur werken. En dit, op een uitzondering na, met eigen paard en wagen. Later zijn deze bedragen zelfs nog gedaald.

HOOGEVEEN⁶

Bij de bouw van de nieuwe fabriek, in 1928, werd er aan de noordzijde van de fabriek een kanaaltje gegraven voor de aanvoer van melkbussen per boot. De vloer van de melkontvangstruimte was slechts enkele centimeters boven het hoogste pijl van het kanaalwater.

RODEN⁷

Voordat de fabriek in 1893 in Roden word gesticht werd er uit deze streek melk geleverd aan een, in 1889 gestichte - particulier - fabriekje in Leek Een zekere Jan Been

was melkrijder voor Leek. Hij haalde de melk o.a. uit Donderen. Wanneer Been gevraagd werd waar hij woonde was zijn antwoord: "tussen Donderen en Leek!" De man was het grootste deel van de dag en nacht onderweg.

Toen de Drachtster tram in 1913 ging rijden, werden er de eerste twee zomers elke dag, 120 bussen van 120 liter (?) overtollige ondermelk meegegeven. Het nieuwe transportmiddel, de tram, bracht ze naar de Leyempf in Drachten, om verwerkt te worden tot melkpoeder

Omstreeks 1920 werd de eerste vrachtauto aangeschaft. Een Adler met aanhangwagen, er gingen 100 bussen van 40 liter op en de aanhanger bood plaats aan 45 bussen, met daarop nog de lading boter. De wegen waren Slecht in die tijd maar het ging. April 1927 werd er een 'zwarte Ford' aangeschaft, nw Prijs fl. 2280,- met koperen tank van fl. 642,50, maximum snelheid 40 km/uur. Deze werd na één jaar door de Drachtster tram, die wel 50 km/uur kon halen, totalos gereden. (blz. 91) Latere merken waren ; Morris. Federal, Dodge en Daf.

De eerste chauffeur was Hendrik Raven, hij was de vierde in Roden met een rijbewijs. Één dag was nodig om het rijbewijs te halen en het proefrijden kwam pas een jaar later. Van 1920 tot 1964 is Raven altijd chauffeur geweest. Op uren wordt niet gekeken, 80 á 90 uur was bijna wekelijks. Overuren worden niet uitbetaald "Nu (1968) gaat alles veel beter en wordt er veiliger gereden, dank zij de verkeersregels".

De grootste moeilijkheden kwamen tijdens de bezetting, toen op gas gereden moest worden. Eerst was norit de brandstof, later antraciet. In die jaren heeft hij nooit ernstige ongelukken gehad. Hij zakte wel eens door een brug, reed ook wel eens een vrouw ondersteboven en ook eens een paar kinderen. Het liep altijd goed af.

In 1928 moest "Roden" nog fl. 1000,- beschikbaar stellen voor de afkoop van tolleren. Het zou tot 1940 duren dat de laatste tolleren in de gemeente Roden verdwenen.

In 1933 was men in Roden nog niet op luchtbanden gesteld. In de notulen staat nl.: "Aukema" (de directeur) beveelt aan om bij de nodige aanschaffing van melkwagens aandacht te schenken aan auto-onderstellen, door wagons op luchtbanden aanmerkelijk minder trekkracht nodig hebben. Er wordt nogal bezwaar gemaakt tegen luchtbanden met het oog op defect raken." Drie jaar later kocht Aukema zelf de eerste wagon op luchtbanden, een 'survento' voor fl. 350,-

De auto's werden 'afgereden', op 5 april 1938 staat er in de notulen; dat er een nieuwe vrachtauto moet worden aangeschaft, een van de auto's was n.l. bezweken!

Vanaf de oprichting van de D.O.M.O. - 5 maart 1938 - werd er ondermelk opgehaald en verwerkt door de melkfabriek in Roden, de tankauto's waren ook hun eigendom. Ook in en na de oorlog werd het transportmateriaal van Roden hiervoor gebruikt.

10 Mei 1940 brak de twee de wereldoorlog uit. Al snel deed het benzinetekort zich gelden. Op 25 mei werd besloten de melk ten dele weer met paard en wagen op te halen. Voor het ophalen van de ondermelk in de provincie kon nog benzine worden gegeven. Een maand later lezen we: "er zijn wagons en paarden aangekocht".

Toen kwam ook de gasgenerator ter sprake: "wordt goedgekeurd de aanschaffing van een gasgenerator op een der fabrieksauto's. Deze kan dan met antraciet gestookt worden. De kosten zullen bedragen fl. 1250,-- tot fl. 1500,--. De uitvoering en levering zal geschieden door het Centraal Bureau."

Op 18 januari 1941 werd overgegaan tot aankoop van melkwagens.

Gezien het moeilijke werk, in deze tijd, krijgen de melkrijders een gratificatie (kosten fl. 3000,--).

Op 7 februari 1942 moesten de melkrijders in verband met de sociale verzekering in uurloondienst komen. Ze kregen 33 cent per uur uitbetaald. Het bestuur was bijzonder met de melkrijders, ingenomen. Gezien de strenge en moeilijke winter kregen zij op 23 maart 1942 een weekloon extra.

Een probleem was ook het vorderen van auto's door de weermacht. Soms was de fabriek de bezetter een slag voor: Toen er weer eens een auto geleverd moest worden en de 'heren' kwamen kijken zat er een oude motor in, waarvan de lagers waren uitgelopen, ook de chauffeur was foetsie. Voor de chauffeurs was het een soort 'spelletje'.

Vaak lukte de vordering echter wel en dan moest maar weer getracht worden ergens een exemplaar te kopen. Op 12 juli 1941 lezen we dat er mededeling werd gedaan: dat er met de auto's een en al moeilijkheden zijn. Een gebruikte wagen met gasgenerator moet fl. 5000,-- kosten. Bijna in elke bestuursvergadering was het weer het materiaal dat zorgen gaOp 20 juni 1942 werd besloten dat in verband met de bandenschaarste de melkwagens niet voor ander vervoer mochten worden gebruikt. Een besluit dat op 18 september 1943 veranderd in: Het is absoluut niet meer toegestaan op straffe van een boete

35 Mei 1943 was er een melkstaking in ons gehele land, in de fabrieken te Roden en 'Zevenhuizen werd niet gestaakt. De overgrote meerderheid van de boeren bleef melk leveren en de melkrijders brachten deze naar de fabriek. Toch heeft deze staking in de gemeente Roden nog slachtoffers geëist. Van de melkrijder die de melk uit Roderesch haalde, werden de bussen van de wagen getrokken en leeggegooid. Dit had treurige gevolgen. Een der mannen, Van Bergen, ging op de vlucht voor de Duitsers en hun handlangers en werd doodgeschoten. Andere slachtoffers van de melkstaking waren Bakker en Postema.

Dit is maar een samenvatting. Met hoeveel moeilijkheden hebben de melkrijders en chauffeurs te kampen gehad? Hoe vaak zullen zij in een greppel gekropen zijn om aan een beschieting door vliegtuigen te ontkomen.

Als man voor de voedselvoorziening beschikten de melkrijder in de oorlogsjaren over een nachtvergunning, 's nachts zwierf hij over verboden wegen, wat hem bijzondere mogelijkheden gaf.

De periode van materiaalschaarste duurde na de bevrijding veel langer dan was verwacht. Met de vooroorlogse prijzen was het ook gedaan, voor de aanschaf van een zestons vrachtauto moest men in 1950 fl. 8700,-- neertellen. Eerder had men, ook een zestons, vrachtwagen gekocht voor fl. 12.000,- (??) voor het vervoer van de melk naar hot depot in Groningen.

De fabriek, in Roden had eigen paarden, we lezen namelijk dat er in 1936 nieuwe paardenstallen gebouwd waren.

WEGEN⁸

In 1875 vond men in Drenthe 400 Km verharde weg. In vergelijking met 1850 een vermeerdering van 400%. De volgende kwart eeuw, waarin de grote landbouwcrisis van de tachtiger jaren viel, werd er veel minder aan verharding van wegen gedaan. In 1900 kende men in Drenthe 570 Km. straatweg, ten opzichte van 1875 slechts een vermeerdering van 42%.

In 1925 is ieder dorp (Z.W.Drenthe) in de kom verhard en tussen de dorpen zijn redelijk goede wegen. Maar nog altijd waren er veel meer zandwegen dan straten. Het onderhoud van die zandwegen werd steeds moeilijker en duurder.

In 1907 werd er iemand veroordeeld wegens het vervoer van een vracht van meer dan 500 Kg bij opdooi. Hij wordt gestraft met fl. 10,- of 5 dagen gevangenisstraf. (*Hoe deden melkrijders dat toen, reden ze mogelijk met minder dan 20 bussen ?*)

Een andere regel uit die tijd was; dat geen wagen een zwaardere last dan 1500 Kg. Mochten hebben

HONDENKAR⁹

Toen omstreeks 1925 de boeren er toe overgingen om het melkvee 's nachts niet meer in de stal te halen en er twee keer per dag naar het land gereden moest worden om te gaan melken, kwamen er veel meer hondenkarren op de weg, dan voor die tijd.

Hondenkarren werden door de andere weggebruikers als heel lastig ervaren. Er werden tal van bepalingen gesteld waaraan de berijders van hondenkarren zich had te houden - stilstaan bij het naderen van over de weg komende paarden, zich vóór de honden plaatsen en wachten tot de paarden voorbij waren, stilstaan van het voertuig aan do vaartzijde ed.

Omstreeks 1888 - 1889 werd het gebruiken van een hondenkar onderworpen aan een vergunningen. Men mocht niet meer dan twee honden inspannen, men mocht niet zelf op de kar gaan zitten. Dat laatste zal alleen in de bebouwde kom gegolden hebben. Met een hond kan namelijk niet, net als bij een paard rustig gereden worden. Het is altijd hollen of stilstaan, was de kar leeg dan moest je hardlopen, sprong je op de kar dan drukte het rechter wiel zo zwaar dat de hond de kar niet trekken kon. Later is deze regel ook vervangen. Wel bleef het verboden voor meerdere personen op de kar.

Pas later, kwam er een wetgeving; waar ook aan de hond gedacht werd, hondenkarren moesten gekeurd worden. Was alles goed dan kwam er een nummer op de kar. Waar men o.a. op lette was of er zich een bakje voor water aan de kar bevond en of het tuig niet te smal was. De trekhond moest een schofthoogte hebben van minstens 60 cm, (1925) er moesten steunen aan een hondenkar zitten, zodat bij een stilstaande hondenkar de kar niet op de staande of liggende honden zou drukken.

UIT "DE LAATSTE MELKBUS"¹⁰

De eerste jaren waren er bussen van verschillende vorm en inhoud. In de weidestroken 30 tot 40 liter en op de zandgronden in Drenthe en Twente 'maakte' men ook een 20 liter bus.

Vanaf 1910 werden er door een Nederlandse fabrikant melkbussen gemaakt die auto-

geen gelast waren, vanaf 1914 was men in staat om naadloze bussen te maken. Na 1945 kwam de lichtere aluminium bus, deze heeft het echter nooit 'gemaakt' in ons land.

In het algemeen was het bij de coöperaties zo dat de bus of gekocht werd of gehuurd word. Bij de particuliere industrie word uit concurrentie overwegingen de bus geheel of gedeeltelijk gratis ter beschikking gesteld.

In de beginjaren vond het vervoer overwegend plaats op landbouwwagens, maar in typische weidegebieden was er veel vervoer te water.

Er werd in leerboeken aangeraden de wagens te voorzien van goede buigzame vering en de melkbussen zo vol mogelijk te doen. Dit om schudden zoveel mogelijk te voorkomen, dit in verband met boterverlies door uitkarnen tijdens het vervoer.

Het afscheid van de melkbus vond plaats in de jaren 1970- 1980, tegelijk met de opkomst van de boerderijkoeltank.

In 1962 waren er in Wageningen voor het eerst proeven gedaan met, een uit Amerika geïmporteerde tank. Geen enkele veehouder had toen in de gaten dat vijftien jaar later een hevige tankoorlog zou losbarsten die niet alleen de bussen van het erf verdreef, maar ook een groot aantal veehouders zou meenemen.

Bij een van de toespraken, n.a.v. de zoveelste tank, kreeg de bus weer eens een trap na: "Het verdwijnen van de traditionele melkrijder met het laden en lossen van de melkbussen op en aan de verkeersweg, werkt eveneens mee aan een verbetering van het image". (*Jammer genoeg kwam de SRV wagen er voor in de plaats.*) Er waren ook 'feestjes' op gang gekomen bij gelegenheid van beëindiging van de bus in een bepaald gebied. Het waren vaak sobere gebeurtenissen. Met korte toespraakjes van de betrokken bedrijfsdirecteur en soms van de voorman van de bussenrijder. De afgedankte bussenmelk-chauffeurs, die overigens vaak een baan als RMO. chauffeurs kregen, werden zichtbaar ontroerd bedankt. Met een mengsel van verbittering, en begrip werden bij die gelegenheden protesthorden op de laatste, bussenmelkwagen meegevoerd.

Bussen tillen (De Wit)

Bussen tillen was een slag, je zag kereltjes die gooiden met die bussen of het veertjes waren. Wel gingen er natuurlijk veel ruggen aan kapot, dat is logisch. Maar zelfs als ze later stijf in de rug waren behielden ze die slag.

Vanwege de stijgende kosten van het vervoer werden de bussen in de latere jaren niet meer bij de boerderij opgehaald, maar stonden ze aan de weg. In de begintijd werden de bussen, vooral in de concurrentie-gebieden, nogal eens bij de boerderij vandaan gehaald. Ten tijde van de koelbak met één keer daags ontvangen, werden ze door de melkrijders zelfs hier en daar uit de koelbak gevist.

Op maandag moest de meeste melk opgehaald worden, vooral in de periode dat er veel koeien gekalfd hadden was het grote aantal bussen dan bijna niet te houden. Met behulp van grote houten schotten werd er dan een tweede verdieping bovenop de onderste laag bussen gemaakt.

De melkrijder werd per Kilo betaald ???

In de beginperiode ging de ondermelk melk weer terug naar de boerderij en op fabrieken waar men ook kaas maakte, de wei.

De bussen werden ook wel gebruikt om er flessen melk en boter in te doen.

De fabriek gebruikte de bus ook wel als een soort 'brievenbus', circulaire, mededelingen over de hoeveelheid melk, over klachten van zure melk ed. het ging allemaal via de bus. Stond de bus aan de weg, ver van de boerderij dan, mocht de post en de krant er wel onder, (als het regende er in) gelegd worden.

De melkrijder mocht, krachtens zijn contract, niet de melk ter plekke overgieten. In Hardenberg stond later ook dat de melkrijder zijn eigen melk niet mocht vervoeren. Dit in verband van voorkomen van overgieten in eigen bussen (z.g. ingieten).

Elke dag werden de bussen schoon gemaakt. Op de boerderij gaf dat nog al wat extra werk. Eerst met water goed spoelen en daarna met behulp van warm sodawater en een borstel, goed boenen. Ze werden ook regelmatig aan de buitenkant geschuurd, melkbussen moesten immers blinken, de fabriek was daar niet echt blij mee, alle tin ging er af. Later toen de fabriek, met behulp van bussenspoelmachines dat zware werk ging doen werden de bussen aan de buitenkant vaak erg roestig. Aan de binnenkant bleven ze echter blinken.

Ächteraf vond ik het bussen reinigen door de fabriek een grotere gebeurtenis dan het opruimen van de bussen dankzij het tankmelken.

's Winters werd de melk één maal per dag opgehaald, 's morgens. Op de boerderij moest de melk dan gekoeld worden.

Er was een eeuwige strijd over de vraag hoe vroeg de melk bij de boerderij op de weg gereed moest staan. De fabriek wilde de eerste bussen liefst vroeg ontvangen, enkele boeren hadden niet zoveel belang om zo bar vroeg uit hun bed te komen.

In latere tijden werd het gebruikelijker dat de bussen niet meer bij de boerderij opgehaald werden. Voor de boer betekende dat met de kruiwagen, later met een wagentje op luchtbanden o.d. de bussen naar de weg brengen. Toen de bedrijven wat groter werden, bracht men met trekker en wagentje de bussen naar de weg.

Goede melkrijders kwamen op de minuut, veel boeren molken op het schema van de melkrijder.

Het beroep van melkrijder ging vaak over van vader op zoon. Het waren meest kleine boeren.

De opspattende modder van de trekkerbanden, waren er de oorzaak van dat de bussen die voorop stonden vreselijk vies werden. Dat was de oorzaak van veel gemopper bij de boeren "De trekker is de schuld van onze tweedeklas melk", werd er gezegd.

Het oudjaar moest je geen bussen aan de weg laten staan, want dan was je ze kwijt. Op maandagmorgen kwam het wel eens voor dat uitgaande jongelui de bussen hadden omgeschopt. Ook volle bussen. Dat gaf dan een wrijving tussen de melkrijders en de boe-

ren, die bij de directeur zijn beklag doen. "Zo had je altijd wat". (De Wit)

In de oorlogstijd brachten de dorpsboeren de melkbus, zelf, voorop de stang van de fiets. Met de dorpsfabriekjes kon dat ook nog. De dicht bijzijnde leveranciers hebben dat zelf brengen lang volgehouden. Zo konden ze de vervoerskosten drukken. Later - in de naoorlogse jaren - is daar vrij algemeen mee gekapt. Het werd helemaal onmogelijk toen de voorgedrukte melklijsten kwamen. Me zelfbrengende boeren pasten niet meer in dat systeem.

In de kleine buurtschappen, waar iemand ook de bussen van de burenen meenam, zien we duidelijk hoe het beroep van melkrijder is ontstaan. Die melkrijders zijn klein begonnen ook al omdat het vervoermateriaal klein was. Met een grote wagen kon - en mocht - men niet over de slechte wegen. Vooral de toestand van de wegen heeft de grootte van de wagon bepaald. Je had eerst hele kleine paardenwagentjes. Ritjes met maximaal 50 bussen.

Pas toen de wegen beter werden kreeg je grote vrachten, vooral toen de trekker kwam. De paardentractie is pas in de zeventiger jaren ter ziele gegaan.

Er kon van alles mis gaan onderweg, een botsing als het beroerd ging. Als er wat hard gereden werd over slechte wegen, vielen de bussen eraf. Als de melkrijder er dan snel bij was er niks aan de hand. Vervelender was het als hij er niks van merkte.

Later met de trekker, waar je veel grotere snelheden mee kon halen, gebeurde dit soort veel vaker, op de fabriek zag men dan aan de modder aan de bus dat er iets gebeurt was.

Het langzame bussenvervoer op de grote doorgaande wegen gaf aparte problemen, met name bij de verlichting. Bij mist was het bussenvervoer zonder meer levensgevaarlijk.

Boodschappen

Behalve melkbussen gingen er ook monstercistjes naar de fabriek. Later ook lege flessen, bestellingen in het algemeen dus. Een melkrijder ging wel eens voor een boer langs de smid om een boodschap te doen.

Vroeger word het melkgeld door de melkrijder bij de boeren bezorgd, soms ging dat via de melkbus. Een rijke bron van conflicten Het papieren zakje, met soms wel honderden guldens kon stuk gaan, waardoor er geld kon zoek raken.

Een ander veel voorkomende klacht was het te ruw omspringen met de bussen, dit vooral in de tijd dat de bus nog "moest" blinken.

Tijdens het wachten bij de fabriek kreeg het paard de haverzak voor zijn hoofd gebonden. Naast water, gaf men het paard ook wel ondermelk te drinken.

Soms werd het ophalen van de melkbussen per rit aanbesteed, soms per 100 Kg. In de moeilijke dertiger jaren (1932 in Steenderer) gaat de maandagmorgen vergoeding van 50 cent naar 40 cent, en van de overige dagen van 30 cent op 25 cent per 100 Kg. Verder moet elke melkrijder een gesloten kistje of trommel op de wagen hebben om de boter fatsoenlijk aan de leveranciers af te leveren. In 1935 bleef een melkriet echter een begerd beroep, waarvoor ieder jaar verwoed werd ingeschreven. Sommige inschrijvers

gaven in die tijd te kennen dat het wel wat goedkoper kon, omdat de verschillende voerartikelen als ook de haver aanmerkelijk in prijs gedaald was"

Het was een beroep met 'avontuur', je sprak nog eens iemand, je wist het naadje van de kous, je was een rijdend persbureau, "Mooie tijd was dat", zeggen nu nog vele stram geworden ex melkrijders.

Als de bussen naar de boer teruggingen, dan zat er een bonnetje aan met de geleverde hoeveelheid melk, moestal óf van de vorige levering, óf van dezelfde dag nog.

De afrekening deed men eens per veertien dagen of eens, per week.

Eerst zaten er koperen nummers op de bussen, later geschilderde of geplakte, ook werkten men met gekleurde banden.

Ook in de oudste tijd gold bij vrijwel elke coöperatieve melkfabriek de regel dat hoe ver men ook van de fabriek afwoonde, iedereen dezelfde melkprijs kreeg, De hogere vervoerskosten waren dan voor rekening van de fabriek.

Echter, degenen die heel dichtbij woonden, konden een extraatje verdienen door de melk zelf weg te brengen. Ook weer in 1932, een besparing van 25 cent per 100 Kg.

De boeren waren aanvankelijk weinig gesteld op het trekkervervoer. Vooral als die op het erf moest draaien. 'De trekker reed den alles kapot'. Geleidelijk ging men hier anders over denken, ook al omdat je steeds minder boeren kreeg die een melkritje erbij wilde nemen.

Met een trekker werd het pas een echte melkrit. Je kreeg daardoor ook andere mensen, die er wat meer tijd aan konden besteden.

Loonwerkers maar ook boeren die er wat bij wilden verdienen om zodoende die trekker meer 'bezetting' te geven.

De laadcapaciteit was inmiddels fors gestegen: 200 bussen op een trekkerwagen en 100 op een paardenwagen. Men liet ook op veel plaatsen aparte wagens voor trekkervervoer maken, soms meer dan 9 meter lang, uitgerust met brede banden. Die zakten minder in de zandwegen weg.

Bij Trekkervervoer stond er meestal één laag bussen op de wagen, maar soms was er ook een bovenlaag, met schotten.

Een vrachtauto laadde vrijwel altijd in twee lagen, door middel van aparte laadplateaus. De melkrijder zette eerst een stukje van de eerste laag eronder, dan de tweede laag, en zo schoof hij steeds dat zaakje naar voren. Ook bij een vrachtwagen kwamen we niet ver boven de 200 bussen. Dat was dan 5000 liter melk, samen met het nodige 'metaal' toch nog een mooie vracht.

In de vijftiger jaren kostte een gewone bus fl. 25,-- á fl. 30,-- en de aluminium bus fl. 70,--.

Melkrijders waren sterke kerels. Toch waren het vaak geen grote en zware mannen. Soms dacht je: "Hoe krijgen ze de bussen erop"!

Samen met het paardje, het kende de rit en de werkwijze van zijn baas zo goed. De melkrijder hoefde soms maar weinig te zeggen, het paard liep wel.

Het aanbesteden van de melkritten gebeurde soms elk jaar opnieuw. Toen er minder belangstelling voor kwam, werkte dit systeem niet meer. Het kleine groepje belangstellende regelde onderling de prijzen. Het aanbestedingssysteem werd vervangen door inschrijving op een conceptberekening van de werkelijke kosten. Dat gebeurde volgens het door de Zuivelbond ontworpen systeem.

Toen het oude gilde van melkrijders uitstierf, zijn de ritten wat langer geworden. Bij de langere ritten had men er een halve dagtaak aan, de kleinere ritjes waren met twee uur helemaal rond, heen en terug.

De aankomst bij de fabriek is een verhaal apart. In de tijd van de paardenrijders lieten de fabrieken de melk vaak maar komen zoals ze kwam, geen vaste tijd van aankomst. Dat betekende dus wie eerst kwam, het eerst loste. Dat had tot gevolg dat de melkrijder steeds vroeger bij de boer langskwam, een neiging die toch al moeilijk te onderdrukken viel. Dan waren ze ook eerder bij de fabriek weg!

Vooraf in de zomer konden ze dan nog ander werk doen. Die melkrijders hadden haast. Als de laatste bus opgeladen was, gingen ze racen. Dat leverde nog wel eens geknok onder de melkrijders.

Een betere manier was om de melkwagens op een bepaalde volgorde te laten komen. Toch werkte ook dat niet altijd. Je had melkrijders die toch nog zo vroeg mogelijk bij de boeren waren, hoewel ze wisten dat ze pas om elf uur konden lossen. De melk stond dan soms uren in de zon te bakken. Over het contact tussen de melkrijders en boeren is een heleboel te zeggen. Het was slecht of goed. Ze hadden nog al eens ruzie, maar in het algemeen was er een prima verhouding.

LANDBOUW EN VERKEER ¹¹

Melkvervoer met melkbussen is een aflopende zaak; overigens moet de opmars van RMO. Met gemengde gevoelens tegemoet gezien worden. De hoge raad had in een uitspraak gezegd dat het melkvervoer met de trekker en aanhangwagen valt onder het vervoer in de zin van landbouwvervoer. Dwz. rijbewijs, vervoersvergunningen etc. zijn dan ook niet nodig.

Vooraf in de wintertijd en met mist gebeurt het nog wel eens dat iemand tegen een rijdende, stoppende of stilstaande melkwagen rijdt. Een, toen pas op de markt. komend, nieuw iets: De knipperlichtinstallatie werd aangeraden.

Aan het eind van de jaren zestig, begin jaren zeventig werden er al veel melkritten door concentratie en fusies verlegd.

Na het uitbreken van de eerste wereldoorlog was er grote ontredde in ons land. Alle dienstplichtige mannen, tussen de 20 en 36 jaar werden opgeroepen, paarden werden gevorderd.

Aan het eind van de eerste wereldoorlog raakte er een tekort aan bijna alles. Het ingestelde haverrantsoen gold voor industriebanden, dus niet voor paarden van melkrijders,

deze werden ingedeeld bij de boerenpaarden. Pech voor de melkrijders die geen boerderij hadden.

De melkopslagtank verscheen in de tweede helft van de zestiger jaren. De zuivelonderneming Menken te Wassenaar was de eerste die begon 1965 met het plaatsen van tanks op de boerderij begon. In deze jaren kwam ook plotseling de belangstelling op voor de ligboxenstal!

Voornaamste bronnen

¹ 60 Jaar Borger 1954

² 50 Jaar Bunne 1946

³ 75 Jaar Dalen 1964

⁴ Zo leefden wij 1980 H. vd Zwerde

⁵ Plattelandsleven zw .Drenthe H. vd Zwerde 1983

⁶ Hoogeveen 1929

⁷ 75 Jaar Roden 1968

⁸

⁹ Waardeel 2000 / nr. 1

¹⁰ De laatste melkbus 1989

¹¹ Landbouw en verkeer Off. Orgaan 1968