

Melkvervoer met paarden of vrachtauto

Bron OO 1926 nr 39

De technische vervolmaking van den automobielen en de tegenwoordige betrekkelijk lage prijzen van dit sneltransportmiddel hebben evenals in andere industrieën ook aan verschillende zuivelfabrieken de vraag doen ontstaan, of de economie van het bedrijf niet met de aanschaffing van een of meer vrachtauto's zou zijn gediend. Door enige fabrieken is reeds voor het vervoer der producten een vrachtauto aangeschaft, welke dan dikwijls tevens wordt benut om een der (verste) melkritten op voordelige wijze zelf in exploitatie te nemen. Door het grote aantal bedrijfsuren brengt deze auto zijn rente dus wel op. De grote vraag die zich voordoet is echter: Levert het ook nog voordeel op meerdere melkritten of zo nodig alle, met vrachtauto's te bedienen?



Annerveenschekanaal ca. 1935

Bron: Boekje Annerv. k

Omtrent deze aangelegenheid (paarden- of autotractie) is door den heer L. Boullenger, voorzitter van de Société coopérative de Produits de Laiterie de Lyons-la-Forêt (Eure) een rapport uitgebracht voor het VIIe Internationale Zuivelcongres te Parijs, aan wiens interessante beschouwingen wij onderstaand een en ander ontleen.

De heer B. onderscheidt bij dit melktransport twee gevallen, het rechtstreekse vervoer naar de zuivelfabriek en het vervoer in twee stadia, n.l. het samenbrengen der melk op een concentratiepunt (ontvangststation e.d.) en het vervoer van hier naar de fabriek. Het melkvervoer - aldus het rapport - moet allereerst aan deze voorwaarde voldoen, dat men bij aankomst aan de fabriek melk ontvangt, die van goede kwaliteit is. Uit deze voorwaarde volgt reeds dat de melk in zo kort mogelijke tijd van de boerderij naar de fabriek gebracht moet worden. Hierbij is natuurlijk aangenomen dat alle andere voorwaarden ter verkrijging van een duurzame melk vervuld zijn.

De tijd, voor het melktransport benodigd, is afhankelijk van de stevigheid van den bodem, den toestand waarin de weg verkeert en het vervoermiddel dat men gebruikt.

Volgens den rapporteur wordt algemeen aangenomen, dat de melk vanaf het verste punt van de melkriet onder normale omstandigheden niet langer dan drie uren onder weg mag zijn. Dit houdt dus in, dat ten plattenlande met paardentraction de melk tot op een afstand van 20 à 25 K. M. kan opgehaald worden. Een paard kan daarbij een last van 1100 KG. of ongeveer 40 volle bussen melk aanbrengen. Wanneer de last zwaarder is zal het beter zijn twee paarden te gebruiken, terwijl het voor grotere afstanden dan genoemde over het algemeen zaak zal zijn auto-traction aan te schaffen. Ook zelfs in het warme jaargetijde is dit laatste te prefereren, daar de automobiel zich met grotere snelheid verplaatst en dus tijd gewonnen wordt.

Wat het aantal keren melkophalen betreft, dit hangt af van de bestemming van de melk, het jaargetijde, of wel van de hoeveelheid melk welke men aan de boerderij ophaalt. Zo wordt aan de boterfabrieken over het algemeen slechts éénmaal per dag gereden. Voor de inrichtingen die de melk in natura naar de stedelijke centra expedieren is tweemaal rijden noodzakelijk. In de winter wanneer de melkhoeveelheid betrekkelijk gering is en de dag kort, beperkt men dit vaak tot eenmaal rijden, hoewel de kwaliteit er noodzakelijkerwijze onder lijdt.

Na deze algemene inleiding bespreekt de rapporteur meer in het bijzonder het melkvervoer met paarden en dat met auto's. De twee manieren van melkvervoer zelve bekend veronderstellend, worden onmiddellijk de voor- en nadelen van deze beide tegenover elkaar gesteld. Hiervan wordt het volgende gezegd:

Het melktransport per vrachtauto is van betrekkelijk recente datum en nog weinig - ingeburgerd. Het is daarom van belang na te gaan of de bezwaren, welke men aan deze wijze van transport toeschrijft, gegrond zijn en onder welke omstandigheden men met voordeel van dit vervoermiddel gebruik zal kunnen maken.

Aan het autotransport verwijt men :

1. veel grotere moeilijkheden met het aanstellen van deskundig personeel, dat bovendien hoger beloond moet worden ;
2. het ontbreken van de voor de tijdige verwerking der melk zeer gewenste bedrijfszekerheid, daar bij dit melktransport veelvuldige storingen voorkomen;
3. grotere en zwaardere risico's bij alle soorten van ongevallen ;
4. hogere exploitatiekosten ;
5. groter nadeel voor de kwaliteit der melk.

Personeel. Het is moeilijker een goed chauffeur te vinden dan een goed voerman. Iedereen mag zonder bewijs van bekwaamheid een paard en wagen besturen; voor het besturen van een auto heeft men een rijbewijs nodig, dat slechts na volbracht examen (de rapporteur heeft het over Franse toestanden) afgegeven wordt en voor een zwaardere vrachtauto heeft men zelfs een speciaal rijbewijs nodig. Uit hoofde van zijn beroep zal men dus als chauffeur een ernstig, matig persoon moeten hebben. Deze zal over het algemeen hogere eisen, wat loon aangaat, stellen. Wat de auto-traction betreft, bestaat er dus werkelijk in bovengenoemd opzicht een moeilijkheid.

Het ontbreken van de bedrijfszekerheid. De automobielen welke behoorlijk onderhouden en bestuurd worden, hebben niet dikwijls „pannes" van betekenis. De chauffeur moet echter in staat zijn kleine reparaties onderweg zelf uit te voeren, terwijl er aan de fabriek een enigszins goed ingerichte reparatiewerkplaats aanwezig moet zijn. Van

groot belang is, dat er steeds één of meer reservewagens beschikbaar zijn, al naar gelang dit transport min of meer uitgebreid is. Dit is niet alleen zeer doelmatig teneinde het geregeld smeren, nazien en onderhouden van de wagens, welke dag in dag uit dienst moeten doen, beter mogelijk te maken, ook hebben deze reservewagens hun reden van bestaan, indien door aanrijding of anderszins een der dienstauto's op den weg moet blijven staan.

In geval van gemengd melkvervoer met paarden en auto's kan de reserve-auto het transport met paarden aanvullen of verlichten.

Bij reparatie of ongeval heeft de aangespannen wagen echter een groot voordeel boven de vrachtauto, daar de motor een integrerend deel van het voertuig uitmaakt, terwijl het zelden voorkomt, dat paard en wagen beide tegelijkertijd geïmmobiliseerd worden. Bij een vrachtauto daarentegen maakt ieder mankement van enigszins ernstige aard, hetzij aan de motor, of aan de carrosserie terstond beide onbruikbaar. Dit is dus een nadeel, dat evenwel het houden van een reserve-auto des te noodzakelijker maakt.

Hier tegenover staat, dat de automobiel niet onderhevig is aan ziekte of epidemieën zoals dit met paarden het geval is.



Vracht auto jr. 30

Bron: Uit Vroeger tijd
eigen uitgave K. de Vries
Winsum (Gr.)

Resumerende en met inachtneming van hetgeen boven gezegd is, is het dus praktisch heel goed mogelijk een regelmatig melkvervoer met behulp van vrachtauto's te doen plaats vinden.

Ongeval-risico's. Het is waar, dat bij het gebruik van auto's de risico's bij alle soorten van ongevallen veelvuldiger en van veel ernstiger aard zijn. De verzekeringsmaatschappijen zijn in al deze gevallen veeleisend, de rechtbanken worden al strenger en strenger. Vandaar, dat velen aarzelen een auto aan te schaffen.

Exploitatiekosten. In de eerste plaats kan geconstateerd worden, dat bij het aanschaffen van nieuw vervoermateriaal er geen groot verschil in prijs bestaat tussen paard en wagen en vrachtauto en dat de afschrijving op beide ook vrijwel gelijk is.

Het auto-materiaal vraagt minder grote lokalen, welke lichter gebouwd kunnen worden ; daarentegen moet men een werkplaats inrichten, teneinde de reparaties zooveel mogelijk zelf te kunnen uitvoeren.

De fiscus belast alles wat automobiel is zeer zwaar, evenals de verzekeringsmaatschappijen. Ook zijn de autoreparaties over het algemeen duurder dan die aan den gewonen melkwagen.

De vrachtauto schijnt dus gehandicapt.

Inlichtingen aangaande de exploitatiekosten van de vrachtauto luiden algemeen, dat deze veel hoger waren dan die voor vervoer met paarden, waaraan meestal werd toegevoegd, dat het moeilijk was ze nauwkeurig op te geven; de opgaven schommelden echter tussen 7 en 10 centimes per L. melk.

In 1913 heeft de Coöp. Zuivelfabriek te Lyons-la-Forêt, waarvan de rapporteur voorzitter is, een onderzoek ingesteld naar de kosten van melkvervoer per auto. Een automobielfirma werd bereid gevonden vergelijkende proeven te nemen, welke voor ieder soort van transport 3 dagen duurden. Het resultaat was, dat met paardentraction het vervoer 45 centimes per K.M. kostte en dit met den vrachtauto op 61 centimes kwam.

Sedert 1920 gebruikt deze fabriek evenwel gemengde tractie en daar zoowel van de ene als van de andere wijze van melkvervoer een nauwgezette boekhouding is aangelegd, is de rapporteur in staat de volgende cijfers te geven :

Melktransport met paarden over een afstand van maximaal 25 K.M. kostte per L. 6 centimes. Met een 5 tons vrachtauto en een traject van 80 K.M. kwam dit vervoer op 9.7 centimes per L. melk.

Wat het benadelen van de kwaliteit der melk door schokken betreft, dit bezwaar is meer van theoretische dan van praktische aard. Bij goede vering en in goeden staat verkerende banden zijn de schokken van een auto zelfs minder groot, dan bij de gewone melkwagen met ijzeren banden. De snelheid speelt geen rol. Wel dient men er voor te zorgen, dat de bussen goed gevuld en goed gesloten zijn.

De conclusies van den schrijver van dit rapport zijn als volgt :

- * Voor het melkvervoer over kleine afstanden is het gebruik van een vrachtauto niet gerechtvaardigd, tenzij overwegingen van speciale aard hiertoe aanleiding geven.
- * Voor grote afstanden (of indien snelvervoer van belang is) komt de auto in aanmerking en in dit geval zullen de exploitatiekosten elkaar niet veel ontlopen.
- * In vele gevallen zal de meest praktische en economische oplossing zijn gemengde tractie, in welk geval men echter steeds een reservewagen beschikbaar zal moeten hebben.
- * Als reserve en ter verlichting der paarden-tractie kan de vrachtauto een zeer belangrijke rol vervullen.

Het hier weergegeven rapport geeft naar onze mening in menig opzicht enig houvast ter beantwoording van de in den aanvang gestelde vraag.

KR.