

De laatste melkbus



Uitgave van de
Coöperatieve Melkindustrie Coberco B.A.



*Met dank voor uw hulp en
medewerking.*

*K. C. de Wit
de Blaak 5
Eefde*

Willemsens

De laatste melkbus

Opkomst, glorie en ondergang van een "ding van ijzer",
dagelijks gebruikt op de boerderij,
op de melkwagen en in de zuivelfabriek

Samengesteld door ing. P.H.L. Willemsens, dir.secr. Coberco.
De inhoud verscheen eerder als feuilleton in het
FNZ-orgaan "Zuivelzicht", onder redactie van Hans Siemes

Zutphen, april 1989
2e druk mei 1989

1

Inhoud

		[pag.]*	Blz.
▼	Voorbij, voorbij en oh voorgoed voorbij	5	4
▼	Geschil rond "nep-bus" leidt tot eerste zuivelcoöperatie	8	7
▼	Tankoorlog verdrijft bus en veehouders van het erf	13	12
▼	Het gerammel van de melkbus hoorde bij de zuivelfabriek	20	19
▼	Melk is een fijne juffer, waarmee je secuur moet omgaan	28	24
▼	Kunststukjes, knokpartijen en koelen bij het ophalen van de melk	36	29
▼	Melkrijders werken niet mee naar wensch en verlangen van den directeur	45	36
▼	De makers van de bus	52	41
▼	Dekselse deksels zorgen in zuivelfabriek voor hoofdbrekens	54	43
▼	Blinkende melkbussen, dat was een stukje boerentrots	64	51
▼	Stap van bus naar tank grootste verandering voor melkveebedrijf	72	56
▼	Een melkbus is maar een nietszeggend ding van ijzer	80	63
▼	In de winter vroren je klompen vast bij de ontvangst van melkbussen	90	69
▼	Anecdotes rondom de melkbus	95	72
▼	Eindstrijd tussenmelk in de schijnwerpers van de publiciteit	103	80
▼	Dag melkbus	110	84
▼	Coberco slotopmerking - achterblad	-	86

* Oorspronkelijke pagina nr. in oorspronkelijke boekje, in tekst aangegeven met [xxx]

Opmerking

Dit pdf document is een tekstversie van het in 1989 door COBERCO uitgegeven boekje „*De Laatste Melkbus*” van de hand van de heer P. H. L. Willemsens. Eerder als feuilleton verschenen in het FNZ-orgaan „Zuivelzicht”.

Het hier getoonde bestand is een transcriptie, welke in eerste instantie was gemaakt voor eigen gebruik. Dat het nu, in deze versoberde uitvoering, op internet is geplaatst past in de lijn van zuivelhistorienederland.nl - het zo veel mogelijk plaatsen van teksten en/of foto's van de voormalige zuivelhistorie.

In het oorspronkelijke boekje zijn tientallen foto's te vinden die - bijna - niet zijn gebruikt. Voor degene die het origineel nog wil aanschaffen verwijs ik naar Marktplaats, Boekwinkeltje o.d.

www.zuivelhistorienederland.nl

versie 2012-01-23

Voorbij voorbij en oh voorgoed voorbij*¹⁾

[005] Merkwaardig: in de talloze herdenkingsboeken van de landbouw vindt men weinig of niets over de melkbus, die wordt qua publiciteit stiefmoederlijk bedeed. Ook in de officiële handboeken vindt men slechts weinige, stijve regeltjes aan de BUS gewijd, alsof die niet het centrale punt van de oude zuivel is geweest. Alles draaide immers om die bus!



In Drunen werden in vroegere jaren honderden melkbussen met paard en wagen aangevoerd.

En toch: als men er wat meer over wil weten, dan is men aangewezen op twee niet direct toegankelijke bronnen:

- a. Mensen die daadwerkelijk met de bus gewerkt hebben en die er nog over tobben dan wel nostalgische herinneringen aan hebben. Dit in de vorm van een aantal interviews.
- b. Oude notulenboeken van zuivelverenigingen. Deze waren vroeger voor buitenstaanders volstrekt ontoegankelijk en terecht; wat er in bestuursvergaderingen over de bus geklaagd en besloten werd, kon het daglicht beter niet zien. Best interessant dus om achteraf van de inhoud daarvan kennis te kunnen nemen. Zowel qua mondelinge als schriftelijke bronnen bevat dit boekje uniek materiaal.

Waarom zo'n 'herrie' om die simpele bus, zelfs een artikelenserie? Het gaat natuurlijk niet alleen om die bus, het gaat om de roerige tijd die de teloorgang van de bus inhield, de symboolwaarde. De bus was het symbool van de traditionele melkveehouderij en zuivel, met veel handwerk, met ouderwetse werkmethoden, maar ook de tijd dat er op een boerderij meerdere mensen primitief en knus samenwerkten, die nauw contact met elkaar hadden. De eenzame boerderijwerker van nu - hoe weinig spierkracht hij ook maar

^{1*)} *Voorbij, voorbij en oh voorgoed voorbij.* (Jac. Bloem)

nodig heeft - denkt er nog wel eens met sentiment aan terug.

Evenwel, het grootste deel van de mensen die vroeger met de bus in aanraking kwam, heeft - tegelijkertijd met het verlies van die bus - ook het beroep van veehouder verloren. De melktank kapte in een luttel aantal jaren een hele boerencultuur in tweeën: de blijvers en de wijkers! Het is die cesuur - die scheiding - tussen bus en tank die het tijd-gewricht van de zeventiger jaren markeert.

In de ledenbladen en kranten vindt men triomfantelijke verhalen uit die tijd: alle zuivel-fabrieken maakten een feest van de zoveelduizendste tank die was aangeschaft.

Dit ten koste van die arme bus, die onafwendbaar de ondergang tegemoet zou gaan. Dat gaf veel fricties, veel pijn. Met het oog op de toekomst wilden de zuivelondernemingen het proces van overgang tank-naar-bus zo soepel en geruisloos mogelijk doen verlopen. Daarentegen streed een deel van de bussenboeren luidruchtig voor behoud van hun way of life, die ze tot hun laatste snik wilden beschermen.

[006] Het voornemen om deze belangrijke fase uit de melkveehouderij - veel ingrijpender dan die van invoering van het machinemelken - vast te leggen dateert reeds van 1980. Daartoe werden oproepen geplaatst in leden- en personeelsblad van Coberco. De stapels papieren die binnenkwamen getuigden van diepe emoties: met dat simpele ijzeren voorwerp was een hele levensstijl gemoeid. Mensen hebben dat heel fijn aangevoeld. Verbittering en sentiment vechten om de voorrang. Het einde van het bussentijdperk betekende in veel gevallen ook het einde van de fabriek - of nog erger - het einde van het melkveebedrijf. Toch is het typerend dat **[007]** bij al die emoties om de bus niemand er meer naar terug wil. Wel heeft men de gevoelswaarde van die oude tijd willen vastleggen. Een oude boerin zegt terecht: 'Het is meer aan die oude tijd dan de melkbussen zelf dat ik met nostalgie terugdenk. Het was de mooiste tijd van ons leven, de kinderen waren klein en ons bedrijf groeide elk jaar gestaag met enkele koeien'.

Ondergetekende heeft dit willen aanvullen door interviews met mensen die lichamelijk nauw met de bus in aanraking zijn geweest. Enkele van die vraaggesprekken zijn al meer dan acht jaar oud. Achteraf blijken ze alleen maar aan inhoud gewonnen te hebben. Omstandigheden maakten dat uitgave van het bussenboek telkens werd uitgesteld, maar de inzenders van het materiaal hielden bij ondergetekende het besef levend dat er iets op tafel moest komen. Welaan, hier is dan het bussenboek! Behalve veehouders en zuivelmensen die eraan hebben meegewerkt, ben ik ook melkrijders dankbaar voor hun inbreng.

Er bleek in die 'stomme' bus een enorme gevoelswaarde te zitten; tranen met tuiten zijn er gehuild toen die 'tuiten' geen melk meer mocht bevatten! De gedichten, gedachten, anekdotes in dit boek getuigen er veelvuldig van. Vanuit de bus kijkend, bleek het mogelijk een apart zicht te krijgen op de gehele bedrijfstak die de oude melkveehouderij en zuivelfabriek inhield.

P.W.

*) De titel 'De laatste melkbus' heeft² betrekking op 99% van de melkende veehouders van Nederland. Ongeveer 1% van hen melkt nog in de bus, daarom deze voetnoot paragraaf. In Staphorst bevinden zich drie zuivelfabrieken die - behalve tankmelk - ook nog bussemelk ontvangen. In totaal zo'n 55 miljoen kg per jaar. Het betreft de CZ Rouveen, De Nijverheid en Ons Belang. Daarnaast wordt bij een bedrijf in Friesland (Olterterp) nog een 15 miljoen kg bussemelk per jaar ontvangen, uit diverse fabrieksgebieden.

De secretaris van CZ-Rouveen (in 1987 ontstaan door de fusie De Vlijt en De Kleine Winst) is gaarne bereid over zijn coöperatie wat nader informatie te verstrekken. De CZ Rouveen ontvangt jaarlijks nog een 20 miljoen kg, aangeleverd door 300 veehouders. Daarvan een 200 van de eigen vereniging en 100 leveranciers afkomstig uit wat verderafgelegen gebieden, zoals de Veluwe, Zwartsluis en veehouders uit het gebied van Coberco, Heino en Van Heel. Met de overige tankmelk wordt de bussemelk verwerkt tot een speciale kaas, die dicht bij de boerenkaas zit.

De gemiddelde jaaraanvoer van de bussenboer bedraagt nog wel een 75.000 kg, met een enkele uitschieter tot 200.000 kg. Ze ontvangen voor hun melk 2 cent per kg minder dan de tankboeren (tankmelktoeslag), een regeling die voorheen ook elders gold. Van de huidige bussenboeren gaan er jaarlijks nog wel een aantal over tot tankmelken, maar niet allemaal. De heer Dunnink (56) legt uit waarom ze in de bus blijven melken: Nou, ze denken dat ze toch een keer zullen stoppen, vanwege de leeftijd en soms ook vanwege de ongerieflijke bedrijfsomstandigheden, land ver van huis.

De meesten denken: Het zal onze tijd wel duren! Het gaat vaak ook om kleinere boeren, die het land verspreid hebben liggen. Dan is het eenvoudiger om met de bus naar de koe te gaan. Ik ben zelf tankmelker, maar ga met een weidetankje naar het land. Lk melk al 13 jaar in de tank. De superheffing dunt uit, zelf melk ik momenteel nog een 25 koeien, ik heb geen opvolger. Nee hoor, dat busmelken is geen 'ellende'.

De mensen zien het hier niet als bezwaar, ze leven ook niet in de sfeer van nostalgie naar de bus. De boeren doen het gewoon op deze manier nog voort. Hoe lang nog? Dat is moeilijk te schatten, maar het gaat nog wel even door. Misschien nog wel 10 jaar. Het aanzien van de busen kan netjes genoemd worden, maar ze worden niet meer geschuurd zoals 10 à 20 jaar geleden'.

Wie dus echt een keer de laatste melkbus 'aan het werk' wil zien, moet een keer door Rouveen en Staphorst rijden, waar voor veel boerderijen de busen nog vriendelijk bij elkaar gegroepeerd staan.

2 1989 – het jaar van plaatsing in *Zuivelzicht* van de artikelenserie over de melkbus! (ZHN.)

Geschil rond 'nep-bus' leidt tot eerste zuivelcoöperatie

[008] De melkbus in zijn moderne vorm dateert uit de opkomsttijd van de zuivelfabrieken, dus uit de tachtiger jaren van de vorige eeuw. De melkbus had een roemrijke start; in feite is dit simpele attribuut de aanleiding geweest tot oprichting van de eerste coöperatieve melkfabriek in Nederland!

Het was overigens geen frááie aanleiding, want de betreffende bussen deugden niet! We praten nu over de bussen waarin de boeren uit het Friese Warga omstreeks 1885 hun melk naar de particuliere melkinrichting Leeuwarden stuurden.

Op een gegeven dag ontdekten de boeren dat die bussen geen 40 liter inhoud hadden - zoals de fabriek had opgegeven - maar 42 liter. Ze kregen slechts voor 40 liter uitbetaald. Samen met andere klachten bracht die nep-bus de boeren ertoe zelf een melkfabriek op te richten. Voorwaar, een feit dat een bus-standbeeld waard zou zijn!

Het voorgaande feit staat vermeld in het in 1988 verschenen handboek 'Tweehonderd jaar geschiedenis van de Nederlandse landbouw'. In een Fries historisch boek door P. Terpstra (1975) wordt melding gemaakt van de produktie van die eerste 'coöperatieve' bussen. Daartoe werd in de dorpsmederij van Warga 'door vijf mannen gewerkt aan het maken van transportkanonnen', zoals die toen deftig heetten.

Vóór het industriële tijdperk had men in Nederland voor melk amper een vervoermiddel nodig, omdat de melk grotendeels op de boerderij bleef. Ook vervoer naar de stad was vaak niet nodig, aangezien er destijds boerderijen in de stad waren, gespecialiseerd in consumptiemelkafzet. In die sector waren veelal dikbuikige koperen kannen in gebruik, zoals die - voorzien van een aftapkraan - nog tot omstreeks de Tweede Wereldoorlog een fleurige noot gaven aan de wagens en karren van de melkslijters in de steden.

Naast de koperen 'rondbuiken' ziet men op oude prenten ook wel melk vervoerd in een houten biervat-achtig tankje van circa 50 liter, liggend op een handkar. Op een schilderij van Hendrik van der Burgh (+ 1800) ziet men zo'n oude dikbuikige, felblinkende koperen melkbus afgebeeld. Op hetzelfde schilderij ook een emmer uit die tijd, gemaakt van hout, en verstevigd met twee ijzeren banden. Ook in de weidegebieden had men in die tijd nog geen bussen nodig, want melk hoefde als regel niet verder dan de boerderij, waar ze werd verkarnd of verkaasd. In Friesland kwam een behoorlijk deel van de melk in de melkkelder terecht, daarheen gedragen met koperen emmers, aan een juk! Daarnaast waren ook houten emmers in gebruik, met een inhoud van wel ongeveer 20 liter.

De voorloper van de melkbus: de koperen 'rondbuik'.



Vierkant

Volgens Dr. Van de Poel in zijn '100 jaar landbouwmechanisatie' waren de oudste melkbussen die hier in den lande werden gemaakt vierkant; ze konden 40 liter melk bevatten. Ze waren gemaakt van getind koper, maar al spoedig werd dit materiaal vervangen door vertind plaatijzer, en de vierkante vorm maakte plaats voor het cilindervormige model. Die oude melktransportkannen waren wat slanker en hadden een wat nauwere hals dan de latere. Waarschijnlijk waren die ouderwetse bussen (met nauwe hals) uit Duitsland afkomstig.



Een serie tekeningen van melkbussen uit het begin van deze eeuw (1918).

De inhoud van de bussen was in de weidestrecken 30 à 40 liter, terwijl men voor de zandbedrijven kleinere bussen van 20 liter maakte. De eerste bussen werden in handwerk geflensd en gesoldeerd, ook op de toenmalige metaalfabriekjes. Vanaf ca. 1910 ging een Nederlandse fabrikant van melkbussen over tot autogeen lassen en paste toen ook de machinale produktiemethode toe. Zie hierover verder het hoofdstuk 'De makers van de bus'.

De melkbussenfabriek van De jong uit Gorredijk ging er in 1902 prat op dat ze de bussen vervaardigde van zwaar Engels staalplaat, uit slechts twee delen geperst, waardoor de bussen aanmerkelijk gemakkelijker schoongemaakt konden worden. Vanaf 1914 was De jong in staat om naadloze bussen te maken. Destijds zo'n 10.000 tot 12.000 per jaar. In 1951 wel 40.000 stuks.

Aluminium

Na 1945 diende zich nieuw materiaal aan. Toen werden uit Zwitserland de eerste melkbussen van anticorrosiaal in ons land ingevoerd. Het ging om een soort aluminium dat door bepaalde bewerkingen verhard werd. De levensduur van die bussen was langer,

maar het grootste voordeel zat hem in het geringere gewicht. Ze waren wel wat duurder. Het lichte gewicht kende overigens ook een groot nadeel: als ze leeg naast de weg stonden waaiden ze gemakkelijk om, en ook bij het schoonmaken in de fabriek stuitte het lichtgewicht op grote bezwaren. In feite heeft de aluminium bus geen grote opgang kunnen maken.

In de zestiger jaren is ook overwogen om bussen van plastic te maken. Een Duits vakblad zag hierin 'unbestrittene Vorteile', zoals: aanzienlijk minder lawaai, corrosiebestendig tegen zuren en reinigingsmiddelen, laag gewicht en lage aanschaffingsprijs. Daar stonden als nadelen tegenover: aantasting van reuk en smaak van de melk, toelaatbaar voor licht, daarom voor aantasting vitamine C, slechte warmtegeleiding, daarom traag afkoelend in koud water, gevoelig voor krassen en daardoor kwetsbaar voor bacteriën (Deutsche Molkerei-Zeitung 30-8-1962). Verder dan proefnemingen is die plastic bus niet gekomen, waarschijnlijk voelde hij de hete adem van de melktank in zijn nek!

Omstreeks 1964 zijn er proefnemingen gedaan met een metalen bus van 150 liter, waar een speciaal wagentje bij behoorde, dat direct achter de tractor meegenomen kon worden naar het land. De proefnemingen van TNO Wageningen wezen uit dat de grote melkbus enige werkbeparing opleverde in vergelijking met vijf kleinere bussen, respectievelijk 13 en 19 minuten per dag. Het was de bedoeling dat de inhoud van die grote bus in de boerderijtank werd gekieperd. In feite kwam die bus te laat, zeker toen de koeien steeds meer op de boerderij werden [011] gemolken en de melk rechtstreeks naar de koeltank ging.

Vervoer

Het vervoer van de bussen vond vroeger overwegend plaats op landbouwwagens, maar in de typische weidegebieden was er veel vervoer te water. Geen wonder dat een leerboek uit 1917 (door P. Okkinga en S. Tijmstra) voorschreef: 'Het vervoer per boot is beter. Het geeft niet de zoo even genoemde ongemakken, terwijl het bevorderlijk is voor het koel houden van de melk'. Die ongemakken waren: 'Aan het uitkarnen van de melk, dus boterverlies, schadelijke invloed op de oprooming van de melk'. Vandaar het advies: 'Men gebruike wagens voorzien van goede buigzame veering en door de melkbussen zoo vol mogelijk te gieten'.

In België sprak men van 'vervoerkruiken'. Uit een Belgisch handboek uit 1901 ('Melkerij de Leergang') vinden we het voorschrift: 'De kruiken die langs den ijzeren weg verzonden worden, zal men voorzien van een hangslot of met verzegelde of geloodde koorden'. Alsof er in die bussen goud zat!

In feite was de melkbus een eenvoudig voorwerp, slechts uit twee onderdelen bestaande, melkbus en deksel. Verderop in deze serie valt te lezen dat de bus niettemin een essentiële rol vervulde, zowel op het melkveebedrijf als op weg naar en in de melkfabriek.

Afscheid

Het afscheid van de melkbus vond derhalve niet met stille trom plaats. Het gebeurde in de jaren 1970-1980, tegelijk met de opkomst van de boerderijkoeltank. Veel melkbussen

- althans hun bezitters - hebben zich er aanvankelijk hartstochtelijk tegen verzet. Er is luidruchtig gestreden, zowel met open vizier als in het geniep, zie hierover het aparte hoofdstuk in deze serie. De 'vijand' van de melkbus, de melktank, begon aarzelend in 1963, met een proefneming in Wageningen. In 1973 zat nog slechts een kwart van de Nederlandse melk in de tank, daarna ging het met grote sprongen. In 1975 43%, in 1977 63%, in 1980 90%, in 1983 97,4%, in 1987 99%. Over de hardnekkige volhouders, de 1% busmenelkers van nu, is elders in het boekje een aparte paragraaf opgenomen.

Globaal kunnen we, met de dichter Jac. Bloem, over de melkbussen zeggen: 'Voorbij voorbij, en oh voorgoed voorbij'.

Gedichten

Toen de melkbus nog dagelijks in gebruik was, werden er voornamelijk verwensingen op losgelaten. Daarop kon men zijn onlusten botvieren. Pas toen de bus ruimte had gemaakt voor de melktank, realiseerde men zich dat de bus meer was geweest dan alleen een vervoermiddel voor melk. De gedichtjes van ex-veehouders in dit boek getuigen daarvan. Hier een fragment uit zo'n versje:

*Gebeukt, gedeukt, toch hield je stand,
en was je de boer zijn rechterhand.
Weleer vaak blinkende een majesteit,
maar nu verdrongen door de moderne
tijd.
Nu sta je na veel geploeter en gemier,
te roesten in de hoek, of te pronken voor
de sier.
Maar weg is nu voorgoed je dienstbetoon,
slechts een simpel gedicht is nu je loon.
(M. Oonk, Breedenbroek)*

Echt hartverscheurend is het gedichtje van mevrouw Semmelink-Leneman uit Westendorp:

*Dit is de laatste keer,
dit komt nooit weer
Aan Gert Jolinks laatste melkbus,
heeft de buurt een hele klus.
Het melkrijden is gebeurd,
iedereen treurt. . .*

De in dit boekje opgenomen gedichtjes vertolken talloze gevoelens,³ de meeste bevatten een sentimentele herinnering; andere bevatten venijn naar de fabriek, die de oorzaak was van hun heengaan als veehouder. Slechts één gedichtje is binnengekomen van een boer die voldaan is over de situatie:

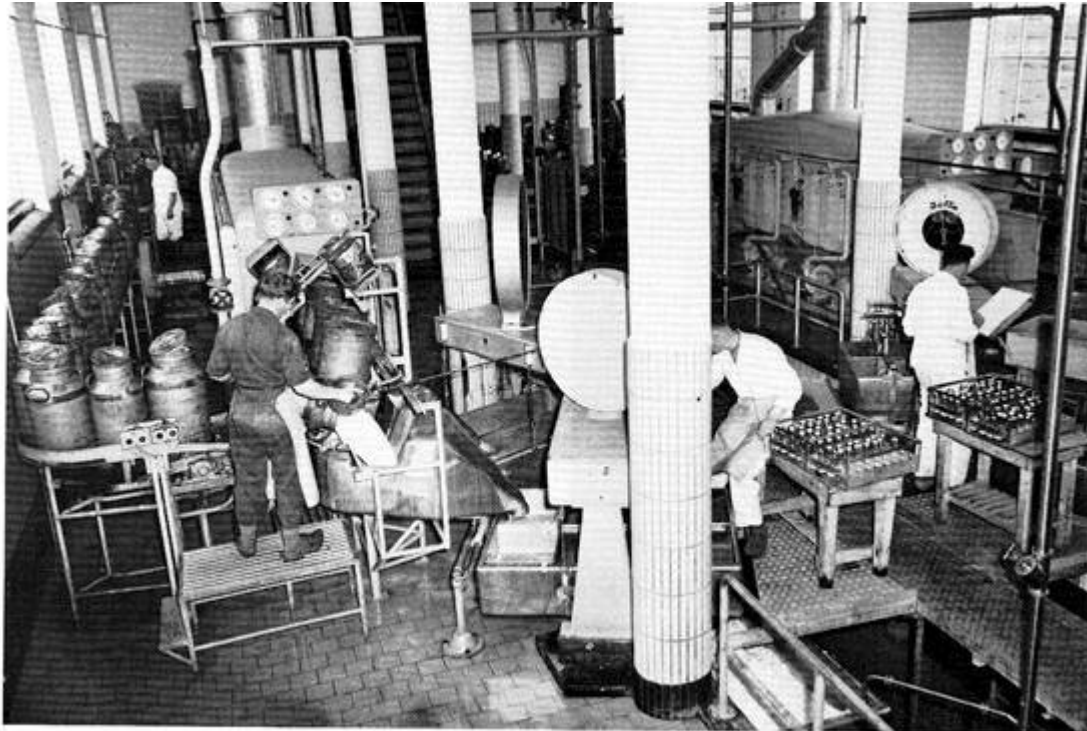
3 In deze tekst-versie van boekje zijn deze gedichten verder niet opgenomen! (ZHN.)

*De melkbus is verdwenen,
in plaats daarvan is de tank verschenen,
of wij het goed hebben gedaan,
wij voelen ons er wel mee voldaan,
de bus vullen hoort tot het verleden,
de tank moet vol! Zo is het heden!
(Buitink, Klarenbeek)*

De geschiedenis van de melkbus is heel breed; heel nauw ermee verbonden waren immers de boer, de boerin (bussen wassen!), de melkrijder, het fabriekspersoneel, het bestuur, de directeur. Allen hadden grote belangen bij die bus!

Tankoorlog verdrijft bus en veehouders van het erf

[013] De melkbus heeft in de zeventiger en tachtiger jaren een verwoede strijd moeten leveren tegen de opkomst van de melktank. Het was een emotionele en bij tijd en wijle een heroïsche strijd, waarbij de melkbus uiteindelijk het loodje legde. De ontwikkelingen rond de bussenmelk bij de zuivelcoöperatie Coberco, die verderop uitgebreid aan bod komen, tonen dat onomstotelijk aan. Eerst echter iets over de opkomst van de melktank.



Het gerammel van de melkbus hoorde bij de zuivelfabrieken. Hier de melkontvangst 'West Friesland' in Lutjewinkel.

Sluipend kwam die melktank tank binnen. In 1962 begon het MOC (Melk Onderzoek Centrum) o.l.v. Dr. Ir. Cor Schipper in Wageningen een proefneming ermee, de tank was uit de USA geïmporteerd. Vrijwel geen enkele veehouder had toen in de gaten dat vijftien jaar later een hevige 'tankoorlog' zou losbranden, die niet alleen de bussen van het erf verdreef, maar ook een groot aantal veehouders zou 'meenemen'. Voorzover de mensen er aanvankelijk erg in hadden, zag men het als een vernieuwing zoals die er al zoveel waren geweest in de landbouw. So what? In 1967 was een deel van de boeren zelfs nog niet aan de melkmachine toe. Zij molken nog met de hand, en niemand die hen tot een ander systeem dwong. Waarom zou de bus het niet ten eeuwigden dage kunnen volhouden?

In 1967 werd de vredige stilte rondom de bus even verbroken. Ver voor overig zuivelend Nederland uit, besloot de toenmalige zuivelcoöperatie Boekelo in haar geheel tot tankmelken over te gaan. In 1988 weet oud-Ormet-directeur Ing. B. H. Timmerman

hierover nog te vertellen: 'Boekelo was in die zin een uitzondering omdat het al jarenlang de beste melkprijs van Nederland had en in dit geval ook nog financiële steun kreeg van het Ontwikkelings- en saneringsfonds. De eisen die we toen aan de boeren stelden waren heel gematigd. De belangrijkste was dat men een tanklokaal moest laten aanleggen, toen nog iets ongehoords. Ook was er de eis dat men minstens twee à drie melkkoeien (!) moest hebben.

Ondanks die nu extreem lage eis kwam toch een aantal van de 110 boeren in verzet, maar we hebben dat aardig weten te sussen', al stapten geleidelijk aan steeds meer veehouders vrijwillig over op de melktank. Dat gebeurde in alle rust. Pas in het midden van de zeventiger jaren ontstond commotie, toen zuivelfabrieken alle leveranciers 'in de tank' wilden krijgen. De zuivelcoöperatie in Zevenaar behoorde tot de voorlopers. In 1975 lanceerde de kleine, toen nog zelfstandige coöperatie het plan om al haar leden (56) over te laten stappen naar de tank. De Graafschapsbode berichtte hierover bars: 'Zuivelfabriek Zevenaar bant de bussenmelk'. Een typisch voorbeeld van de toonzetting in die dagen. Het ging overigens om een relatief kleine hoeveelheid melk: in totaal 11 miljoen kg.

Overigens ging tot 1975 het bussenmelken in Nederland nog idyllisch verder. Tegen de enkele kleine boeren die het moeilijk met de beslissing hadden, vertelde directeur Van Slageren dat het allemaal goed was uitgekiend. Zelfs voor een boer met slechts 7 koeien hoefde het [014] tankmelken per jaar slechts f 270 meer te kosten. Over zijn nóg kleinere bedrijven zei de directeur: 'Een aantal kleinere veehouders dat er nu mee stopt, zou er waarschijnlijk toch binnen niet al te lange tijd mee zijn opgehouden. Ze kunnen vetweiden of jongvee gaan houden'. Bij de grote buurman van Zevenaar, Coberco, bleek het met de bussen nog heel goed te gaan. Hoewel toen reeds omstreeks 50% in tanks zat, werd er per 1974 voor de melkbussen een nieuw nummersysteem ingevoerd, in het ledenblad aangekondigd als 'Een gigantisch project'. In feite hield de operatie in dat de meestal drie- of viercijferige busnummers werden gewijzigd in een getal met vijf cijfers. De computer dreigde anders in de war te raken door al die kleine getallen bij de diverse fabrieken.

'Saneren'

Over de opmars van de tank kwamen bij Coberco tot 1976 alleen maar geruststellende geluiden. Het doorvoeren van de tankmelkerij ging in fasen, gebied voor gebied. Pas als de directie zag aankomen dat het percentage tankmelken in een bepaald gebied 85 zou worden, ging men het gebied 'saneren'. Omdat men wist dat achter dit eufemistisch woord veel weerstand gepaard kon gaan, werd het saneren zeer tactisch aangepakt. De aankondiging dat in een bepaald gebied geen melkbussen meer zouden worden opgehaald, gebeurde minstens anderhalf jaar van tevoren. De volgende stap was dat men alle betrokken bussenboeren in kleine groepjes voor praatvergaderingen bijeenriep.

Daar was het mogelijk om de strategie van Coberco goed uit te leggen en aan de bezwaren van bussenmelkers zoveel mogelijk tegemoet te komen. In het ledenblad zei directeur De Wit hierover: 'Die gesprekken gingen bepaald niet van een leien dakje. Het betrof hier dan ook een bijzonder moeilijk onderwerp, omdat men ingreep in de persoonlijk-

ke bedrijfsvoering van de boer'.

Binnen het Coberco-gebied in **[015]** Gelderland/Overijssel was het Oost-Gelderse Gendringen het eerst rijp voor sanering. De tank nam hier eind 1977 als het ware geruisloos bezit van dat vroegere busmenmelkgebied.

Een belangrijke reden dat de overgang van bus naar tank over het algemeen goed is verlopen, was de zogenaamde kleine tankmelkregeling, die per 1975 werd ingevoerd. Als attractie voor het tankmelken was al vanaf het begin een toeslag van een cent per liter ingevoerd, die later werd verhoogd tot resp. 1,25, 1,45 en 2 cent per liter. Daar stond een inhouding van vaste kosten tegenover, die zwaarder drukte naarmate de bedrijven kleiner waren.

Niettemin, in die dagen kon een boer van 10 à 12 melkkoeien (50.000 liter) van de bus naar de tank overgaan, waarbij deze operatie hem slechts een halve cent per liter kostte. Coberco subsidieerde een deel van die kleine tank. Zelfs een hobbyboer met 20.000 liter kon blijven doorgaan. Dat was niet eens zo bar duur, want dat kostte hem 3 cent per liter. Natuurlijk zeggen deze cijfers niet alles, er waren méér bezwaren tegen tankmelken dan alleen de vaste kosten. De boer moest ook een goed ingericht melklokaal hebben, en de oprit naar zijn boerderij moest voor een (RMO) melktankwagen toegankelijk zijn.

Het belangrijkste: de boer moest er aardigheid in zien om toch minstens vijf jaar met de tank door te gaan! Hij werd gedwongen in de toekomst te kijken, hetgeen op zich bij een aantal reeds de stekels overeind zette. In Coberco Post van 8 november 1978 staat een verslag van zo'n saneringsvergadering. Van de 38 opgeroepen busmenboeren waren er 20 present. In de regel placht minstens 80% te komen opdagen. Districtsvoorzitter A. van Roekel houdt een behoedzame inleiding: 'Wij als districtsbestuur zijn ons ervan bewust dat hier meer dan alleen zakelijke dingen aan de orde zijn, hier past een menselijke benadering, na tien jaar een mogelijkheid van tankmelken bent u altijd nog busmenmelker. Daarvoor zult u best goede motieven gehad hebben; misschien meende u dat de omvang van uw bedrijf te klein was, of u hebt geen bedrijfsopvolger. Het kan ook aan de verkaveling gelegen hebben, de slechte ontsluiting enz. Komt u gerust met uw vragen, daarvoor zijn we hier'.

Van Coberco-zijde werd vervolgens meegedeeld dat de busmenmelk almaar duurder werd qua vervoers- en ontvangstkosten, destijds al vier à vijf cent per liter duurder ('U begrijpt, een dergelijk verschil kan niet langer door de rest van de veehouders gedragen worden. We móeten hier iets doen, liefst in overleg met u'). Op dat moment telde Coberco nog 8500 busmenmelkers, tegenover 6000 tankmelkers.

Onpersoonlijk

In het ledenblad werden aanmoedigende verhalen geschreven over kleine tankmelkers. Psychologisch knap bekeken noteert redacteur Leferink van de 50jarige veehouder Niemeyer uit Colmschate: **[016]** 'Het wordt allemaal zo groot en onpersoonlijk bij Coberco, je komt er zo'n eind af te staan. Maar in uw blad mag je wel zetten dat die kleine tank ons goed bevalt nadat we er eerst wel trammelant mee hebben gehad. De oprit naar onze

boerderij was akelig slecht, maar dat is nu verholpen. Alleen van de melkafrekening snap ik nog niet veel'.

De teneur van vrijwel alle verhalen van tankmelkers, ook de kleine, is: nu we het ding eenmaal hebben, zijn we er tevreden mee. In de woorden van de 60-jarige veehouder Wassink uit Wierden: 'Het tanken bevalt prima, ik zou de tank niet meer willen missen. Dit is het derde jaar dat we ermee werken. Mijn vrouw zegt dat ze liever één zo'n tankje volmaakt dan twee melkbussen'. Evenwel, de bus hield voorlopig nog goed stand.

Vanwege een overheidssubsidie kwam het tankmelken in 1977 in een versnellingsfase. Per 1 november van dat jaar werd er geen busmenmelk meer opgehaald in de gebieden Hoogland, Kampen en Eefde, zogenaamde erkende gebieden. Hier was ook een redelijke oplossing voorhanden van de nog resterende busmenmelkers.

Per 1980 kondigde Coberco een tweede golf van saneringsgebieden aan, te weten Borne, Wierden, Didam, Steenderen, Angerlo, Silvolde, Aalten, Eibergen, Arnhem en Ede. De betrokken 1600 busmenmelkers uit die gebieden zijn op dezelfde intensieve manier begeleid als de voorgaande groep. Later werden hier nog aan toegevoegd de districten Hellendoorn, Apeldoorn, Wesepe, Bathmen, Laren, Holten, Markelo, Goor, Lochem, Borculo, Winterswijk, Varsseveld en Zelhem.

Eind 1980 gingen aldus 3000 veehouders tegelijk over tot tankmelken, of ze stopten ermee. Een flink aantal greep namelijk de gelegenheid aan om het melken te beëindigen. In de zeventiger jaren vond dan ook een versnelde uittocht van de veehouders plaats. Coberco begon in 1972 met 21000 [017] veehouders, in 1980 waren dat er nog 13000. Dit hoewel aan het eind van de zeventiger jaren ook Brussel nog een duit deed in de financiering van het tankmelken. Zelfs in de gesaneerde gebieden kon een aantal busmenmelkers nog een poosje doorgaan met hun beroep.

Wel waren ze dan gedwongen hun bussen een aantal kilometers verder te brengen, op een plaats waar nog een melkrijder langs kwam. Het bestuur van Coberco had in dit verband geordonneerd: 'Een melkrijder mag niet omrijden om de melk van een leverancier uit een gesaneerd gebied op te halen' (Fabriekscirculaire Varsseveld 23-8-1979). Bij de voorlichting werd er ook herhaaldelijk op gewezen dat de kwaliteit van de tankmelk nogal wat beter was dan die van de busmenmelk. Bijvoorbeeld, in 1978 kwam 93,2% van de tankmelk in de eerste klas, van de busmenmelk was dat 66,8%.

Hoe lang nog?

Tegen het eind van de zeventiger jaren kwam overal de bange vraag op: 'Hoe lang nog busmenmelk'? Volgens het ledenblad van 16 november 1979 was dit de alles overheersende vraag tijdens voorlichtingsbijeenkomsten in het gebied rondom Zwolle. Een pasklaar antwoord was er toen niet. Steeds moest Vecolac-directeur H. Zysling hetzelfde laten horen: 'Die vraag kunnen we nu juist niet beantwoorden, omdat het antwoord afhankelijk is van de ontwikkelingen in de tankmelkerij'. Spreker liet echter doorschemeren dat het definitieve antwoord niet al te lang op zich zou laten wachten.

Het Zutphens Dagblad van 13 juli 1976 had nog gemeld: 'Melkbus gaat nog zo'n vijf jaar mee'. Op dat moment had Coberco nog 18.000 veehouders. Een overhaaste omschakeling op tankmelk zou tot veel kapitaalvernietiging kunnen leiden. Laat een aantal veehouders zijn tijd eerst maar rustig uitdienen, was de filosofie. Men verwachtte op dat moment een 7000 grote en een 6000 kleine tankmelkers over te houden. Jaren later bleek dat nog te optimistisch geschat, in 1988 waren het er zo'n 11.000.

In mei 1983 viel dan toch het reeds lang gevreesde besluit van het Cobercobestuur: dat overruim anderhalf jaar, eind 1984, de laatste melkbus in het Cobercogebied zou worden opgehaald. In het overgrote deel wás toen de bussenmelkwagen al uitgeluid. Geen wonder, want van de 2.500 miljoen kg melk die Coberco in 1982 bereikte, ontving het slechts 35 miljoen via de melkbus. Slechts in één fabriek werd er op het laatst nog bus-senmelk ontvangen, namelijk in Kamperveen.

Vanaf 1982 werd de voorzichtige voorlichting over tankmelken gewijzigd in een resolute propaganda hiervoor. Het bussenmelken kostte de fabriek immers cénten (ongeveer 5) meer, terwijl hiervan slechts één cent extra in rekening werd :-zebracht. De bus had de strijd verloren!

Feestjes

In de periode 1973-1980 hadden de bussenboeren van Coberco tot tweemaal toe lijdelijk moeten aanzien dat er een feestje werd gebouwd rondom hun grote concurrent, de tank! De eerste keer bij de 2500ste geplaatste tank (22 november 1973), de tweede keer bij de plaatsing van de 10.000ste tank (4 december 1980).

De 2500ste tank kwam in Hellendoorn te staan, bij veehouder H. B. ter Horst. Een pompeus feest, waarbij de 'fine fleur' van de landbouw uit de oostelijke provincies was uitgenodigd. De 2.500ste tank werd als een mijlpaal gezien in de bijzondere spectaculaire ontwikkeling naar schaalvergroting, zich manifesterend in de snelle toeneming van het aantal ligboxen en melkkoeien. Met name de sociale kant van het tankmelken werd hoog geroemd.

Feestprediker van die dag, hoofdingenieur directeur Ir. J. Jepma, vond dat de tankmelkerij het imago van zowel melkveehouderij als zuivelindustrie verhoogde. De arme melkbus kreeg een trap [018] na: 'Het verdwijnen van de traditionele melkrijdermet het laden en lossen van de melkbussen op en aan de verkeersweg, werkt eveneens mee aan een verbetering van het imago'.

De plaatsing van de 10.000ste tank van Coberco was eveneens reden voor een feestje, maar hieraan zat een sociaal tintje, in die zin dat de tank in de natte sneeuw werd geplaatst op een bedrijf met slechts 9 melkkoeien (H. J. D. Voskamp te Gelselaar bij Borculo). Eén van de feestelijke sprekers, de directeur van de tankfabriek Manus, die zoveel triomfen had geboekt de laatste jaren, zag toch sombere kantjes: Nu Coberco 90% van de melk in de tank heeft, resteert de tankfabrikanten nog maar om 10% te leveren!

Inmiddels waren er ook 'feestjes' op gang gekomen bij gelegenheid van beëindiging van

de bussen in een bepaald gebied. Een groot contrast met de 'bruiloft'-allures van de tank-plaatsingen! Bij de bus was het één en al soberheid wat de klok sloeg, maar zonder stijl waren ze zeker niet. Een speech van de betrokken bedrijfsdirecteur en van de voorman van de bussenrijder kon er allicht af. Soms was er ook een delegatie van het plaatselijke districtsbestuur aanwezig. Gevoelsmatig stonden de bus-'begravenissen' op een hoger plan dan de tankfeesten.

[019] De afgedankte bussenmelk-chauffeurs, die overigens vaak een baan als RMO-chauffeur kregen, werden zichtbaar ontroerd bedankt.

Met een mengsel van verbittering en begrip werden bij die gelegenheden protestborden op de laatste bussenmelkwagen meegevoerd. Hier een aantal van die teksten, die bij diverse gelegenheden zijn gebruikt:

- *De boer möt veraandren, de melkboer geet (möt) vot. Wat kunnen wie der toch an doen, de heren zegt zo möt ut. (Markelo 22 december 1980).*
- *Kom bij Coberco, er gingen duizenden voor u! (Lichtenvoorde, 24 december 1978).*
- *Door de wil van het bestuur, is dit mijn laatste uur. (Eibergen, 23 december 1978).*

Nog enkele op borden gekalkte rijmpjes, geregistreerd bij de overgang van bus naar tank in een Coberco-regio, omstreeks 1982:

- *Dit was het dus, de allerlaatste bus!*
- *Hard komt het aan dat straks de laatste bus over de band zal slaan Wij hadden nooit kunnen dromen dat dit besluit eens zou worden genomen.*
- *Niet leuk de laatste bus maar het moet Jan van Dam deed het altijd goed!*

Uit Coberco Post 14-1-1985 de slogan:

- *Met tranen in de ogen de laatste rit met de melkbus.*

Teloorgang

Het absolute einde van de melkbus komt voor het Coberco-gebied op 30 december 1984. De enige nog overgebleven bussenmelkfabriek, die te Kamperveen, ontvangt dan haar laatste melkbus. De klap komt dubbelhard aan, want deze laatste melkbus betekent tevens de sluiting van de fabriek, die 70 jaar zo nijver heeft gedraaid.

Een historisch gebeuren, dat ook door de hoofdbestuursleden K. van de Langemheen en B. Schrijver wordt bijgewoond.

Districtsvoorzitter Jan van Gelder (62) zegt in Coberco Post: 'Het is triest, maar we hebben de mensen anderhalf jaar geleden eerlijk gezegd waarop het stond. Royaal tevoren is het einde afgesproken en zelfs nu zijn er nog uitwijkmogelijkheden voor degene die in de bus wil blijven melken'. Het aantal bussenmelkers bij Coberco was op dat moment tot 300 gedaald, overwegend uit het gebied Kamperveen en Wezep, maar ook uit enkele plaatsen daarbuiten.

De veehouders die per se in de bus wilden blijven melken, werden in de gelegenheid gesteld om naar een niet-Cobercofabriek over te gaan, te weten Staphorst of Rouveen. On-

geveer 115 leden maakten van de mogelijkheid gebruik. Hoofdbestuurslid K. van Langemheen over de laatste melkbus: 'De sluiting van de laatste bussenmelkontvangst markeert voor Coberco een belangrijk, historisch moment. De overgang naar tankmelken heeft de laatste veertien jaar enorm veel aandacht van Coberco gevergd. Ik ben er gelukkig mee dat het op deze wijze tot een goed eind is gebracht'.

Het gerammel van de melkbus hoorde bij de zuivelfabriek

[020] 'Ik hoor nog het geklap van de bussen op de melkontvangst. De geluiden van de bussen op de rol- of kettingbanen en het gerommel van de wasmachine is iets dat je nooit meer vergeet. Veel lawaai, dat wel, maar ik denk er met warme gevoelens aan terug:

Oud Coberco-directeur Klaas de Wit denkt met enige weemoed terug aan de melkbus. Meer dan een halve eeuw heeft hij met melkbussen gewerkt. Eerst als boerenzoon zoon in het Noordhollandse Ipendam. Als tienjarige stond hij reeds te wassen en te schuren aan het ijzerwerk.

's Morgens en 's avonds voor het melken moest hij bovendien de 40liter bussen op een melkwagentje zetten, voordat zijn vader en een knecht met het melken begonnen. Als de wind goed stond kon Klaas de Wit het gerammel van de bussen horen bij de zuivelfabriek, die op zo'n 400 meter afstand van de boerderij stond. Dat geluid bleef hem zijn hele werkzame leven 'achtervolgen', want Klaas de Wit werd geen boer maar 'zuivelaar'.



Oud Coberco-directeur K. C. de Wit

Na de zuivelschool in Bolsward werkte hij vanaf 1941 achtereenvolgens in Witmarsum, 's Heerenbroek, Ede, Hardenberg en tot slot bij Coberco in Zutphen. Het bussengeluid - 'ik spreek liever niet over lawaai'- hoorde bij zijn werk. 'Als ik er nu aan terug denk mis ik het. Ik vond dat geluid een soort herkenning van een zuivelfabriek', merkt oud-directeur De Wit op. In de loop der jaren deed hij uit eigen ervaring een grote kennis op over de melkbus. In deze artikelenserie over de laatste melkbus, komt hij verschillende malen aan het woord. Tal van aspecten komen zo aan bod. Klaas de Wit vertelt:

30 en 40 liter

'Er is een vrij logische verklaring waarom in het ene deel van Nederland 40-liter melkbussen werden gebruikt en in het andere deel 30 liter bussen. Dat had te maken met de grootte van de boerderijen. Bij de grotere boerderijen met hun grotere hoeveelheden melk in het Westen, op de klei in Friesland en in Kampen trof je de 40 liter bussen aan. Op de zandgronden en bij de kleinere bedrijven waren het de 30-liter bussen die gebruikt werden. Die 40-ers waren eerst zwaar: 40 kg melk plus 10 kilo bus is toch altijd 50 kilo!

Of er wel eens werd gemopperd op die grote 40-liter bussen? Nee, bussen beuren was een slag. Wel gingen er natuurlijk veel ruggen aan kapot, dat is logisch. Je zag kereltjes, die gooiden met die bussen of het veertjes waren! Ook als ze later stijf in de rug werden, behielden ze die slag. Je mag niet zeggen dat alle melkrijders een slechte rug als beroepsziekte kregen! Wel zal het gros van de mensen die lang melkrijder geweest waren,

er een stijve rug van over hebben gehouden.

Maar hoeveel boeren van vroeger, die werkelijk hun lichaam moesten gebruiken, hebben geen stramme rug? Vanwege de stijgende kosten van het vervoer werden de bussen in de latere jaren meestal niet meer bij de boerderij opgehaald, maar stonden ze aan de weg. In de begintijd werden de bussen, vooral in de concurrentiegebieden, nogal eens bij de boerderij vandaan gehaald. Ten tijde van de koelbak, met één keer daags ontvangen, [021] werden ze door de melkrijder zelfs hier en daar uit de koelbak gevist.

Trouwbus

De bus speelde ook een rol in de concurrentie tussen fabrieken. Ik heb in een gebied gewerkt, de Veluwe, waar iedere jong getrouwde boer een nieuwe bus ten geschenke kreeg als hij aan dat bedrijf ging leveren. Die 'trouw bus' ging de plaatselijke directeur zelf aanbieden. In het algemeen was het bij de coöperaties zo dat de bus óf gekocht werd óf gehuurd werd. Bij de particuliere industrie werd uit concurrentie-overwegingen de bus geheel of gedeeltelijk gratis ter beschikking gesteld. Als een boer naar de coöperatie terugkeerde, moest je er als de donder voor zorgen dat hij weer bussen in huur kreeg. In de concurrentie-gebieden had je meer huurbussen dan in de niet concurrentie gebieden.

Daar moest de boer de bussen zelf kopen. Er waren ook coöperaties die uit principiële overwegingen het gratis gebruik van de melkbus kenden. Zelf was ik altijd voorstander van de koopbus. Dan betaalde ieder zijn eigen kosten en had men er ook meer zorg voor. Ik heb echter ook met huurbussen gewerkt. In 's-Heerenbroek haalden we in de nazomer de bussen grotendeels weer naar de fabriek. Als we de bussen niet ophaalden, zouden ze (bij de minder nette boeren) 's winters gewoon op het erf blijven staan en dus sterk verroesten. Op de fabriek werden ze netjes schoongemaakt en in het vet gezet. In het voorjaar werden ze weer gedistribueerd.

Zoek

Nóg een nadeel van een huurbus was dat je er een hele administratie aan had. Er raakten ook wel eens huurbussen zoek. Vanwege de concurrentie ging je er natuurlijk bij de boer geen kabaal over maken. Een waterdicht bewijs over de schuld was er ook vaak niet. De bus kon zowel op de boerderij als op de fabriek verdwenen zijn. In de latere jaren, toen de bussen vaak ver van de boerderij langs de weg stonden, werd er nogal eens een exemplaar achterover gedrukt. Voor de gewone burger werden ze een begeerlijk bezit. In geval van diefstal zei de boer prompt: 'Jullie zetten de lege bussen niet meer bij de boerderij, dus kan ik ze niet meer zien. Jullie zijn aansprakelijk!

In het geval van de huurbus kreeg de boer 'gratis' een nieuw exemplaar. Bij een eigen bus kon je natuurlijk niet toegeven. Dan moest de boer zelf een nieuwe bus kopen. In de latere jaren gaf dat wel eens moeilijke kantjes. Er is heel wat over die bussen afgepraat. Soms werd een bus afgekeurd door de fabriek. Verontwaardiging bij de boer, want in zijn ogen zag die bus er natuurlijk fantastisch uit, ook al was hij zo roestig van binnen dat de rotzooi er met dikke lagen aan bleef zitten. Zo'n bus kon in de kannenwasmachine nooit meer goed schoongemaakt worden.

Hoeveel jaar een bus meeinging? Vijf tot tien jaar. De meeste fabrieken hadden bussen voorzien [022] van een jaartal. Sommige slordige boeren hadden daar een hekel aan, want dan kon je zien hoe beroerd ze gebruikt werden! Andere boeren hadden er weer plezier van. Zij konden erop wijzen hoe netjes zij de bussen behandelden! Je kwam nog wel bussen tegen van 15 jaar oud die er nog redelijk uitzagen. Voor oude bussen bestond de mogelijkheid van hervertinning. Elke herfst zochten we op de fabrieken de slechtere bussen eruit, en die gingen naar Oreel, waar ze uitgedeukt werden en hervertind.

Afgekeurde bussen

Aan bussen die eigendom van de boer waren, zat ook een nadeel. In het geval de fabriek een bus als onbruikbaar had gemerkt, kon je er donder op zeggen dat je die bus de volgende week maandag (op die dag had de boer de meeste melk) toch terug zag! In Hardenberg verfden we daarom een groot rood kruis op die bus. De melkrijder kreeg de opdracht om hem nimmer meer mee te nemen. Evenwel, die melkrijder kreeg per kilogram melk betaald. Hij had er dus geen belang bij die bus op de boerderij te laten staan. Hij nam hem liever mee.

Ik kon hem dat niet kwalijk nemen, maar hij kreeg wel op zijn huid! Soms verfden wij ook de deksels rood. Het was in elk geval een hele toer om een boer te 'overtuigen' dat zijn bus niet meer aan de fabriek mocht komen. Met huurbussen was het natuurlijk gemakkelijker, die hield je gewoon in. Later - zo brutaal was ik in het begin nog niet - blééf een afgekeurde bus gewoon op de fabriek, en werd met een voorhamer in elkaar gestampt. Soms ging hij de eerste keer nog wel terug, met als waarschuwing een briefje. Die was minder makkelijk schoon te maken, dus risico van bacterievorming. Ook qua uiterlijk is het minder mooi. In de consumptiemelkbedrijven moest je daar goed op letten in verband met excursies.

Overigens [024] keek ik zelf nooit naar de buitenkant van de bus, alleen de binnenkant. Later, na de invoering van de kannewasmachine, ontstond het euvel van bussen die aan de buitenkant ontzettend roestig eruit zagen maar van binnen goed waren. De op de bussen ontstane beschadigingen waren langdurig blootgesteld aan de inwerking van koelwater en als er bovendien ijzer in het water zat, dan waren de bussen aan de onderkant in een mum van tijd één stuk roest. Vroeger maakten de boerinnen altijd de bussen schoon. In wezen was dat natuurlijk niet zo'n lollig werk. In Hardenberg werden de bussen door de meeste boerenvrouwen één keer in de week aan de buitenkant met zand geschuurd. Dat was natuurlijk niet goed voor de bus, ze schuurden het tin eraf. Het was wel goed voor de reputatie van de vrouw!

Bus op de boerderij

Wat er allemaal met de bus op de boerderij gebeurde? Een goede boer ging de bussen vóór het melken eerst omspoelen met een chloorbleekloogoplossing. Als hij vervolgens met een karretje bussen naar het land ging, hield hij de deksels goed op de bus. Soms vond het vervoer plaats met een bokkewagen. In verschillende streken, bijv. Noord-Holland, Friesland en Giethoorn, ging het vervoer met een schuitje. Normaal gebeurde het vervoer met een karretje (handkracht), of bij grotere boeren met paard en wagen, of

een bord achter de trekker.

Kwam de boer in het weiland, dan moesten de deksels er goed op blijven, er mocht geen stof inkomen. Hij zette de teems (zeef) op de eerste bus en hing het deksel aan het oor. Dan werden de bussen successievelijk gevuld. De oude theorie was dat je - zodra een bus vol was - het deksel schuin erop moest doen, om te kunnen uitwasemen. Later moest juist het deksel er weer goed op om te voorkomen dat er stof in de bus waaide. Natuurlijk kwam het ook voor dat er een kat in de zeef sprong om het schuim op te likken.

[025] Kat in't bakkie

Het gebeurde ook wel dat een kat in een bijna volle melkbus likte, erin viel en ten langen leste verdrong. Als de melker die dooie kat op de melk zag drijven, herinnerde hij zich achteraf dat hij in de verte had horen plonzen Ja, er kwam natuurlijk wel eens ongerechtigheid in de bus terecht. Op de fabriek bleef dat spul, als het groot was, op de zeef liggen, bijv. wasknijpers of een zeefdoek. En watten uiteraard, alles wat verband hield met het zeven van de melk. En ook wel dingen die van de fabriek kwamen, dus zuivelprodukten en circulaires, als men de bus niet omspoelde.

In Markelo is het gebeurd dat een bus met vlees aan de fabriek werd geleverd. De boeren hadden hem in de winter als opbergmiddel gebruikt, en in het voorjaar kennelijk zonder controle opnieuw in gebruik genomen! Ook gebeurde het wel dat een kranteboer of bakker zijn spullen niet aan huis afgaf, maar in de bus deponeerde. Als de boerin vergat die eruit te halen, kwam het de volgende dag op de fabriek! Al dat soort fouten mochten eigenlijk niet voorkomen, want de boer was verplicht zijn bussen voor te spoelen, waarbij hij eventuele voorwerpen automatisch behoorde op te merken.

In de beginjaren van Coberco en Vecomi heb ik vaak gehoord dat ook het ledenblad in de bus ging, men het pas ging lezen als het onder de melk zat, of nog erger, dat het ongelezen naar de fabriek terugkwam. Ja, deze wijze van vervoer was nou niet bepaald ideaal. De bussen werden ook wel gebruikt om er flessen melk en boter in te doen. Dat had wel eens tot gevolg dat de boer de melk boven de boter kieperde, die dus smolt. Jarenlang hebben wij daarom in de zomer de boter naar de boeren toe in kartonnen verpakking gedaan.

De onmogelijkste voorwerpen wilde men in die bussen vervoeren, maar er stond niet voor niets in het contract dat dat niet mocht.

Te veel of te weinig

In de praktijk kwam het veelvuldig voor dat een bus te veel of te weinig melk bevatte. Een 30-liter bus mocht niet meer dan 26 à 27 liter bevatten, dit vanwege het uitspatten van de melk bij de automatische storters in de fabriek. De melk ging dan weliswaar niet verloren, maar kwam in de uitdrupgoot terecht, dus niet op de rekening van de boer! Je had boeren die de fabriek wilden nameten, en daarom de bussen precies volgoten. Dat dachten ze, maar in werkelijkheid zat er maar 29 kg in vanwege de lucht in de warme melk. Dat heeft heel wat gemeier opgeleverd. 's Maandags hadden de boeren een tekort aan bussen. Dan werden de bussen allemaal bijgegoten met koude melk. Soms zat er wel 31 of 32 kilo in de bus!. Er waren ook lepe mensen, die de bodem van de bus naar

beneden drukten, zodat er méér liters ingingen.

[026] Blik aan de weg

Anderzijds gebeurde het ook dat een boer veel te weinig melk in de bus deed, om aldus maar veel bussen voor het oog van het passerende publiek en de burens aan de weg te hebben staan. Wij hadden daar een hekel aan, al die bussen moesten immers verwerkt worden, we trachtten de man te bepraten. De boer had meestal een slechte produktie per koe, maar wilde toch suggereren dat er veel gemolken werd. Dat speelde het hele jaar door. Hij deed de bussen dan maar half vol tot 20 liter, dan praat ik over 30-ers. Dat te weinig melk in de bus doen betrof meestal een bepaald type boer, een man die wat van zijn vroegere aanzien teruggezakt was en zich in boerenkring krampachtig groot probeerde te houden.

Het werkte volkomen averechts uit, want de melkrijder klepte het overal rond! Blik aan de weg zetten, zo heette dat euvel. De melkrijder had er natuurlijk een hekel aan, die moest al die bussen maar verladen, en die had met name op de maandag toch al ruimtegebrek. De melkrijder mocht, krachtens zijn contract, niet de melk ter plekke overgieten, want er waren gevallen geconstateerd dat bij dat gieten verkeerde bussen gebruikt werden, nl. zijn eigen bussen; dat was dan niet uitgieten maar ingieten!

[027] Geen eigen melk

Overigens hadden we later in de contracten meestal staan dat de melkrijder zijn eigen melk niet mocht vervoeren; dat werd door een andere melkrijder gedaan. Dat ging in het verleden best, want toen kwamen verschillende ritten over dezelfde weg. Later met het uitdunnen door de tankmelk, werd het een moeilijkheid.

Melk is een fijne juffer, waarmee je secuur moet omgaan

[28] Voor het schoonmaken van de bussen is vroeger nooit een prijs uitgeloofd. Het gebeurde even vanzelfsprekend als naamloos. Toch was het een onmisbare schakel in het totale melkgebeuren. Wat er bij dat schoonmaken allemaal kwam kijken vertelt mevrouw M. A. H. Janssen (geboren 1912) uit Baak. Ze verblijft daar in een bejaardenwoning. Vroeger woonde ze op de boerderij aan de Beukenlaan 9, waar nu een van haar kinderen huist.



Mevrouw Janssen uit Baak gefotografeerd in de tijd dat de melkbus nog gemeengoed was.

Wat vond u van het nut van bussenreinigen?

'Dat hoorde er gewoon bij. Het was een kwestie van reinheid, heel belangrijk. Mijn moeder zei altijd: 'Melk is een fijne juffer. Daarmee moet je secuur omgaan. Secuur wil dus ook zeggen, datje moet zorgen voor schone reine bussen, want anders zou de melk gauw zuur worden. Ja, het is een fijne juffer'.

Hoe ging dat reinigen in zijn werk?

'Als de melkbussen terugkwamen van de fabriek, werden ze zo gauw mogelijk naar huis gehaald. Eerst de ondermelk (later de wei) eruit schudden, dan met schoon water omspoelen en vervolgens met heet sodawater flink schoonboenen. Vooral de naden moesten een flinke beurt hebben, zodat er geen bacillen in de hoekjes achterbleven. Daarna met schoon water naspoelen en van de buitenkant mooi schuren'.

Om hoeveel bussen ging het?

'Toen we pas getrouwd waren (1942) hadden we 14 melkkoeien. Op het laatst van de bussenmelkperiode (1969) hadden we er 25. Daarvoor had je toch wel 8 à 9 melkbussen nodig. Van 1942 tot 1969 ben ik dus met bussen in de weer geweest. Daarna gingen ze aan de kant, vanwege het tankmelken. Het was een hele opluchting, want melkbussen gaven zwaar werk. Het moest secuur gebeuren en het kwam elke dag terug. Nee, ik had er nooit op gemopperd. Ik vond dat het er bij hoorde als je met een boer trouwde. Je nam het als iets vanzelfsprekends aan, maar zwaar werk was het wel'.

[029] Niet sentimenteel

Keek u verlangend uit naar het tankmelken?

'Och, toen het tankmelken ter sprake kwam, ging de invoering ervan tamelijk vlug. Het was duidelijk dat het moest komen. Op een gegeven ogenblik móesten de melkbussen weg, en mocht je alleen nog in de tank melken. Ik heb nooit sentimentele gedachten over de bussentijd. Dat heeft afgedaan. Met het tankmelken werd het er een stuk gemakkelijker op: geen melkbussen meer wassen! In de eerste twaalf jaar van mijn huwelijk had ik een dienstmeisje - we hadden al gauw een stel kinderen - zodat ik toen geen bus-

sen hoefde te boenen. Maar toen het dienstmeisje weg was, kon ik zelf weer aan de bussen beginnen! Ook als ze tijdelijk afwezig was - ziek of met vakantie - moest ik het zelf doen'.

Hoe lang duurde het werk?

'Over het schoonmaken van de bussen deed ik wel een kwartier à twintig minuten. Zeg 2,5 minuut per bus. Ze moesten eerst schoongespoeld worden en met een borstel erdoor. Karnemelk gaf nogal aanslag aan de bus, maar dat waren maar een paar bussen. Het was niet zomaar even de borstel erdoor. Je keek ook echt in de bus of er geen laatste vuiltje meer in zat. Ik had wel vreugde van mijn werk. De kwaliteit van de melk was bij ons aardig goed. Maar dat lag natuurlijk niet alleen aan de schone melkbussen, ook het proper melken speelde hier een rol. En natuurlijk uiers schoonmaken enz.

Als de melk een enkele keer niet in orde was, kregen we daarover van de melkfabriek Steenderen bericht. Als het snikheet was, bij zo'n 30 °C, ontvingen we wel eens een bus zure melk van de fabriek terug. Dat kon je haast niet voorkomen. Het was een enkele keer mis. Dan zat er een kaart aan de bus. 'Ojé', zeiden we dan, 'er is een busse zoer'. Waar dat aan lag wist je niet precies. Het was natuurlijk niet zo leuk. Die melk moest je weggooien. Je kreeg ze niet betaald'.

Waarmee was het werk van bussen schoonmaken te vergelijken?

'Er was op de boerderij heel wat werk dat prettiger was. Het bussen schoonmaken hoorde echt bij het zware gedeelte. Je moest op de boerderij zó veel verschillende dingen doen. Ik zou niet weten waarmee het te vergelijken. Ja, ik heb een druk leven gehad! Bij 25 melkkoeien had je natuurlijk nogal wat bussen nodig. Ze werden ook geschuurd, melkbussen moesten immers blinken. Dat hoorde erbij! Het was een schande om melkbussen aan de weg te hebben staan die er roesterig uitzagen. Alleen op het laatst van de melkbussentijd werden ze aan de buitenkant zo roestig, dat we ze toen maar niet meer gingen schuren. We werden een beetje makkelijk, als de bussen van binnen maar mooi schoon waren. Uiterlijk schone bussen hoorde ook bij je helderheid. Anders zeiden de mensen: Je moet eens kijken hoe daar de melkbussen aan de weg staan. Je was helemaal geen beste als je dat niet netjes bijhield!'

Vrouwenwerk

Wie deed het werk?

'Het schoonmaken van de bussen kwam [031] altijd op de vrouw neer, behalve in geval van ziekte. Bij ons was ook het melken typisch vrouwenwerk. Dat vrouwen de bussen moesten schoonhouden was bij ons thuis al zo. Mijn vader had een boerderijtje plus een maalderij. We hadden twee à drie melkbussen. De emmers en de zeef wassen gebeurde van oudsher door de vrouw, zowel 's morgens als 's avonds. Bussen schoonmaken hoorde er automatisch bij. Iedereen vond het vrouwenwerk. De vrouw moest ziek zijn, of een dag weg, anders deden de mannen het werk nooit.

[032] Nergens. Dat was bij alle boeren hetzelfde. Beneden hun stand? Nee, dat hoorde nu eenmaal gewoon bij het vrouwenwerk, net als eten koken en het huis schoonhouden. Het was een soort poetswerk, dat de vrouw hoorde te doen. Ik heb nooit tegen mijn man

gezegd: doe jij het vandaag maar eens! Dat was nu eenmaal mijn werk, een andere gedachte kwam niet bij mij op'.

Hoe zat het met het halen en brengen van de bussen?

'De bussen werden door de melkrijder vlak voor de boerderij neergezet. Met een kruiwagen werden ze naar huis gehaald. Ook het naar huis kruien van de lege bussen deed de vrouw zelf! Tussen het schoonmaken 's winters of 's zomers zat geen verschil, alleen had je 's winters natuurlijk meer last van de kou, want het werk gebeurde buiten! Na het schoonmaken zette ik de bussen op het melkrek. De bussen die er niet meer bij konden - vooral later toen er veel bussen kwamen - zetten we schuin tegen het rek. Het was een vierkant ijzeren rek, op het onderste gedeelte ervan werden de deksels gelegd.

Eens per jaar moest dat melkrek geménied worden, anders ging het roesten. Het ding stond er overigens niet voor de pronk. Toen de melkbussen schoon van de fabriek kwamen, zette ik ze niet meer in het melkrek, ze kwamen toen binnen in het melklokaal te staan. Ze moesten schoon bewaard worden. Zomaar op de deel, dat kon natuurlijk niet! Melkbussen die we een poos niet nodig hadden bleven gewoon in de melkkamer staan. In het vet zetten en op een speciale plaats bewaren deden wij niet'.

'Het vervoer van de bussen naar het weiland in de zomer ging in het begin met een kruiwagen. Het was echter al gauw dat mijn man en een knecht met paard en kar erheen gingen. We hebben ook een poos een ponykar gehad, waarop zes melkbussen konden. Een luchtbandenwagentje [033] dat je met de hand kon trekken hebben we niet gehad'.

Koelde u de melkbussen?

'Het koelen deden we aanvankelijk in een stenen koelbak. Het water werd hierin te gauw warm. We zijn toen op een ringkoeler overgegaan, waar koud water permanent doorheen stroomde. Drie bussen op een rij. In de zomerdag gebeurde het koelen alleen 's avonds, want 's morgens ging de melk direct naar de fabriek'.

Schouderklopje

Kreeg u waardering voor uw werk?

'De waardering kwam vanzelf, want als de melk niet schoon was, kreeg je van de fabriek een lelijk cijfer! Dus je keek wel uit! Als de kwaliteit goed was, kreeg je ernaar uitbetaald. Dat kon ik op de melkgeldnota zelf wel ontdekken, samen met je man deed je het bedrijf. Of ik van mijn man weleens een complimentje over de schone bussen heb gehad? Nee, je wist gewoon dat het goed moest zijn. Dat was je eigen belang. Daarvoor had je maar te zorgen. Ik verwachtte ook geen schouderklopje! Er was zoveel vanzelfsprekendheid vroeger'.

[034] *Wat waren de leuke kanten van die melkbussen?*

Er volgt een lange pauze. 'Het was leuk als je ze droog op het rek had staan. Dan zat het er weer op! Het was allemaal zo vanzelfsprekend, zoals er zoveel werk op de boerderij moest gebeuren'.

Hoe heeft u het schoonmaken geleerd?'

Als kind al. Dat gebeurde heel geleidelijk aan. Als je de leeftijd had dat je dat wel kon, moest je er maar aan beginnen! Ik heb het van mijn moeder geleerd, misschien ook wel iets van mijn zuster die vijf jaar ouder was. Ik was een jaar of vijftien/zestien. Dan mocht je dat ook! Ik was er helemaal niet wild op hoor, maar het moest. Je moest zoveel werk doen waar niks aan was'.

'Van de fabriek kregen we geen instructies hoe je bussen schoon moest maken. Alleen als de reinheid van de melk niet goed was, kreeg je daarover een bericht. Er bestond ook maar één reinigingsmiddel: heet sodawater. Er werd ons geleerd: soda reinigt alles! Daarmee kreeg je ook de aanslag er goed uit'.

'Ik vond het zwaar werk, vooral als ze geschuurd moesten worden. Geen leuk werk. Bovendien was het zwaar werk, zo'n bus woog 10 kg. Je moest hem meer dan eens opbeuren, dan de andere kant weer pakken, ondersteboven, want van de onderkant moest hij ook schoon. Dus hij ging nogal door de handen. En, niet te vergeten, je moest er krom bij staan. Ik was altijd blij als het er weer opzat, maar het kwam elke dag weer'.

Wat ging er door uw hoofd tijdens het boenen?

'Niks. Geen flauwekul, gewoon doorwerken tot je klaar was! Ik heb nooit gedacht dat bussen een keer uit de tijd zouden raken. Het bussen reinigen door de fabriek was al een hele vooruitgang. Je was zo van het bussen schoonmaken aan de binnenkant af.

Achteraf vond ik het bussen reinigen door de fabriek een grotere gebeurtenis dan het opruimen van de bussen dankzij het tankmelken'.⁴

[035] *Was er wel eens iets met een bus?*

'Nee, het gebeurde maar een heel enkele keer dat we een bus kwijt waren. Dan had natuurlijk een andere melkrijder per ongeluk onze melkbus gepakt. Als je het dan aan je eigen melkboer vertelde, kwam de bus meestal wel terecht. Bij ons hadden we het systeem dat de bussen eigendom van de boer waren. Het gebeurde ook weleens dat een bus onderweg beschadigd raakte, doordat hij van de melkwagen was gevallen. Zo'n deuk was er niet gemakkelijk uit te krijgen. Met de deksel was ook weleens wat. Een deukje in de rand, zodat hij minder goed afsloot. Of je kon het deksel heel moeilijk van de bus krijgen. Vooral bij oude bussen was dat het euvel. Vaak moest je met de ene deksel net zo vaak tegen de deksel van de andere kloppen dat hij losliet. Ook dat droeg bij tot de zwaarte van het werk'.

Werd er weleens over die bussen gesproken?

'Mijn man heeft ook een tijdje in het bestuur van de zuivelfabriek te Steenderen gezeten. Eens in het jaar ging het bestuur dan met de vrouwen een dagje uit. Dat was best leuk in die tijd. Nee, ik kan me niet herinneren dat mijn man weleens vertelde over bussenmoeilijkheden in het bestuur'.

Fijn leven

Ondanks de bussen denkt mevrouw Jansen met genoegen aan de boerderij van vroeger

⁴ Onderstreping door ZHN.

terug: 'Ik vond dat in het algemeen toch wel een fijn leven, op de boerderij lééft wat. Je kreeg allerlei afwisselend bezoek: een veehandelaar, een man van de KI, een veearts. Ik kom nog weleens op de boerderij. Het is tien minuten fietsen. Voor de boerin is het leven nu natuurlijk wel een stuk anders, hoewel het voor een deel wel dezelfde dingen zijn als waarvoor ik zelf stond. De bus heeft men er alleen nog als sierstuk, in de hall!



Boterfabriek Donderen ca. 1915: melkrijder met div. soorten bussen op wagen

Bron: zhn.

Kunststukjes, knokpartijen en koelen bij ophalen van de melk

[036] Bij het ophalen en het vervoer van de melkbussen speelde zich van alles af. Knokpartijen, ruzies tussen boer en melkrijder, kunststukjes van paard en melkrijder kwamen voor op de route tussen boerderij en zuivelfabriek. Oud-directeur **Klaas de Wit** weet er het nodige over te vertellen. Zijn verhaal begint op de boerderij, waar de boer voor de koeling van de melk moest zorgdragen. 'Het koelen van de busmelk was nodig om dat 's winters de melk over het algemeen maar één keer per dag werd opgehaald: 's morgens.



Oud Coberco-directeur K. C. de Wit

Enkele fabrieken pasten zelfs in de zomer dit systeem van één keer ophalen toe. Om de avondmelk goed te houden beschikten de boeren over koelbakken, koelringen of dure ijsbankkoelers. Al te vlekkeloos verliep het koelen niet. Soms was het zelfs beter geweest om helemaal niet te koelen in plaats van slecht koelen. Als bijvoorbeeld het water in de bak niet werd ververst, werd de melk eerder slechter dan beter van het verblijf in de koelbak. Vanuit die koeling moest de melk 's morgens vroeg aan de weg worden gezet. Op zondag gebeurde dat in sommige streken 's avonds laat of 's nachts. In zogenaamde voorritten haalde de zuivelfabriek zo de melk van het weekeinde op. Op andere dagen moest de melk 's morgens door de boeren aan de weg worden gezet. Vaak heel vroeg. In de winter lag het tijdstip wat later'.

'In de winterperiode was het koelen uiteraard geen probleem. Integendeel. De boer moest er voor zorgen dat de melk vorstvrij werd gehouden. Zo kort mogelijk voor het ophalen diende hij de bussen buiten te zetten. In latere jaren, toen de plaats verder van de boerderij kwam te liggen, kon moeilijk aan deze eis worden voldaan. Vaak werden de bussen dan te vroeg aan de weg gezet, ook in de zomer. Een enkeling bedekte de bussen dan met een nat kleed ter bescherming tegen de zon.

Hoe vroeg?

Er bestond een eeuwige strijd over de vraag hoe vroeg de melk bij de boerderij of de weg gereed moest staan. Enerzijds waren er boeren die liever niet zo bar vroeg uit hun bed kwamen.

Anderzijds waren er fabrieken die graag zo vroeg mogelijk wilden beginnen. In een enkel geval hoefde de boer voor de bussen nauwelijks moeite te doen. De melkrijder kwam als het ware precies langs de boerderij of het weiland waar de bussen stonden. Er zijn ook tijden geweest dat fabrieken uit concurrentieoverwegingen helemaal op het erf kwamen om de bussen uit het koellokaal of waarvandaan dan ook te halen. Er bestonden ook hier en daar schriftelijke toezeggingen dat de fabriek de melk eeuwig aan huis zou

ophalen. Het heeft mij heel veel praten gekost om die toezeggingen te herroepen.

Opbrengen

In de meeste gevallen moest de boer echter de bussen 'opbrengen', zoals dat heette. Soms moest hij wel anderhalve kilometer met de bussen zeulen. Die afstand was een uitzondering, maar een [037] kilometer kwam toch veelvuldig voor. Het gros van de boeren hoefde de bussen niet meer dan 100 à 150 meter op te brengen dat was normaal. Sommige boeren maakten het de melkrijder gemakkelijk door langs de weg een 'stoepje' te maken waarop de bussen werden neergezet. Dan hoefde de melkrijder niet zo hoog te tillen.

Meerdere malen stond het bussenwagentje ook aan de weg. Dat gaf hetzelfde effect. Toen de bedrijven wat groter werden, bracht men met trekker en wagentje de bussen naar de weg en liet daar het geheel staan. Dan moest je wel zeker weten dat de melk direct opgehaald werd. Goede melkrijders kwamen op de minuut. Er waren ook boeren die molken op het rijschema van de melkrijder.

Van vader op zoon

Over de rijders zou je een apart boek kunnen schrijven. Het vak ging vaak over van vader op zoon. Het waren meest kleine boeren. Ik zie nog een familie uit Hardenberg voor me; fantastische kerels. Jan kon niet lezen of schrijven. Als je hem naar een bepaald busnummer vroeg, ging hij naar zijn broer. Als je zei, ik wil de bus van boer Jansen hebben, pikte hij hem er zó uit. Hij zag het aan de bussen, niet aan de nummers!

Smerig

De bussen die langs de weg stonden raakten aan de buitenkant flink ondergespat. Ze werden nóg smeriger toen het trekkervervoer zijn intree deed. Die trekker spatte het vuil vooral op de eerste rijen bussen op de wagen. Dat gaf gedram. De boeren zeiden: 'De trekker is de schuld van onze tweede-klas melk'. Veel melkwagens hadden daarom hoge schotten voorop.

Bovendien moest de trekker voorzien zijn van grote spatlappen. Dat voorkwam nog niet dat de trekker in een bocht de bussen onderspatte. Prompt kwamen er dan boeren die zeiden: 'Onze bussen staan altijd voorop, laat de rit eens andersom lopen, dan spatten onze bussen niet vol!'

Oud jaar

Met oudjaar moest je geen bussen aan de weg laten staan, want dan was je ze kwijt. Dat gold op die dag eigenlijk voor alle voorwerpen die los stonden. Het eerste jaar in Hardenberg wist ik dat niet. Toen was ook alles wat los zat, inclusief de reservewagens, verdwenen. Geen vernielingen, maar ze stonden wel een dorp verder. Als je als directeur een beetje een goede naam had, dan vernielde men niks. Maar het werd wel allemaal weggesleept.

Met bussen had je altijd wat. Zo bleek vooral op de maandagmorgen nogal eens dat uitgaande jongelui de bussen hadden omgeschopt. Ook volle bussen. Dat gaf dan een wrij-

ving tussen de melkrijder en de boeren, die bij de directeur zijn beklag kwam doen. Zo had je altijd wat!

[038] Vervoer

De oudste vorm van bussenvervoer waren de honde- en paardekarren. In Brabant had je tweewielige hoge karren. Je hebt ook vervoer per fiets gehad. In de oorlogsjaren brachten de dorpsboeren, de 'Rou-'melkers noemde men die in Friesland, de melkbus zelf voorop de fiets naar de fabriek.

Paard en wagen was uiteraard het gebruikelijke vervoermiddel in bijvoorbeeld Gelderland en Overijssel. Het zelf brengen gebeurde in Noord-Holland en in Brabant. Vroeger waren de afstanden in de regel klein. Men had immers nog de dorpsfabriekjes. Later kreeg je het gezamenlijke vervoer, door de fabriek georganiseerd. De dichtstbijzijnde leveranciers hebben het zelf wegbrengen lang volgehouden. Zo konden ze de vervoerskosten verdienen! Later - in de naoorlogse jaren - is daar vrij algemeen mee gekapt. Het werd helemaal onmogelijk toen de voorgedrukte melklijsten kwamen. Die zelfbrengende boeren pasten niet meer in dat systeem. Bij de verdere mechanisatie van de melkontvangst was het zelf brengen helemaal afgelopen.

[039] Knus

In Noord-Holland had je dorpen met drie à vier fabriekjes! Daar ging alles heel knus toe, net zoals in kleine buurtschappen, waar iemand ook de bussen van de burens meenam. Zo is eigenlijk het beroep van melkrijder ontstaan.

Die melkrijders zijn klein begonnen, ook al omdat het vervoermateriaal klein was. Met een grote wagen kon men niet over de slechte wegen. Vooral de toestand van de wegen heeft de grootte van de wagen bepaald. Je had eerst hele kleine paardewagentjes. Ritjes met maximaal 50 bussen. Pas toen de wegen alom beter werden kreeg je grotere vrachten, vooral toen de trekker kwam. Je hebt fabrieken waar de trekkerfase is overgeslagen. Bijvoorbeeld in de Betuwe had men geen trekkers, daar ging men direct over op vrachtwagens. Het betrof hier praktisch overal verharde wegen; voor de enkele uitzondering zette men paard en wagen in als opbrengritje.

Paard of trekker?

De paardetractie is pas in de zeventiger jaren ter ziele gegaan. Bij Coberco hadden we omstreeks 1975 in Lichtenvoorde de laatste paarderijder gehad. Dat was toen al een uitzondering geworden. De meeste paarderitten zijn in het begin van de zeventiger jaren verdwenen. Zelf had ik in Hardenberg, toen ik daar wegging (1970), misschien nog twee paarderitjes. Toen ik er kwam (1952) waren het, afgezien van twee vrachtauto's, allemaal paarderitten!

Onderweg naar de fabriek kon er van alles misgaan. Een botsing als het beroerd ging. Als ze wat te hard over de slechte wegen reden, vielen de bussen eraf. Dat werd de man niet altijd gewaar, maar een goede melkrijder herstelde zo iets gauw. Als het deksel er goed vast op zat, liep er maar een beetje melk uit. Dan werd de bus gewoon weer op de wagen gezet. Op de fabriek konden ze **[040]** aan de smerige bus wel zien dat er iets mee

gebeurd was!

Dat verliezen van een melkbus gebeurde alleen bij het trekkervervoer. Je kon daarbij namelijk nogal wat 'gang' ontwikkelen. Vooral die jonge boerenknapen hadden daar een handje van. Overigens, trekkertractie had het voordeel dat je bij hellende wegen de trekker heel langzaam kon laten lopen. Bij een paard kon dit niet, die gaat bij slechte wegen juist 'stormen'.

Ongelukken

Het langzame (bussen)vervoer op de grote doorgaande wegen gaf aparte problemen, met name bij de verlichting. In Hardenberg gebruikten we knipperlichten. Dat mocht wettelijk niet, maar we hadden vergunning van de politie. Dat mocht lang niet overal. Bij mistig weer was het bussenvervoer gevaarlijk. Verkeersdeelnemers die dat wisten pasten wel op. Vreemden die niet op hun snelheid letten, veroorzaakten echter menige botsing. Op die manier is er een aantal lelijke ongelukken gebeurd.

Ik herinner met het geval van een wagen die draaien moest op de weg. Dat kon net, maar dan stond hij een ogenblik zodanig dat je geen lichten zag, behalve dan de trekkerlichten aan de rechterkant. Een paar bromfietsen zijn toen zo op die [041]melkwagen gereden. In de loop der jaren hebben er ook heel wat trieste ongelukken plaatsgevonden. Als er in het winterseizoen al geen aanrijdingen gebeurden, was er vaak sprake van gierende remmen.

Boodschappen

Behalve melkbussen gingen er ook monsterkistjes naar de fabriek. Later ook lege flessen, bestellingen in het algemeen dus. Overigens mocht een melkrijder niks meenemen, want er was ook wel eens het verzoek om dooie of levende kalveren mee te nemen. Dat kon natuurlijk niet. In de praktijk werd dat voorschrift weleens ontboden. Een melkrijder ging weleens voor een boer even langs de smid om een boodschap te doen. Hoewel men formeel de rit ononderbroken moest doorvoeren, vond ik zo'n boodschapje niet zo erg.

Aanvankelijk waren de boeren weinig gesteld op het trekkervervoer. Vooral als die op het erf moest draaien. 'De trekker draait alles kapot'. Geleidelijk aan ging men hier anders over denken, ook al omdat je steeds minder boeren kreeg die een melkritje erbij wilden 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: 204 bussen op een trekkerwagen en 100 op een paardewagen. Men liet ook op veel plaatsen aparte wagens voor trekkervervoer maken, uitgerust met brede banden. Die zakten minder in de zandwegen weg. Vaak ook heel lange wagens, soms tot 9 meter toe.

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!

Acties

Melkrijders waren sterke kerels. Toch waren het vaak geen grote en zware mannen. Ik kan me verschillende van die mensen voor de geest halen, en dan zeg je: Hoe krijgen ze de bussen erop! Ab Lenters (Hardenberg) was een heel gewoon kereltje. Als je die met de bussen zag spelen. Fantastisch! Dat deed hij samen met zijn paardje. De boeren zetten de bussen, voorzover ze dat wilden en konden, allemaal één meter uit mekaar. Dat paardje was zó gedresseerd dat hij heel langzaam doorliep. Ab gooide de bussen al lopende op de wagen. Gewoon een artiest!

Prima verhouding

Over het contact tussen melkrijder en boeren is een heleboel te zeggen. Het was of slecht of goed. Ze hadden nogal eens ruzie, maar in het algemeen was er een prima verhouding. Als de verhouding niet goed was, was dit vaak een blijvende kwestie. Soms wilde de boer de melkrijder niet hebben. Daar kon je nooit op ingaan, ook niet als eigenlijk de boer gelijk had.

Bij het autovervoer had je behalve de chauffeur een speciale opgooier. Dat kwam vooral in het oosten van het land voor, met name wanneer het een auto met aanhangwagen betrof. De helper was dan een speciale man die niks anders deed dan bussen opgooien. De chauffeur bleef achter het stuur zitten. In een enkel geval was er een beetje 'mot' tussen de opgooier en de chauffeur. Deze liet vaak de wagen net optrekken als de opgooier de laatste bus in de vingers had! Of de chauffeur liet de wagen plotseling [042] stoppen, zodat de opgooier met zijn kop tegen het schot aanvloog. Een melkrijder uit Hardenberg was daar berucht om.

Een enkele keer moest ik een melkrijder ontslaan, of ik nam hem een jaar later niet, omdat ze het werk niet goed deden. Of omdat ze met een aantal boeren niet konden opschieten. Als een melkrijder 30 boeren in de rit heeft en hij kon er met tien niet opschieten, dan kon hij er beter mee ophouden. Omgekeerd, als hij met twee of drie niet kon opschieten, moest je het bij de boeren zoeken! Ook een reden voor ontslag was: te vaak te laat gekomen, te vaak de bussen van de wagen laten afvallen, te vaak de boodschappen niet goed doen of vergeten. Och, er waren zoveel dingen. Te laat komen, daar was ik erg scherp op.

Aanbesteden van melkritten

Toen ik in Hardenberg kwam, besteedde men ieder jaar aan. Dan schreef men 'onder mekaar' door. Zo kreeg je er vaak minder goede melkrijders tussen. Ik heb het systeem veranderd door elk jaar een [043] concept-berekening van de werkelijke kosten te maken. Dat gebeurde volgens het door de GOZ ontworpen systeem.

Tegelijkertijd gunden we alleen maar aan mensen een rit die er geschikt voor waren. Zo

kregen wij langzaam maar zeker een goed stel melkrijders, maar er liepen er natuurlijk altijd wel een paar tussendoor waarmee je 'gemier' had. Destijds had ik een kleine 30 melkrijders voor ongeveer 25 miljoen kg melk. In totaal (aanvankelijk) zo'n 1200 boeren, dus zo'n 40 boeren per melkrijder. Sommigen hadden er een halve dagtaak aan, anderen minder. De vroege ritjes waren met twee uur helemaal rond, heen en terug.

Die melkrijders woonden vaak vlak in de buurt van de fabriek. Daar kon je het vervoer heel goedkoop aan kwijt. Toen dat oude gilde van melkrijders uitstierf, zijn de ritten wat langer en groter geworden. De langste ritten in Hardenberg waren toen naar de Boerendijk toe, ik denk heen en terug 35 km. In de laatste jaren, voordat de fabriek dichtging, had je wel ritten van zo'n 60 à 70 km met de trekker. Met de auto waren ze nog langer.

Op de Veluwe waren ze altijd al langer. Dit werd voornamelijk veroorzaakt door de grote concurrentie in dit gebied. Gevallen waar de melkwagens van vier à vijf verschillende fabrieken over één weg reden, kwamen voor.

De melk van [044] Kampen moest bijvoorbeeld helemaal naar Balkbrug. Het was een voorschrift dat de bussen zo kort mogelijk voor het ophalen door de boeren aan de weg gezet werden. Maar daar kwam weinig van terecht. Als zo'n boer naar het land moest, zette hij de bussen direct na het melken aan de weg, of op z'n laatst als hij het eten ophad.

Boter

Tijdens het bussenmelkvervoer trad er wel eens wat botervorming op. Bij zonnig weer en een trekkerrit van 30 km was die melk aan het eind van de rit wel 25 graden. Die botervorming was ook weer niet zo'n ramp, die melk kon je nog wel goed verwerken.

Lossen en racen

De aankomst bij de fabriek is nog een verhaal apart. In de tijd van de paarderijders 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 langs kwam, een neiging die toch al moeilijk te onderdrukken viel. Dan waren ze ook eerder bij de fabriek weg! Vooral in de zomer konden ze dan nog ander werk doen.

Die melkrijders hadden haast. Als de laatste bus opgeladen was, gingen ze racen. Zo heb ik eens bij de fabriek in 's Heerenbroek twee wagens tegen elkaar zien opvliegen! Ze wilden allebei het eerst de poort in. De één kwam in de Wetering terecht, die had zóveel gang, dat hij de bocht niet meer kon nemen. Los van zo'n incident was er bij zo'n ongereguleerd systeem nogal eens geknok onder de melkrijders. Ze sloegen er flink op los. Dat soort dingen waren verschrikkelijk. Dan moest je als arbiter optreden. Dat was niet zo lollig in een situatie met withete knapen.

Een betere manier was om de melkwagens op een bepaalde volgorde te laten komen. Dan had je eerst wel gemopper over de volgorde. Ook dan nog was je er niet mee klaar. Je had melkrijders die toch nog zo vroeg mogelijk bij de boeren waren, hoewel ze wis-

ten dat ze pas om elf uur konden lossen. Ze gingen dan rustig eerst de stad in. Natuurlijk kreeg je dan klachten van boeren: de melkrijder komt te vroeg. Ik had dan zelf al gezien dat die wagen anderhalf uur, soms twee uur aan de fabriek in de zon had staan bakken. Dan kon je dáár weer mee aan de gang! Het systeem was dus ook niet zodanig dat er álles mee was te genezen, maar het was wel beter'.



Melkbussen van boot op vrachtauto of vv.

Bron: zhn

Melkrijders werken niet mee naar wensch en verlangen van den directeur

[045] Er is in de besturen van de zuivelcoöperaties heel wat afgepraat over de melkbus. Wie de notulen er op naslaat komt dit attribueert om de haverklap tegen. Heel vaak in combinatie met de melkrijder, die slordig met zijn edele gereedschap omsprong dan wel de melkbus op andere wijze in opspraak bracht.

De vermelding van bus perikelen in de notulen is opmerkelijk. Deze 'waarheidsgetrouwe' verslagen vormen een van de weinige publikaties waarin de bus aan bod komt. In officiële publikaties, vakbladen of tijdschriften wordt nauwelijks over de bus gerept. De publikatiestroom komt pas op gang als het symbool van de melkveehouderij dreigt te verdwijnen. Rond de eeuwwisseling is daar beslist geen sprake van. Integendeel, bus en melkrijder zijn net als de coöperatieve zuivelfabrieken in opkomst. Bus en melkrijder komen in 1904 ter sprake in de notulen van de pas opgerichte zuivelfabriek Concordia in Ede.

In de bestuursvergadering van 24 november van dat jaar wordt uitvoerig gesproken over de 'willekeurige handelswijze van den melkrijder Van Ginkel te Harskamp, die zonder toestemming het rijden der melkbussen had ingekort. De directeur leest voor een schrijven aan hem gericht, en opmerkzaam makend op zijn verzuim'.

Strenger

In Lochem, op 7 december 1915, gaven in de vergadering van bestuur en commissarissen enkele leden, waaronder Roekevisch, van hun ontevredenheid blijk over de behandeling der melkbussen door sommige melkrijders. Daarop antwoordde de voorzitter dat hierop voortaan strenger zal worden toegezien *'en zo noodig de bepalingen voorkomend in het desbetreffende contract, stipt zullen worden gehandhaafd'*.

Een paar jaar later, op 15 september 1917, belegt het bestuur van Lochem zelfs een speciale vergadering. *'Door enkele melkrijders werd niet meegewerkt om de nieuwe regeling in de behandeling der melk door hen aangereden, naar wensch en verlangen van den directeur uit te voeren, hetwelk zelfs tot onaangename stoornissen aanleiding gaf. Het vraagt de directeur in dezen den steun van het bestuur. Het heeft tevens den rijder G. Kettelarij ter dezer vergadering geroepen om zich ook tegenover bestuur te verantwoorden, daar deze schijnbaar de gangmaker van bedoelde warboel was: De kwestie wordt opgelost door het reglement nog wat aan te scherpen.*

Vroeger werd het melkgeld door de melkrijder bij de boeren bezorgd, soms ging dat via de melkbus. Een rijke bron van conflicten. In de Lochemse bestuursvergadering van 6 april 1916 werd de volgende wens geuit: *'Dat de rijders Van Schooten en Lammertink eens met klem op het hart worden gedrukt in het vervolg [046] wat voorzichtiger met de melkbussen, maar vooral met de melkzakjes om te gaan, daar sommigen der laatsten bij aankomst aan de betrokkenen zelfs stuk zijn, waardoor het mogelijk zouw zijn dat het geld zoek raakte'*.

Sommige melkrijders maakten het ook wel erg bont. De reeds eerder genoemde Lammertink komt in Lochem op 12 april 1917 wéér ter sprake. *'De beide bestuursleden uit dat wijk verklaren hierbij dat men hier algemeen tegen de tijdelijke rijder is, en dat deze ook zeer ruwen onhandig met de melkbussen omgaat, ook heeft aannemer Lammertink het rijden opgedragen zonder eenige kennisgeving aan het bestuur. Tenslotte wordt besloten Lammertink aan te zoeken met 1 mei zelf het rit weder te rijden, naar genoeg van het bestuur'*.

Verongelukt

We gaan nu naar Steenderen, waar het ook wel eens hommeles was met de melkbussen. Daar werd enkele bestuursvergaderingen lang gesproken over een verongelukte bus van boer Vriezekolk. De notulen van 20 januari 1932: *'Het bestuur is bereid hem van fabriekswege wat in de shade tegemoet te komen. Om echter den melkrijder te leren wat voorzigtiger met de bussen om te gaan, zal hem, afgaande op de verklaring van V. Hattem een gulden boete worden opgelegd'*. In een daaropvolgende bestuursvergadering wordt besloten om Vriezekolk een schadevergoeding van f 5,- te betalen.

In Steenderen ook het zeldzame geval dat een zuivelfabriek het bussen ophalen niet geheel uitbesteedde, maar zelf een rit verzorgde, of reservecapaciteit achter de hand had. In april en mei 1932 wordt daartoe omstandig gepraat over de aanschaf [047] van een paard: *'De vergadering wordt daarna een ogenblik geschorst om het paard te gaan bekijken. Na heropening wordt besloten het oude paard af te schaffen en een nieuwe aan te kopen! In de commissie van aankoop worden aangewezen de heren Hermsen, Sloot, Offenbergh en Remmelink'*. Vijf weken later (26 mei 1932) doet de voorzitter de vreugdevolle mededeling dat er een nieuw paard is gekocht voor de prijs van f 400 bij Ten Brinke te Eibergen en dat het oude paard is verkocht voor f 130,-.

Haver

Wie denkt dat paarden vroeger altijd haver kregen, leze de Wageningse bestuursnotulen van 30 juli 1917. *'Ter sprake kwam de vraag of melkrijders de ondermelk voor hun paarden ook goedkoper geregeld kunnen krijgen. Dit werd afgekeurd, als zijnde een verkeerde toeslagregeling. Wel wordt goedgevonden onder melkrijders die zelf geen onderhoud hebben, maximaal tien liter per paard toe te zeggen, tegen 5 cent per liter, maar dan moet die ondermelk door het paard aan de fabriek worden opgedronken'*. De standaardprijs voor melk was toen 8 cent per liter.

Het onderwerp melkrijders kwam in het bestuur het vaakst te berde bij het aanbesteden van de ritten. Zo besloot het bestuur van Lochem op 18 juli 1916 *'tot verhooging van hun rijloon, dit met 10 cent per dag of per rit'*. Een jaar later (17 november) meldde de directeur van Wageningen in zijn bestuur dat hij een schrijven had ontvangen van de weduwe Vaarkamp, *'dat zij rit 10 niet voor f 5,- kon berijden, maar zij na nader berekening hiervoor f 6,- vraagt'*.

Evenwel, het bestuur geeft niet toe. Na langdurige beraadslaging wordt besloten de ritten zo billijk (is goedkoop) mogelijk te gunnen. Zo er geen overeenstemming was, dan maar openbaar aanbesteden. Soms werd het ophalen van de melkbussen per rit aanbe-

steed, soms per 100 kg.

Beknibbeld

In de notulen van die oude fabrieken ontmoet men enerzijds sociaal gevoel om de melkrijders een rit te gunnen tegen een redelijke prijs, anderzijds wordt er eindeloos beknibbeld op de tarieven. Zeker in de moeilijke dertiger jaren. De bestuursvergadering van Steenderen op 20 september 1932: *'De voorzitter vindt vergoeding voor het vervoeren der overige liters melk aan den hoogen kant. De heer Jansen is niet tegen enige vermindering, maar wil de vergoeding voor de maandag-aanvoer niet te laag maken, om alle melk dan 's maandagsmorgens mee te krijgen. Na eenige besprekingen wordt besloten in overleg met de commissarissen de vergoeding voor overige liters 's maandags te brengen van 50 cent op 40 cent, en van de overige dagen van 30 cent op 25 cent per 100 kg'.*

Verder achtte de directeur het *'wenschelijk'* dat iedere [048] melkrijder een gesloten kistje of trommel op den wagen moest hebben om de boter fatsoenlijk aan de leveranciers af te leveren. Ook in de oudste tijd gold bij vrijwel elke coöperatieve zuivelfabriek de regel dat hoever 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.

Op 29 oktober 1932 komt zulk een verzoek in het bestuur van Steenderen van veehouder Lebbink. Voor de leveranciers Hebbinck en Hesselink bestaát reeds zo'n regeling, zij krijgen 25 cent per 100 kg. *'Bestuurslid Wentink vindt het bedrag wel wat hoog. Na eenige bespreking wordt besloten dit punt aan te houden tot de volgende vergadering'.* Helaas komen we het onderwerp later in de notulen niet meer tegen.

Rivier

De melkfabriek Steenderen kreeg melk vanaf de overkant van de IJssel, Brummen. Eenmaal geschiedde het dat melkrijder Christiaans met zijn paard een ongeluk kreeg bij de overtocht op het Bronkhorster veer, waarbij tevens zes à zeven bussen verdwenen. In de bestuursvergadering van 20 juli 1932 stelde de voorzitter voor om nieuwe melkbussen van de fabriek beschikbaar te stellen voor de halve kostenprijs, welk voorstel met algemene stemmen werd goedgevonden. Dat bussen in de rivier verdronken was immers een grote zeldzaamheid.

In het derde jaar van de Eerste Wereldoorlog, 1917, vreesde de zuivelcoöperatie te Wageningen dat er zo weinig melk zou komen, *'dat het aanbestede vervoer ongehoord duur zou worden en het daarom wel eens noodig zou kunnen zijn dat de leden om de beurt zelf hun melk aan de fabriek zouden moeten brengen'.* Bij de hierop gevolgde bespreking bleek dat het duidelijk niet in de bedoeling lag dat [049] ieder lid voor zichzelf moet zorgen, maar dat het rijden door de fabriek geregeld zou blijven, *'zoodat het bedrag dat ieder lid krijgt, hetzelfde zal blijven of het lid vlak bij de fabriek woont of bijvoorbeeld veraf'.* De oude formule hield ook nu stand.

De gemiddelde omvang van een melkriet lag tussen de 130.000 en de 240.000 kg. Een bijrietje was 40.000 kg (Wageningen, 1918).

Het onderhoud van de bussen was voor elk fabrieksbestuur een punt van aanhoudende zorg. Was de slijtage vergevorderd, dan kon men de bussen laten vertinnen en vernieuwen. Op 15 januari 1918 liet het bestuur van Lochem hiertoe een circulaire aan zijn leden uitgaan, waarin *'een opgaaf gevraagd wordt van het aantal hetwelk men wenscht hiervoor reparatie te doen'*. Twee maanden later komt het bestuur tot de treurige conclusie dat *'de van het vertinnen en herstellen teruggekomen melkbussen zeer velen lek zijn en derhalve door den fabrikant verre van solide afgeleverd zijn'*.

De leden wordt nu gevraagd om hun bussen te onderzoeken en de fabriek hierover te berichten.

Regels

Conflicten omtrent het bussenmelkvervoer waren talloos, gedurende al de tachtig jaar dat er sinds 1900 coöperatieve fabrieken hebben bestaan. Het is derhalve logisch dat veel fabrieken de besluiten en regels bundelden in een 'reglement'. Hoewel ons thans een aantal regels daaruit alleen maar komisch voorkomen, werden ze destijds met grote ernst gehanteerd.

Hier een aantal artikelen uit het reglement van Hengelo G. (1919):**[050]**

Art. 8. De aannemer is verplicht om zijn paard of 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 f 1, te constateeren door een of meer leden van het Bestuur, welke boete van de eerstvolgende betalingstermijn zal worden afgehouden.

Art. 9. Met het afhalen der melk bij de leveranciers mag niet vroeger worden begonnen dan op den door het Bestuur te bepalen tijd.

Art. 11. De aannemer behoeft niet langer dan vijf minuten na zijne aanmelding bij een leverancier op de melk te wachten. Art. 12. De melk moet aan de fabriek ter ontvangplaats afgeleverd op den tijd, door den directeur bepaald, die bevoegd is dezen tijd een- of meermalen te wijzigen.

Art. 16. Op de bussen mag niet worden gezeten, noch daarop voorwerpen geplaatst; ook mag geen meel of iets dergelijks tegelijkertijd en bij de melk of ondermelk worden vervoerd.

Art. 19. De melkrijders zijn verplicht de melkbussen flink aan de kanten van de wagen te zetten.

Het reglement kende vrijwel alleen maar plichten. Bij het niet nakomen ervan gold voor diverse onderdelen een boete van een gulden, dit bijvoorbeeld voor:

- het laten draven van het paard met melk of ondermelk;
- voor het door schuld van den aannemer beschadigen van iedere boom op het fabrieksterrein;
- voor dronkenschap; tevens wordt hij dan van het fabrieksterrein verwijderd.

Het bestuur had het recht om de melkrijders te allen tijde, zonder opgave van redenen, hun rit op te zeggen en te doen beëindigen. Iets meer ruimte had de **[051]** melkrijder bij een geschil met een veehouder; dan kon hij het conflict voorleggen aan het bestuur, die in deze een beslissingsbevoegdheid had.

Knieval

Voor dit alles ontving hij een karige aannemingsom en liep hij grote kans z'n rug te vernielen. Niettemin, melkrijder was een begeerd beroep, waarvoor ieder jaar verwoed werd ingeschreven, getuige bijv. deze 'knieval' uit de bestuursnotulen van Lochem (1935): *'Door sommige inschrijvers is te kennen gegeven dat zij, omdat de verschillende voerartikelen alsook de haver aanmerkelijk in prijs gedaald zijn, zij ook genegen zijn hun rit goedkoper te rijden'*.

Op de melkrijders werd wel eens een zware wissel getrokken. Zo was nu eenmaal die tijd.

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.



Beemster ? Melkvervoer per vrachtauto met – oom - Cor vd. Oort

Bron: eigen bezit zhn

De makers van de bus

[052] Gigantische hoeveelheden bussen waren er in het hoogtepunt van het bussenmelk-tijdperk - de zestiger jaren -in gebruik. Per jaar moest de industrie zo'n 125.000 nieuwe exemplaren aanleveren.

Dat gebeurde vooral door de firma's Oreel, De Jong uit het Friese Gorredijk en Van Wijk en Boerma, die zo'n 40% van de Nederlandse behoefte voor hun rekening namen. Alleen al naar Gelderland/Overijssel dirigeerde De Jong een 15 à 20.000 stuks per jaar.

Voor de herkomst van de bus geeft een gedenkboek van de firma J. I. de Jong uit 1959 een helder inzicht. De J. I. de Jong-melkbussen- en metaalwarenfabriek NV te Gorredijk vierde toen het 100-jarig bestaan.

In 1859 speelden zich nog de volgende taferelen af: 'Wordt het vee in de weide gemolken, dan moet de melk in emmers aan het juk naar de boerderij worden gedragen. Bussen zoals de zuivel die kent zijn nog niet in gebruik en gevulde emmers kunnen noch op een boeren- nog op een kruiwagen vervoerd worden, als het tenminste de bedoeling is dat een behoorlijk deel van de melk in de melkkelder terecht zal komen'. Echte melkbussen had men toen op de boerderij nog niet zo nodig, want vanuit de emmers werd de melk in de molkenkelder in zgn. aden geledigd. Dit waren grote houten-later koperen schalen met een vlakke rand.

De massale opkomst van de melkbus ontstond tegelijk met de opkomst van de industriële zuivelbereiding, dus in het laatste kwart van de 19e eeuw. Er begon toen een einde te komen aan het eeuwenlang bedrijf waarbij de melk op de boerderij gekarnd en verkaasd werd. De ronde vorm van de bus was toen nog niet universeel. Zo zonden, volgens het gedenkboek, enkele boeren uit Oudega een tijdlang dagelijks elk een bus melk op proef naar de nieuwe zuivelfabriek in Aagte. De melk werd met de hondekar vervoerd en wel in bussen die een vierkante gedaante hadden en elk 40 liter melk konden bevatten.

De eerste transportkannen [053] van De Jong kostten tien gulden per stuk. Ze waren gemaakt van vertind koper. Later bediende men zich van vertinde plaat. De opkomst van de zuivelfabrieken (1889) maakte van de melkbus een belangrijk artikel, dat aanvankelijk op vele plaatsen in Nederland werd geproduceerd. Uiteindelijk bleven er maar drie fabrieken over, ontstaan uit voormalige koperslagerijen.

Duitsland

De ouderwetse bussen, waarvan de vorm misschien uit Duitsland afkomstig was, hadden een nauwe hals en waren ook wat slanker dan de tegenwoordige. De inhoud van de meeste bussen was toen al 30 of 40 liter, in zandstreken (zoals in Drenthe en Twente) vaak 20 liter. De grote maten werden in Friesland, Groningen en ook in de beide Hollanden gebruikt.

De firma De Jong vond haar klantenkring in een flink deel van Nederland. In 1906 verwierf zij op een te Nijmegen gehouden landbouwexpositie een eerste prijs voor haar bussen. In een folder uit die jaren roemt de firma over haar eigen produkten: 'Onze

melktransportkannen worden gemaakt van zwaar Engels staalplaat en slechts uit twee delen geperst waardoor deze bussen aanmerkelijk gemakkelijker schoongemaakt kunnen worden dan de gewone soorten'. In 1934 werd begonnen met het verwerken van roestvrijstaal, dat toen opkwam. Later ging men de bussen voorvertinnen d.w.z. dat ze bij een temperatuur van 220 graden een blinkende jas aankregen. Dan volgde de navertinning, en tenslotte controle of het afsolderen wel goed gelukt is. Met gepaste trots meldt het gedenkboek: *'Wist u dat er zoveel handelingen verricht moeten worden voordat de melkmachine of de handen van de melker (of melkster) het produkt van Gorredijk met het kostelijke witte vocht voor onze zwart- of roodbonten of mogelijke blaarkoppen kunnen inwijden?'*

De laatste

In 1973 maakte De jong de laatste bus. *'In de laatste jaren daarvoor ging het al bergafwaarts met de melkbus. In de gloriejaren van de melkbus vormden de drie Nederlandse busfabrikanten een kartel. De afspraken hadden betrekking op de prijs en in de praktijk zal de kwaliteit van de bus weinig uiteen hebben gelopen. Wij maakten 40% van de Nederlandse bussen, de firma Van Wijk & Boerma eveneens 40% en Oreel 5%. Laatstgenoemd bedrijf heeft het trouwens het langst volgehouden met bussen maken. Het hoogtepunt van de bussenproductie heeft vlak na de oorlog gelegen, zo'n 150.000 per jaar. Dat was het inhaaleffect van de oorlog',* vertelt directeur De jong.

Hoe heeft het bedrijf de ondergang van de melkbus overleefd? J.G. de Jong: *'We zijn door een diep dal gegaan. Behalve melkbussen produceerden we de laatste jaren vrij veel flessenkratten en 20-liters limonadetanks. Nadien zijn we op grote schaal overgeschakeld op allerlei roestvrijstalen tanks, biervaten, boilers enz. In de 70-er jaren hebben we het een poosje heel moeilijk gehad, maar uiteindelijk zitten we op hetzelfde personeelsbestand als omstreeks 1960, nl. een 70 à 75 mensen'.*

1

Superheffing

De jong denkt met genoegen aan de hectische jaren terug dat er melkbussen vervaardigd werden. Het vergenoegt hem dat dankzij de superheffing een bepaald type melkbus weer in zwang is gekomen. Het betreft een speciaal model 40-literse bus, waarmee op de boerderij gekarnd kan worden. Een deksel is er niet bij, want er hoort een roerwerk in gestoken te worden, aangedreven door een elektromotortje. Per jaar gaan er tegenwoordig toch nog weer een 300 à 400 van zulke bussen over de toonbank. De melkbus ver gaat nooit!

Dekselse deksels zorgen in zuivelfabriek voor hoofdbrekens

[054] Als een melkbus gevoel had, zou hij met weinig plezier terugdenken aan de zuivelfabriek. Daar onderging hij een ware martelgang. Er werd mee gesmeten en elke bus werd zo'n beetje gekielhaald in de kannewasmachine. De deksels moesten het vaak nog eens extra ontgelden. Met klomp, hamer of deksel werden ze mishandeld. Oud-Coberco directeur **K. C. de Wit** kan zich over dat korte verblijf van de bus in de fabriek het nodige herinneren.



Oud Coberco-directeur K. C. de Wit

'Het begon bij de aanvoer van de bussen bij de fabriek. Bij de meeste ondernemingen moesten de melkrijders een begin maken met het lossen van de melk. Dat deden twee melkrijders, die achter elkaar kwamen. De één haalde de bussen van de wagen, de ander tikte de deksels eraf. Dat samenwerken moest.

Kannewasmachine

De kannewasmachine was enerzijds een zegen, maar heeft anderzijds heel wat problemen veroorzaakt. Later kreeg je de combinatie met uitdrupapparatuur.

Eerst waren er de ronde kannewasmachines; die draaiden dus in het rond; in de zijkant was een groot gat, waarin de bus werd gezet en daarnaast werd de bus eruit gepakt. Later kreeg je de lange kannewasmachine; daar gingen de bussen aan de ene kant in en aan de andere kant weer eruit; bij sommige moesten ze eruit gepakt worden. Nog weer later kreeg je het zelf-kiepend systeem.

Eerst werden de bussen met de hand uit de kannewasmachine gehaald, later ging dat automatisch. Vervolgens kwamen de rollenbanen in de mode. Er ontstond toen een losplaats en een ontvangplaats. De moeilijkheid was, hoe meer bussen je binnen kreeg, hoe meer ruimte je nodig had om die lege wagens kwijt te raken. Men is er daarom begonnen het lossen en laden niet meer tegelijk te doen. Het tempo kon nu veel hoger worden, omdat men alleen loste en verderop de boel weer oplaadde. Dat vereiste echter buiten de fabriek een lang circuit, omdat je ook binnen een lang circuit moest hebben om alle bussen kwijt te raken. Die melkrijder ging gedeeltelijk terug met schone bussen en gedeeltelijk met ondermelk, een ingewikkelde organisatie.

Als het goed was, dan liet je de schone [055] bussen voor het ondermelktap-apparaat lopen. Je schoof de te vullen bus er even uit, naar achteren en dan weer naar je toe. Aanvankelijk liep het hele zaakje onder dat tap-apparaat door en werden ook de schone bussen bevuild. Het reinigen in de kannewasmachine gebeurde door voorspoelen met koud of lauw water. Dat werd automatisch ingespoten, meestal van onderen. Je had machines waar een spuit in ging.



Buiten de fabriek; begin vd. problemen scheiding van bus en deksel

Bron: zhn

Die waren qua reiniging prima, maar als er iets gebeurde, dan liep zo'n ding vast en was die spuit niet helemaal op tijd onder. De voorspoeling vond dus plaats met lauw of koud water, de heetwaterspoeling met eventueel een reinigingsmiddel. Die kannewasmachines 'zopen' water, het ene na het andere bad. Je had meestal nog een voorspuitje dat de hoeveelheid drupmelk vergrootte. Het uitlekgedeelte aan het eind had een klein spuitje, ook om die baden niet te versmeren.

Het reinigen van de bussen gebeurde vroeger op de boerderij, een dagelijks terugkomende crime. In het algemeen deed de vrouw dat, of de kinderen. Soms de boer zelf. Er zat duidelijk verschil in dat schoonmaken, sommige boeren deden er nauwelijks iets aan, anderen deden het in de sloot! En er waren ook boeren die de bus aan de buitenkant prima schoonmaakten, maar de binnenkant niet. Dat kwam het duidelijkst naar voren toen de bussen op de fabriek gereinigd gingen worden en de kwaliteit van de bussen wat achteruit ging. Er waren ook boeren die gemakshalve de chloorbleekloogspoeling toepasten zodra de bussen thuishkwamen, in plaats van vlak voor het melken. De bussen gingen dan roesten.

Bij het vroegere handwerk werden de bussen met speciale 'boenders' schoongemaakt. Sommigen deden het met een lap met zand. Dit was voor de buitenkant goed, maar voor de binnenkant niet, het bevorderde bacterie- en roestvorming. De vraag om bussen te reinigen op de fabriek, kwam vanuit de boeren. In elke provincie is het weer anders toegegaan. Toen ik voor de oorlog als volontair in Friesland kwam (1938 in Delfstrahuisen), was daar al een kannewasmachine. In 1952 in Hardenberg was er nog geen [056] kannewasmachine. De grootte van de boerenbedrijven zal daarop wel van invloed zijn

geweest. Kleine boeren met een paar bussen hadden er immers niet zoveel behoefte aan. Als het aantal bussen per veehouder wat groter werd, was het vooral de boerin die erop aandrong dat de bussen schoongemaakt van de fabriek terugkwamen.

Hardenberg had omstreeks 1952 zo'n 1200 boeren en tezamen zo'n 16 miljoen kg melk, zeg maar 14.000/15.000 kg per boer. In Noord-Holland en Friesland was het gemiddelde toen al 40 à 50.000 kg. De melkhoeveelheid op de boerderij zal zeker haar invloed op de komst van de kannewasmachine hebben gehad. In het oosten van het land kwam erbij dat hier alle ondermelk naar de boerderij terugging van de boterfabrieken. De bussen werden direct na het reinigen weer gevuld met ondermelk. Dus moesten de boerinnen deze thuis toch weer schoonmaken.

Weliswaar had je de wei-terugname in Friesland en West-Friesland, maar die hield vrij snel op door de komst van de Wei- en Melksuikerfabrieken. Ik herinner me uit mijn jongensjaren dat elke dag wel een paar keer een schuit met wei uit Lutjewinkel naar Uitgeest voer. De bussen konden zodoende al mechanisch gereinigd worden.

Die oude kannewasmachines beschadigden niet zoveel. Daarbij werden de bussen door een man met de hand in de machine gezet en er zo ook weer uitgehaald. Het deksel hing er aan een haak boven. De verdergaande mechanisering van de kannewasmachine heeft de beschadiging van de bussen nadelig beïnvloed. In het oosten van het land kregen we er in de vijftigerjaren mee te maken. De drang daartoe kwam niet uit het bestuur maar het waren de boeren.

Aanvankelijk waren de fabrieken van mening dat de kwaliteit van de melk erdoor verbeterd zou worden. Later had ik mijn twijfels hierover, vooral toen bleek dat de kannewasmachine niet al te best werkte. De bussen werden eerder smeriger dan schoner! De boeren deden namelijk niets meer aan de bussen als deze op de fabriek werden gereinigd. Ik heb zo'n gevoel dat er ook verschillenden bij waren die redeneerden: 'Als we de ondermelk eruit gooien, hoeven we hem alleen even om te spoelen met koud water, die bus is toch op de fabriek goed schoongemaakt'. Ik geloof dan ook niet dat er enige kwaliteitsverbetering van de melk door de kannewasmachines is opgetreden. Zeker niet als men de temperatuur van het reinigingswater wat laag afstelde omdat de man die de hete bussen moest aanpakken, liever geen verbrande vingers had. Hij had weliswaar handschoenen aan, maar die dingen [057] waren ook niet zo fijn. Die raakten ook wel eens wat dun en kapot.

Ik heb de temperatuur van dat reinigingswater verschillende keren moeten corrigeren, naar boven! De oude kannewasmachine had het voordeel dat je de bussen waarin ondermelk werd gedaan, buiten de reinigingsbaan kon houden. Toen het allemaal geautomatiseerd werd, kon men die bussen niet meer uit de banen sleuren. Ze kwamen allemaal door de kannewasmachine. Het gaf allemaal extra beschadiging. Het was overigens een hele gebeurtenis voor de boeren toen ze die bussen schoon thuis kregen. De binnenkomst van de kannewasmachine is echter ook de oorzaak geweest dat het verbruik van ondermelk en wei op de boerderij nogal aanzienlijk daalde. Overigens, in dezelfde jaren ontstond ook de Berkelstroom (Lochem), de Condensfabriek (Deventer) en de Weipro-

duktenfabriek

Terugsturen

Bij het kwaliteitsonderzoek werden - eens per 14 dagen - monsters genomen. Niet van iedere bus, dat kon men niet bijhouden. Men mikte op ongeveer 50% van de bussen. Het kwaliteitsmonster moest hij de ene veertien dagen van de warme melk en de andere veertien dagen van de koude melk nemen. Dat moest uit de bussen gebeuren, anders zat de melk door mekaar. Voor het vetgehaltemonster was een verzamelmonster nodig.

Daartoe werd eerst alle melk van één boer in de ontvangbak gestort. Als in die bussen zure of sterk afwijkende melk zat, werd die teruggestuurd, tenminste als je het merkte. Als je het niet merkte, raakte de centrifuge verstopt doordat de kaasstof uitvlokte tijdens het pasteuriseren als de melk van heel slechte kwaliteit was.

[058] 's Maandagsmorgens deden we de zgn. alcoholproef. Van alle koude melk werd even een monster genomen. Een beetje melk mengen met een hoeveelheid alcohol, bij iedere bus. Behalve bij de warme, daarvan mocht je aannemen dat die goed was. Als de melk uitschifte, werd de bus eruit gegooid en werd de kookproef toegepast. Het schiften zie je bij de alcoholproef direct, hoe sterker alcohol, hoe gauwer de melk schift. Als er veel bussen zuur waren en later toch goedgekeurd werden, omdat ze wel koken konden verdragen, kostte dat veel tijd.

Je kon de alcoholproef ook achterwege laten, maar dan was het oponthoud nog veel erger: dan sloeg de centrifuge helemaal dicht. Je kon de melk ook niet meer voor verpoederen afleveren aan de Berkelstroom. Als je het wel deed, kreeg je de melk prompt weer terug. Dat was natuurlijk helemaal feest! Je moest die alcoholproef toch maar voor lief nemen.

Bonnetje

Als de bussen naar de boer teruggingen, dan zat er een bonnetje aan met de geleverde hoeveelheid melk. Sommige fabrieken deden dat eens per veertien dagen of eens per week. Meestal gebeurde het óf van de vorige levering, óf van dezelfde dag nog. Soms gingen bijzondere boodschappen ook wel eens 'per bus'. In bepaalde gebieden was het zelfs gebruikelijk dat het melkgeld via de melkrijder naar de boer ging. Tussentijdse berichtjes gingen ook via de bus, bijv. op zaterdag geen melk ophalen. Belangrijke circulaire gingen met het melkgeld mee of via de melkrekening. Dus per post. Destijds, toen de fabriek nog zelf de kwaliteit van de melk onderzocht, kregen ook de derde-klassers een briefje. Daar hadden verschillende boeren bezwaar tegen, want dan zagen ook de burens dat het derde klas was! Ik had wel begrip voor dat bezwaar, dus stopten we het briefje in een enveloppe.

[059] Maar daar maakten anderen weer bezwaar tegen, want als er een enveloppe aan de bus zat, dan kón het derde klas zijn! Dat was altijd een teer punt. Een brief werd 'bevestigd' tussen deksel en de bus. Een slordige melkrijder deed het ook wel eens in de bus. Ook - om bestwil - als het regende. Dan gebeurde het wel eens dat de briefjes in de verse melk terugkwamen! Het was tevens een bewijs dat de boer de bussen niet omge-

spoeld had, anders was hij het briefje wel tegengekomen. Ook als er afgekeurde melk terugging, zat er een heel duidelijk briefje aan de bus, vaak van een de aandacht trekkende kleur. Dat verwekte bij verschillende boeren bittere ergernis. Ik vond dat beter dan onverschilligheid. Ze moesten er immers voor zorgen dat de kwaliteit van die melk beter werd. Het leveren van zure melk was natuurlijk een grotere fout dan een keer per ongeluk derde klas hebben.

Kleuren

Later (in de jaren zestig) is het automatisch bussen storten in zwang gekomen. Er hoefde geen hand meer aan te pas te komen. Je zette de bus op de baan neer, en de intrekbaan trok hem in het stortapparaat die de bus deed kiepen; vervolgens verdween de bus in de kannewasmachine. Volledig zonder dat er een hand aan te pas kwam.

Tegelijk met de automatisering van het melk storten is het 'merken' van de bussen in gebruik gekomen. Iedere boer had de hals van zijn bussen een aparte kleur gegeven. Je had zeven kleuren en bij de achterste boer begon je weer vooraan. Door dit systeem kon de melkontvanger goed zien dat er een serie bussen van een andere boer aankwam. De melkontvanger drukte dan op een knop, waardoor het storten in de ene bak werd afgesloten en de zwaai-arm naar de andere bak ging. Men heeft op een aantal fabrieken geprobeerd per boerderij slechts één bus te 'merken', dit door één rubber band te vertrekken per veehouder. De melkrijder moest er dan voor zorgen dat de eerste bus van iedere boer die band om had. Als je een beetje slordige melkrijder had, werkte dat systeem niet. Van het begin af aan heb ik daarom alle bussen en deksels gekleurd.

Trouwens, dan ging het nóg wel eens fout als een boer ging verhuizen. Alles bij elkaar was het toch geen gek systeem. Kleuren waren immers gemakkelijker te zien dan busnummers. Voor de melkrijder zelf was het ook gemakkelijk, vooral met het lossen. Een moeilijkheid was dat die banden er niet goed op bleven zitten. Je moest ze elk half jaar een keer bijstrijken. Het moest een hittebestendige verf zijn, vanwege de kannewasmachine. Men had ook opgeplakte banden. Het nummeren van de bussen was ook een heel chapiter, die nummers moesten nl. wel eens vernieuwd worden. Wij hadden meestal koperen nummers, maar men gebruikte ook opplaknummers of men verfde de nummers.

De koperen nummers waren [060] natuurlijk het mooist, maar ook het duurst, en het opbrengen was tijdrovend. Ze waren wel duurzamer dan de plastic nummers. Ze raakten ook wel eens los. Het hing er ook vanaf wie ze erop soldeerde; als het een beetje half gebeurde, raakten ze vrij gauw los. De afdruk bleef er wel in, maar dat was toch slecht leesbaar. De plaknummers waren meer voor tijdelijk gebruik. Die gaven we wel eens mee aan de boeren, want als je zelf het nummeren wilde doen, moest je de bussen een dag aan de fabriek houden. Dat was in de winter wel mogelijk, maar dan kreeg je de bussen moeilijk van de boerderij, en in de zomer kon de boer de bussen geen dag missen.

Melkgeld

Ik heb wel meegemaakt dat er melkgeld áán of in de bussen zat. Normaal moest de melkrijder het geld aan de boer overhandigen. Dat deed hij ook graag, er schoot nog wel

eens een borreltje over, maar bij haast werd het geld ook wel eens in of aan de bus gedaan. Ik heb wel meegemaakt dat een boer kwam klagen dat hij geen melkgeld ontvangen had.

Toen bleek - het was in de winter - dat de melkrijder het onder de bus gelegd had. Het was onder de bus bevroren! Het melkgeld werd ook wel in de bus gegooid. Het is ooit eens in de melk aan de fabriek teruggekomen! De melkrijders hadden na ons (Hardenberg) de opdracht, en wij waren één van de fabrieken die het langst met cash melkgeld zijn doorgegaan, om de enveloppe met geld aan de bus te doen als zij zagen dat iemand uit het huis dat zag.

Anders moest hij het geld weer meenemen. Er waren ook afspraken dat melkgeld van de boeren die een eind van de weg afwoonden, een paar huizen verder bij een buurman die aan de weg woonde, werd afgegeven. De moeilijkste situaties ontstonden wanneer het bedrag niet precies klopte, bijv. als de boer een briefje van honderd miste. De vraag was dan: had het briefje er wel of niet in gezeten? We gingen dan zo gauw mogelijk naar de boer toe. Ik heb een keer meegemaakt dat de vrouw erbij betrokken was en het briefje van honderd uiteindelijk uit de linnenkast vandaan kwam!

Het is ook wel eens niet terecht gekomen. Soms hadden we het geluk dat er nieuw geld gebruikt was, met opeenvolgende nummers. Het eerste wat je dan deed was naar de voorgaande en naar de volgende boer in de rit gaan; daar noteerde je de nummers en je vroeg die mensen of ze het geld even wilden bewaren. Als die nummers dan geen [061] 'misser' toelieten, kon je aantonen dat de middelste boer het complete bedrag had ontvangen. Het was immers door de boekhouder ingepakt aan de fabriek en door de directeur gecontroleerd. Ik heb vaak op de 'controle' gezeten.

Als een melkrijder nonchalant het geld aan de bus liet zitten, riskeerde hij zijn job. Als ik het constateerde was hij melkrijder af. Bij ons hadden ze duidelijk de instructie: als er niemand was om het geld te ontvangen, ook de buurman niet, dan moest men het geld mee terugnemen naar de fabriek. Daar was ik niet soepel mee, dat werd tot op de letter doorgevoerd. De betalingswijze van het melkgeld is veranderd toen men de melkgeldadministratie aan de GOZ (Zuivelbond Zutphen) overdroeg. Dat mag een beetje een verarming van de functie van melkrijder geweest zijn, voor de boer had het alleen maar voordelen. Iedere boer kreeg toen een duidelijke afrekening.

Deksels

De deksels vormen een drama apart bij het verhaal over de bussen. Ze pasten niet altijd. Vooral toen de kannewasmachines kwamen, zijn de klachten over de niet passende deksels begonnen. Er bestonden verschillende soorten deksels. Bijvoorbeeld de zgn. zelfklemmende deksels. Ze hadden een half maantje in de rand van het deksel iets naar buiten gebogen, zodat men het deksel ietsje kleiner kon houden dan de rand van de bus. Het nadeel was dat die halve [062] maantjes in de kettingbaan in de kannewasmachine afbraken en dus niet meer klemden. De hele boel liep dan in de soep. Deksels waren in de kannewasmachine rottingen.

Als directeur moest je natuurlijk altijd een mooi verhaal ophangen bij de boeren waaróm deksels niet op de bussen pasten. Als hij een deksel van een boer had waarvan hij het busnummer niet kende, dan kon de melkrijder daarvoor zorgen. Je zag melkrijders de deksels dan ook wel eens verleggen. Maar als je een minder goede melkrijder had, en hij werkte met twee lagen bussen, dan stampte hij die deksels erop, omdat hij anders het schot niet kwijt kon. Het gevolg was dat de boer het deksel niet van de bus af kon krijgen en dan het karwei verhielp met de hamer of met een andere deksel.

De aluminium bus heeft niet zo'n opgang gemaakt (drie à vier fabrieken in onze provincies), toch was het de beste bus. Hij roestte niet en ging lang mee. Hij was alleen duur en hij had nóg een bezwaar: de kannewasmachine moest van een speciale constructie zijn in verband met het gewicht. Bij de aluminium bus moest je met minder kracht spuiten, maar met evenveel water. Als je dus het ongeluk had dat je aluminium bussen door een kannewasmachine liet lopen die voor ijzeren bussen ontworpen was, dan vlogen de bussen zo bovenop de straal uit de machine, tegen het dak aan! Het was ook wat bezwaarlijk dat de aluminium bussen vanwege hun geringe gewicht makkelijk van de weg waaiden. Ze werden bovendien graag door passerende scholieren in de sloot geschopt. In de vijftiger jaren kostte een gewone bus zo'n f 25 en de aluminium bus f 70.

Mijn pech was dat vanwege het schoonmaken door die kannewasmachines, er geen melk meer zat tussen de rand van het deksel en de rand van de bus. Dus ging het glijden heel stroef. Bovendien raakten ze steeds meer roestig, omdat ze langdurig vochtig langs de weg of op de boerderij bleven staan. Als een deksel moeilijk van de bus ging, werd er eerst flink gemopperd. Had dat geen resultaat dan werd het ene deksel er met het andere deksel afgeslagen. Dan kwam het deksel in nog beroerdere toestand. Je kon ze er vrijwel niet meer afkrijgen. Er zijn zelfs machines op de markt geweest waarmee je de deksels kon uitdeuken. Ik ben op een paar fabrieken geweest waar ze zo'n ding hadden. Eens in de zoveel tijd stonden er een paar man op de melkontvangst om de rottige bussen en deksels eruit te pikken en ze ter plekke weer glad te draaien. Ja, die deksels hebben ons ook veel malheurbezorgd. In de fabriek liepen die boven door de kannewasmachine heen. Soms gebeurde het dat het verkeerde deksel op de bus kwam. Dan liep het hele systeem in de fout, tenzij er een heel attente vent aan het eind van die machine stond die de deksels allemaal even omlegde.

In Hardenberg hadden wij zowel de bussen als de deksels genummerd. Maar als de boer het niet goed uitkwam verwisselde hij er wel eens een, dan had je bijv. busnummer 6 bij deksel nummer 10. Dat ging pas echt een probleem worden toen de automatische bussenspoelmachines kwamen. Op de meeste fabrieken was men er huiverig voor om de boeren te gauw te dwingen de bussen te vernieuwen. Het nadeel van die zuinigheid was dat je er even te lang mee doorging en de combinatie bus-deksel één grote puinhoop werd.

Bij nieuwe bussen paste het deksel precies. Maar in de bussenwasmachine [063] kregen ze zoveel op hun donder, dat ze allemaal verschillend werden. Als een bus even een tik kreeg, paste alleen het eigen deksel er maar op. Als alles nieuw is, zijn ze nog uitwisselbaar. Later niet meer. Het beschadigen vond vooral plaats bij het afhalen van de deksels.

Zo gauw dat wat stroever ging en de bus bovendien een tijdje gestaan had, zat het deksel muurvast, werd het ene deksel met het andere kapot geslagen! Als er eenmaal een deukje in zat, ging het wat zwaarder en dan kreeg hij er weer een paar deukjes bij, op 't laatst was het net een sneeuwbal!

Beschadigingen ontstonden ook bij het van de wagen vallen. Als het aftakelingsproces eenmaal was begonnen, werd het hoe langer hoe erger. Ik vond het altijd een crime, die deksels. In de kannewasmachine ontstond de meeste beschadiging. Als die wat oud werd, of de bovenrand van de bussen raakte kapot, dan viel de bus om, liep vast en ontstonden er ernstige indeukingen. Het was een vicieuze cirkel. Vooral de laatste jaren gingen de bussen er slecht uitzien. Toch kon je een boer toen niet meer zeggen: koop een nieuwe bus van 60 à 70 gulden. Je ging er wat te lang mee door. De kannewasmachines werden ook niet meer vernieuwd. Al met al liep het slecht en werd het hoe langer hoe beroerder.

Het gebeurde natuurlijk ook wel eens dat een deksel op de verkeerde bus terecht kwam. Daarom kreeg de ondermelk tapper, die toch minder werk had, de taak om te zorgen dat die deksels in de juiste volgorde rond kwamen.

Blinkende melkbussen, dat was een stukje boerentrots

[064] Meer dan tienduizend keer zijn de melkbussen door zijn handen gegaan. Vijftig jaar lang vormden zij een onderdeel van zijn dagelijkse beslommeringen: het schoonmaken, het schuren, het volmelken van de bussen. Arie van Engelenhoven uit Ede kan het zich nog allemaal goed herinneren. Een terugblik op meer dan een halve eeuw beuren aan de bus.

'Het was vroeger langs de weg een mooi gezicht, al die blanke bussen op een rij bij iedere boerderij'.

Later zag je steeds meer roestige bussen. De buitenkant was kennelijk niet belangrijk meer. Mijn vrouw (ze is in 1986 overleden) heeft het schoonmaken altijd met plezier gedaan. Van jongsaf aan heeft ze dat geleerd. In haar leven heeft ze duizenden bussen gewassen. Vooral in de begintijd was het belangrijk en ook een hele eer om de bussen blinkend aan de weg te hebben. Anders was je een slordige huisvrouw. In 1942 zijn we getrouwd. Destijds hadden we ondanks de 12 à 13 melkkoeien vrij veel bussen. Dat kwam omdat de melk slechts één keer per dag werd afgehaald, ook in de zomerdag. Alleen op zaterdagavond was er een extra rit. In de begintijd kwamen alle bussen vuil terug van de fabriek. Later kreeg men een bussenwasmachine. Toen moest je alleen de bussen schoonmaken waarin de ondermelk werd teruggeleverd.



Het Edese echtpaar Van Engelenhoven.

Mijn vrouw vertrouwde het niet altijd als de bussen schoongemaakt van de fabriek terugkwamen. Ze deed het werk geregeld over. Vooral als de kwaliteit van de melk tegenviel zocht ze de oorzaak in de bussen. Er bleef daarin weleens aanslag achter, waarop ze nog eens extra boende.

Alles met soda. Daar was ze gek op. De bussen, daar moest je met een borstel en soda goed doorheen'.

Zuinig

'De melkrijder zette de lege bussen aan de weg, die een 25 meter van onze boerderij ligt. Een bus met ondermelk werd dadelijk in een ton gegoten. Daarna spoelen met water, je was nogal zuinig, dus ook het spoelwater ging de ton in! Vervolgens met heet water en soda van binnen goed omwassen, daarbij gebruikte mijn vrouw een kromme harde bor-

stel, vooral goed langs de randen, want daar zat nog weleens vuil. Vervolgens de buitenkant wassen, en dan de bussen op het rek zetten. In een halfuurtje was ze wel klaar. Daarbij nam ze ook de emmers, de teems en dat soort dingen mee. Het schuren deed ze hooguit eens in de week. Daartoe mengde ze zand en sofa in een pot, en gebruikte een harde borstel. Hoe mooier de bussen blinken, hoe trotser ze was!

Met de deksels was er ook weleens wat. Daar zaten vroeger van die randen in, die je met een pannenspons moest schoonmaken, ook weer met sodawater. Zelf heb ik de bussen nooit schoongemaakt, mijn vrouw zou gedacht hebben: dan komt er niets van terecht!'

'Een heel enkele keer vergat ze het bussen [065] schoonmaken. Normaal was dat vaste prik na het brood eten. Het schoonmaken van bussen en teems deed ze meestal het eerste; anders vergat ze het voor de hele dag'.

'Na het schoonmaken werden de bussen op een houten rek gezet. Daar konden er twee keer vijf op, samen tien dus. Je kon ze ook wel op mekaar leggen, net zoals de melkrijder deed. Later, toen de bussen schoon van de fabriek kwamen, hoefden ze niet meer in het rek. Dat gebruikten we dan alleen voor de teems en de emmers, en een enkele bus. De deksels legden we onder op het rek. We hebben altijd een goed sterk houten rek gehad. Gewoon grijs geverfd. Vroeger hadden we het bussenrek binnen staan. Dan kon er bij wind ook geen zand inwaaien. Op de meeste boerderijen zullen de bussen wel buiten hebben gestaan. De bussen die we 's winters niet nodig hadden, zetten we boven op zolder neer. In de stal gingen ze zo roesten, hè. Dan had je er ook geen overlast mee op de geut'.

'Handkarretje'

'Omdat we veel waarde hechtten aan zindelijke bussen, gingen we ze altijd direct van de weg ophalen. Anders kwamen ze bij slecht weer onder de modder, en bij winterdag onder het zoutstrooien. Later, bij 40 melkkoeien, stonden er geregeld wel 15 à 16 bussen aan de weg, in totaal hadden we meer dan 20 bussen. Ik ging ze met een handkarretje van de weg ophalen, of met een karretje achter de trekker. Op het handkarretje konden zes bussen, met de tractor wel twaalf. Het ging steeds moeilijker met de bussen, ook al omdat we er zoveel nodig hadden. Daarbij kwam dat de melkboer de bussen niet meer aan deze kant, maar aan de overkant van de weg neerzette. Dat vanwege het drukke verkeer. Dan moesten we altijd de weg oversteken'.

'Ik had het weiland deels bij de boerderij en deels een kilometer verder liggen. Melken deed ik met het paard en de dresseerkar. De grootste helft van de zomer kon ik de koeien thuis melken. In de nazomer een tijdje van huis af. In de zestiger [66] jaren zijn we machinaal gaan melken, tot die tijd altijd nog met de hand. Het was vroeger in dit gebied gebruikelijk dat de vrouw mee ging melken, overwegend kleine gemengde bedrijven, men hield zo min mogelijk personeel'.

Voor- en nadelen

'Dat we bij het tankmelken de bussen niet meer schoon hoefden te maken vond ik niet zo belangrijk. Wél vonden we het erg fijn dat we de bussen niet meer hoefden te koelen, ophalen enz. Dát was gewoon een opluchting, helemaal geen zorg meer om de bussen.

Vroeger bij warm weer, als om elf uur de bussen nog niet waren opgehaald, gaf dat extra zorg'.

'Vroeger ging het koelen zo: een betonnen bak met water waar je de bussen in- en uitbeurde. Boven stroomde het water eruit, en onder het koude water erin. Dat was wel een mooi systeem, maar later kwam de ringkoeler, en dit bleek nog beter'.

'Al dat werk met bussen vond ik op zich niet zo erg, maar ik was voor één ding heel erg blij dat we ze aan de kant konden zetten. Bij het bussen ophalen 's avonds in het donker ben ik namelijk een keer door een bromfietser die geen licht op had, geschept. Dat heeft me maandenlang in het ziekenhuis doen belanden. Ik heb er nog een kapotte heup aan overgehouden'.

'Ik had overigens niks tegen de bussen. Je wist immers niet beter. Je was ermee grootgebracht. De tijd gaat zo snel. Toen het tankmelken erin kwam, dachten wij nog: dat is voor ons de verre toekomst!

[067] Het gaat zo gauw, je melk in een tank voordat je het wist. Ik vond het een grote uitkomst. Ik verlang niet meer naar de bus terug. Je had hier in de streek veel kleine boeren met bezwaren tegen het opheffen van de bus. Nu hoor je ze niet meer. Dat tankmelken is een hele uitkomst. Het bussenmelken had toch wel één groot voordeel, dat ik nu pas goed beseft. De melk moest op tijd aan de weg staan. Je moest er dus 's morgens op tijd uit! Nu, met het tankmelken, blijven de boeren veel langer op bed liggen. Vroeger moest je om half acht de melk aan de weg hebben, daarop werd de klok gezet. Dat was toch een goed ding. Het verplichtte je tot discipline.

Tegenwoordig moet de jeugd ook goed aanpakken, maar vroeger werd er meer op tijd gewerkt.'s Morgens om vijf uur uit bed, 's winters om zes uur, anders had je de melk niet op tijd aan de weg. Overigens heb ik nooit te klagen gehad over de melkrijder als ik ooit iets te laat was. In al die jaren heb ik maar één keer beleefd dat een melkrijder is doorgereden. Nu moet je dat ook van twee kanten bekijken. Als de melkrijder te laat op de fabriek kwam, viel hij buiten de dagelijkse orde van het lossen. Dan moesten zijn bussen er later weer tussengedrukt worden, hetgeen ook weer moeilijkheden gaf'.

'Wat ik vroeger een nadeel vond bij de melkrijder, was dat we ieder jaar een ander kregen. De chef moest van de fabriek ieder jaar de ritten opnieuw indelen. De nieuwe man kon er niks aan doen, maar de eerste veertien dagen gaf dat altijd aanpassingsproblemen. Toen het werk later aanbesteed werd aan dezelfde melkrijder, vond ik dat een hele verbetering'.

'De bussen hadden ook het voordeel dat, als je ze terugkreeg, er een briefje inzat [068] hoeveel je precies geleverd had. Dan kon je meteen zien of het klopte! Nu, met de tank, klopt het ook wel, maar dat moet je allemaal maar geloven! Ik bedoel, je had direct controle.

Vroeger bij de melk, als het verschil te groot was, zei je dadelijk: dat klopt niet. Ik moet

overigens zeggen dat ik nooit bonje met de fabriek over die melk heb gehad. Ik had wel eens wat, maar als je er melding van maakte, werd dat meteen in orde gemaakt. Zo hoort het ook! Of ze bij de fabriek eerbied voor mijn naam hadden? Dat kan zijn, mijn grootvader was in 1903 bij de oprichters van de fabriek en mijn vader heeft ook in het bestuur gezeten. Ikzelf later in het districtsbestuur'.

Relatie met fabriek

'Je had wel boeren die zoveel mogelijk (halfvolle) bussen aan de weg zetten. De melkrijder boos, die goot ze dan weer bij elkaar in. Dan moest de boer extra bussen schoonmaken. Hij leerde het wel af! We hadden ook wel eens een halve bus vol, omdat je de avondmelk niet bij de ochtendmelk mocht gieten. Overigens deden we de bussen zoveel mogelijk vol'. 'De bussen hadden heel vroeger nogal wat te verduren bij het vervoer. Die ouderwetse wagens hadden geen luchtbanden, terwijl de bussen in dubbele rijen op elkaar werden 'gestampt'. Daarmee kregen ze lelijke opdonders. Later kwamen er goed verende wagens, waarop de bussen veel minder te lijden hadden. Daar stond natuurlijk wel tegenover dat ze in de fabriek meer deuken kregen. Een voordeel van melkbussen was ook dat, als er penicilline in de melk zat, het maar één of twee bussen betrof. Dan had de fabriek malheur, dan had de koe malheur'.

'Aanvankelijk hadden we eigen bussen, [069] later huurbussen van de fabriek. Dat vond ik toch wel het gemakkelijkste, dan hoefde je ze niet te kopen. Hoewel, voor de fabriek waren eigen bussen misschien beter, omdat de boer er netter op was dan op huurbussen'.

'Ik herinner me nog de tijd dat de melk niet op reinheid werd gekeurd. Toen kon er ook van alles gebeuren. Vroeger had je nogal eens jongens die langsfietsen, dorst hadden, gauw een beetje melk dronken en de deksel er niet goed op deden. Het gaat me niet om stelen hoor, maar de kwaliteit leed er toch onder,.

'Bussen hadden, vooral de laatste jaren, ook het nadeel dat ze gestolen konden worden. We hebben dat twee keer meegemaakt. Telkens vol melk, de eerste keer drie bussen. Dat is aan de politie opgegeven, maar we hebben er nooit iets van vernomen. Nog geen jaar later werden er 's morgens twee volle melkbussen [070] gestolen. Ook weer aan de politie opgegeven. Veertien dagen later stopte er een auto (Citoëntje) en een vrouw zette de twee bussen er (leeg) weer neer. Wat ze ermee gedaan heeft weet ik niet, maar wij waren blij ze weer terug te hebben.

Vroeger kwam het nooit voor dat een bus werd gestolen. We zijn er wel eens één kwijt geweest, ook wel eens een busdeksel. Dan ging je langs de sloot zoeken, en vond je hem. Kwajongenswerk. Normaal hebben we geen klagen gehad. Dat kwam ook omdat ik de bussen altijd gauw ophaalde, je moest ze niet aan de weg laten staan. 's Morgens om half acht zette ik ze vol aan de weg. Wij waren de laatste waar de melkrijder ze oplaadde, en de eerste waar hij de lege neerzette.

Dat was voor ons een voordeel, want de melk werd direct verwerkt. Bij andere boeren stond de bussenmelk soms urenlang in de zon en op de wagen te schudden. Bij de bussen gebeurde het maar een heel enkele keer dat we een bus zure melk van de fabriek te-

rugkregen. Dat was meestal bij heet weer. Dat zal dan wel eigen schuld geweest zijn, niet voldoende gekoeld. Mijn vrouw vond het zonde van de melk, je kon er niks mee doen. We hebben weleens geprobeerd die melk te karnen, maar dat lukte niet'.

Terug

'Bij de komst van de melktank hebben we de bussen aan de fabriek teruggegeven. Een paar eigen bussen hebben we nog een poosje gehad. Vroeger kwamen de jongens de oude bussen bij oudjaarlennen voor het karbiet-knallen. Mijn vrouw gebruikte de oude bus ook weleens om er gedroogde appeltjes in te bewaren. Die bleven er lekker in. Je ziet oude bussen ook wel bij mensen in de hal staan. Daar ben ik niet zo wild van. Een van onze kinderen heeft op de bus de boerderij laten schilderen. Veel mensen [071] zijn verzot op die oude bussen, maar mij interesseert het niets. Het mag dan een stuk van mijn leven zijn geweest, maar zo heb je zoveel van die dingen'.

Achteraf

'Achteraf terugkijkend naar de melkbus? Ik zou niet graag hebben dat hij terugkwam! De tijd vond ik wel gezelliger. Toen de tank kwam dacht ik: nou is de melk altijd eerste klas. Dat is toch wel iets tegengevallen. Je hoort ook zo hier en daar dat er nog wat aan hapert. Dat komt ook - dat is mijn persoonlijke mening - dat je vroeger met weinig koeien meer aandacht aan het dier kon schenken. Hoe meer koeien, hoe meer last van verkeerde melk'.

'Ook een groot verschil met vroeger is dat je tegenwoordig niemand meer buiten ziet. Twee jaar geleden heb ik in Friesland dat buiten melken nog wel gezien, met ook veel bussen aan de weg. Ik heb mijn ogen uitgekeken'.

'Nare herinneringen? Nee dat kan ik niet zeggen, het was wel veel beuren, hè. Nee, ik heb ook nooit van anderen gehoord dat ze echt een hekel hadden aan bussen schoonmaken. Je wist eigenlijk niet beter, die dingen moesten schoon. Als ze eenmaal schoon en blinkend aan de weg stonden, dan was je er groots op. Een stukje boeren trots, hè'.

Stap van bus naar tank grootste verandering voor melkveebedrijf

[072] 'De omschakeling van bussenmelk naar tankmelk is een van de allergrootste veranderingen geweest die zich op het melkveebedrijf hebben voorgedaan. Zakelijk gezien was de overstap een hele ingreep. Voor menigeen was de omschakeling het moment om te kiezen: stoppen of doorgaan. Zoiets gaat met veel emoties gepaard. Tegen die achtergrond bezien is het verdwijnen van de melkbus misschien wel de meest emotionele wijziging op de boerderij geweest:

Die mening vertolkt de vroegere Coberco-directeur **Klaas de Wit**. Het hele proces rond de omschakeling heeft hij van nabij meegemaakt. 'Het is veel sneller gegaan dan ik gedacht had', zegt hij.



Oud Coberco-directeur K. C. de Wit

Op die overstap naar het tankmelken gaat hij aan het slot van zijn verhaal over melkbussen uitgebreid in. Vooraf echter komt de 'oude vertrouwde bus' nog aan bod. Perikelen rond het terugbrengen van de bus van de fabriek naar de boer, het opbergen van de bus en het 'gemekker' over bussen op boerenvergaderingen passeren de revue. Klaas de Wit vertelt.

Lege bussen

'Het terugbrengen van lege bussen heeft voor heel wat gekrakeel gezorgd. De boer wilde graag de bussen zo snel mogelijk terughebben. In ieder geval voor de volgende melkbeurt 's avonds. Ook voor de fabrieken was een snelle retour van belang. Dan konden ten minste bijproducten als karnemelk en pap direct naar de boerderij. En niet te vergeten de ondermelk. In het Oosten was het gebruikelijk de bussen na het legen op de fabriek meteen weer terug te brengen.

In het Noorden deed men het veelal anders. De lege bussen werden pas teruggebracht op het moment dat de volle werden opgehaald. Dat gebeurde bij de fabrieken waar tweemaal daags de melk werd opgehaald. Er waren ook fabrieken die eenmaal daags de melk ophaalden. Daar kregen de boeren later op de dag de lege bussen retour. Eigenlijk het zelfde systeem als in het Oosten, maar daar gebeurde dat dan twee keer per dag. Er ontstond hier een hele strijd toen fabrieken in de zestiger en zeventiger jaren het systeem veranderden.

Door de lange ritten was het financieel niet meer te doen om de lege bussen retour te brengen. Veel fabrieken stapten over naar laden en lossen in één werkgang. Daar zijn heel wat woorden over gevallen. Dan had je ook nog dat boeren in dezelfde melkriet verschillend werden behandeld. Uit gemak brachten melkrijders op weg naar huis alvast lege bussen bij de boeren waar ze toch langs kwamen. Dan was dat alvast gebeurd.

Andere boeren moesten wachten. Prompt gaf dat weer aanleiding tot op- en aanmerkingen. Laat de melkrijder maar via een andere route naar huis rijden, riep men dan. Daar was wel iets voor te zeggen. Waarom zou je immers altijd dezelfde boeren bevoordelen? Er zijn met dat omrijden wel proeven genomen. Of het bevallen is, is niet bekend.

Voor de melkrijders was het overigens [073] een hele opluchting toen in het Oosten de ondermelk niet meer terugging naar de boerderij. Tot dan hadden ze een hele extra vracht te vervoeren. In Hardenberg bijvoorbeeld waren er boeren die bijna evenveel ondermelk terugkregen als aan melk bij hen was opgehaald. Dat ondermelk terugleveren verdween nadat in 1948 de Comego in Gelderland en Overijssel de ondermelk opkocht bij de boterfabrieken om ze bij de poederbereiding te gebruiken. De kaasfabrieken gingen geleidelijk aan meer aan de weifabriek in Borculo leveren'.

Tekort aan bussen

'Hoe de boer het oploste als hij meer melk dan bussen had? Bij fabrieken waar de melk niet op zondag werd ontvangen hadden de boeren op maandag enorm veel bussen nodig. Wat deden ze dan? In de eerste plaats nooit een bus weggooien! Als de fabriek een bus afkeurde, kwam die prompt op een maandag nog wel eens terug. Men bewaarde de melk ook wel in teilen en in bakken en bracht die over naar de dinsdag. Alles was beter dan bussen bijkopen! Dat wilde men liever niet.

Bussen lenen bij de burens deed men ook wel. Dan ontstonden er vaak fouten aan de fabriek bij het legen (vanwege het andere busnummer). Als ze er geen tijdelijk nummer aanhingen, kwam de melk bij die automatische melkontvangsten prompt bij de buurman terecht. Trouwens, ook als een nummer er met een touwtje of plaatje aan gedaan was, gaf dat mankementen aan de kannewasmachine. Bussen konden op die manier weleens zoekraken. Zo'n verdwaalde bus werd meestal naar de politie gebracht. Als een bus zoekraakte, was het eerste advies aan een boer: aangeven bij de politie!

In praktisch alle huishoudelijke reglementen van coöperatieve verenigingen stond dat het bestuur de plaats van opladen van de melk bepaalt. Als wij zeiden, je moet de melk daar neerzetten, dan gebeurde dat. Een enkele boer zei: kun je ons daartoe dwingen? Over dat [074] onderwerp is zelfs eens een proces geweest. De fabrieken beschouwden de melkbus, dus de melk, als geleverd op het moment dat de bus op de wagen van de melkrijder stond. Vanaf dat moment was de melk voor rekening van de fabriek'.

Opbergen'

Het bewaren van de bussen gebeurde veelal in een speciaal bussenrek, waar de bus op de kop in stond. Er bestonden prachtige houten rekken, mooi geschilderd en fraai uitgesneden, ware pronkstukjes. Als daar de melkbussen keurig op stonden, dan was het een sierraad bij de boerderij. Dat veranderde op vele plaatsen toen de bussen schoon terugkwamen van de fabrieken. In die jaren bleven de bussen gewoon op de plek staan waar ze door de melkrijders waren neergezet. Dat kwam ook door de hoeveelheid.

Voor de oorlog varieerde het aantal bussen per boer tussen de twee en tien. Na de oorlog had men veel meer bussen. Vaak tientallen. Zo'n bussenrek was dan niet meer geschikt

voor zo'n groot aantal. Er waren boeren die 's maandags 30 à 40 bussen leverden; een paar wedijverden altijd met mekaar! Wie kon op maandag de meeste bussen leveren. In een weekend had je globaal een bus per koe nodig.

's Winters had men aanzienlijk minder bussen nodig. Dat verschilde per gebied. In de zuivere weidegebieden had je nog niet de helft van de melk. In de andere gebieden tweederde van de zomermelk. Zo was het in het verleden. Tegenwoordig zijn de verschillen tussen zomer en winter veel kleiner.

Als de bus eigendom was van de boeren, en hij netjes was en zuinig op het spul, maakte hij 's winters de overbodige bussen goed schoon. Hij vette ze in en bergde ze op op een droge plaats. Als het een slordige boer betrof, kwamen ze zo maar ergens te staan. Dan mocht je blij zijn als dat niet buiten was. Wanneer de bussen eigendom van de fabriek waren, waren er veel boeren die ze even netjes opborgten als boeren met koopbussen. Toch werd er in de regel iets minder aandacht aan besteed. Sommige fabrieken [075] haalden ze daarom voor de winter op en zetten de bussen netjes ingevet op een droge plaats'.

Koop- en huurprijs bus

'De aankoopprijs is in de loop van de jaren nogal veranderd. In de vijftiger jaren lag die prijs op f 20,- per bus. In de zeventiger jaren liep dat op tot f 75,-. De bussen werden ieder jaar contractueel (bij)gekocht. Incidenteel hadden de fabrieken wel eens een tekort aan bussen, bijvoorbeeld als er meer melk kwam in een bepaald jaar. Alle directeurs hadden dan bij hun bestellingen een beetje misgegoekt en gingen ijlings bijbestellen! Er waren jaren dat de melkaanvoer met 8 à 10% in de hoogte schoot. Toen zijn er wel eens vreemde dingen gebeurd bij de bestellingen. Wie de grootste mond had naar de fabrikant toe, of wie het meeste bestelde, kreeg zijn portie.

Voor bussen die eigendom van de fabriek waren, betaalde de boer een bepaalde huur. Voor de oorlog was de huur f 1,30 per bus per jaar. Rond 1970 was dat ± f 6, per bus per jaar. Het bedrag werd bepaald aan de hand van een afschrijving in 7 of 10 jaar plus rente. Dat werd ook nog eens een keer afgerond.

Ook bij het tankmelken had de bus af en toe nog nut, bijvoorbeeld als de RMO de boerderij niet kon bereiken vanwege hoog water of slechte weg. Coberco had voor een aantal boerderijen waar twijfel bestond of de melk er altijd weg was te halen, bussen beschikbaar. Veelal hadden die bedrijven alvast van Coberco een zgn. omschakelaar gekregen, die de melk ook uit de tank kon pompen. Dit om in het geval van heel beroerde omstandigheden de melk in bussen te kunnen overpompen. In de praktijk gebruikte men het weidetankje van de burens, wat veel gemakkelijker was.

De oude bussen die bij Coberco overbleven zijn over het algemeen verkocht. Ze kregen vaak een keurige bestemming, bijvoorbeeld als wandelstokkenbak, mooi opgeschilderd. Heel wat boeren hebben hun eigendombussen gehouden om bijvoorbeeld wat in te bewaren. Vaak ook werden ze aan burens verkocht die nog in de bus molken. Behalve als paraplubak zie je ze in de praktijk ook als sierbak met planten, als postbus, als onder-

grond voor de schilder bij een afscheidscadeau, bijv. dat de fabriek erop geschilderd wordt. In winkels zie je ze ook vaak staan'.

[076] Vergadering

'Op boerenvergaderingen kwam de melkbus veelvuldig ter sprake. Een bus weggeraakt, deksels passen niet, een melkrijder die de bussen lek maakt, doordat hij de bussen er te hard afgooide enz. Het was altijd bussen! Bij de rondvraag was het bussen en deksels en/of inhoud. En maar klagen. 'Ik heb een liter te weinig ondermelk in mijn bus', of: 'Ik heb gisteren of 14 dagen geleden geen karnemelk gehad'. Je kon aan die vragen over deksels en aan die bussen de stemming bij de boeren afmeten!

Als de stemming ten opzichte van de fabriek goed was, kreeg je geen of minder van die opmerkingen. En als de stemming slecht was, dan uitte zich dat in klachten over bussen. Ik deed altijd m'n best om de vragen zo goed mogelijk te beantwoorden, maar ik heb ook wel eens moeten zeggen: 'Mensen, je kunt me vertellen wat je wilt, maar daar kunnen we niks aan doen'. Bijvoorbeeld de trubbels na de invoering van de kannewasmachine, waardoor er soms verkeerde deksels op de bussen kwamen. Als er bijvoorbeeld een deksel uitviel was de goede volgorde (op de baan) verbroken. Daar probeerde je zo goed mogelijk wat aan te doen.

Toen de ondermelktapper wat minder te doen kreeg, kreeg hij de speciale opdracht: zorg dat de deksels op de goede volgorde blijven! Maar ook dat mislukte nog wel eens. Dan kreeg de fabriek de schuld dat de deksels kapot gaan en dat die deksels niet passen, en dat ook die bussen kapot zijn. Mijn antwoord was: 'Mensen, we zullen dat nooit 100% goed krijgen, tenzij we stoppen met de kannewasmachine en dus de bussen niet meer schoon terugleveren. Dan blijft iedere deksel bij iedere bus. Kies maar!' Het was een dooddoener, want zij konden moeilijk anders dan voor de kannewasmachine kiezen. Die bussen, ze functioneerden op vergaderingen gewoon als uitlaatklep, als graadmeter. Eigenlijk horen klachten over melkbussen helemaal niet in een ledenvergadering thuis.

Alleen als er een hele tamme vergadering was, was het wel prettig als ze daarover begonnen te 'mekkeren'. Vooral de latere jaren werd het aantal klachten duidelijk minder. Of de melkbus ook wel eens in het bestuur aan de orde kwam? Aanschafklachten over bussen was een zaak van de directie. Je was als directeur verantwoordelijk voor alles wat met de melkbussen tussen fabriek en boer gebeurde. Dat kwam dus niet in het bestuur, tenzij het bestuur het onderwerp zelf aanroerde'.

Tank

Nu de melktank, die de bus heeft verdreven. 'Dat moet je zakelijk bekijken. Niet emotioneel of nostalgisch'.

'Ik heb altijd gesteld dat die tankmelkerij niet door de fabrieken is aangekaart, maar dat ze op gang is gekomen omdat de boeren dat wilden. Zo'n proces moest je als coöperatieve zuivelindustrie zo goed mogelijk begeleiden. Dat het tot gevolg zou hebben dat het 100% tankmelk zou worden, was voor mij van het begin af aan zo klaar als een klontje. Ik had alleen niet gedacht dat het zo snel zou gaan. Ik had een langere overgangsfase verwacht met betaling door de bussenboeren van de extra kosten. Dat bleek niet het ge-

val te zijn.

In de landbouw gaan veranderingen meestal geleidelijk aan, maar dit is beslist vlugger [077] gegaan dan ik gedacht had. Het is waarschijnlijk bij Coberco ook bevorderd door de gunstige kleine-tankmelkregeling, zonder dat dit de grote boeren geld kostte. Die overgang van bussen naar tankmelken is fundamenteel geweest. Vooral in Gelderland/Overijssel, omdat er een massa boeren gedwongen waren te stoppen met hun 'liefhebberij', waaruit ze ook nog een klein stukje inkomen haalden. Ik heb er nooit licht over gedacht.

Het was bij Coberco wel zo dat, ieder die dat werkelijk wilde, kon blijven melken. Ik herinner me twee gevallen van boeren die elk vier koeien molken, en die op vrijwillige basis tankmelker zijn geworden. Toen was men nog niet aan sanering van het gebied toe. De oorzaken van de ondergang van de bus was de bedrijfsvergroting. Dus het aantal melkkoeien per boerderij. Dat dwong tot rationeler werken en minder rompslomp. Tegelijkertijd kwamen er de technische mogelijkheden om melk voor een redelijke prijs op de boerderij te kunnen koelen. Waarbij men natuurlijk niet moet vergeten dat Amerika en Zweden Nederland jaren vooruit waren. Wij hebben van die ervaring daar dankbaar gebruik gemaakt.

Op vergaderingen was er meer dan alleen zakelijke tegenstand tegen die overgang. Zakelijke weerstand is een keer te beredeneren. Wanneer iemand zei: ik wil graag die twee koeien blijven melken, en je antwoordde hem dat kan, maar dan krijg je wat minder voor de melk, dan is het niet zo moeilijk. Maar als een boer zei: ik wil per se bussenmelker blijven, dan kon dat slechts tijdelijk en men moest op 't laatst tevens extra ophaalkosten betalen (1 cent per liter).

Als hij dat weigerde, dan zat je op een punt waarbij het onderwerp van de kant van de boer zuiver gevoelsmatig benaderd werd. Daar kon je niks aan doen. De meeste mensen zijn wel voor verandering als het hen materieel of anderszins voordeel oplevert. Als iemand dat niet ziet, is hij geneigd nee te zeggen tegen alles wat nieuw is. De boer voelt dat soms als een dwang. Ik heb destijds gezegd: 'de leden zijn gekomen met het verzoek om over te gaan tot tankmelken, hetgeen in een goede coöperatie mogelijk moet zijn. Dan zal dat gebeuren, maar dan gaan er wel dingen veranderen'!

In de zeventiger jaren kwam ook de vraag of een grotere boer voor zijn melk niet méér moest hebben dan een kleine boer. Omdat in het verleden die verschillen zo klein waren, is dat nooit aan de orde gekomen. In onze tijd wél, zie de toerekening van de vaste kosten, dat was natuurlijk ook billijk. Dat toerekenen (profijtbeginsel) was niet nodig zolang de melkvervoerskosten en de melkontvangkosten per boer niet zo bar veel uiteenliepen. In feite dus het verschil tussen tank- en bussenmelk. De gemiddelde grote boer is dan wel geneigd om dit op z'n beloop te laten.

Dat de verschillen zo groot zijn geworden, is niet de schuld van de bussenboeren. Daar kan in het algemeen de vereniging als zodanig niks aan doen, het waren een aantal leden, die het op gang brachten. Op een gegeven moment - pakweg 1973 - kwam het mo-

ment dat de grotere leveranciers zeiden: akkoord, we vinden het best dat [078] de fabriek nog bussemelk ontvangt, maar laat die melk zijn eigen kosten betalen. Kun je dat die boeren kwalijk nemen? Kun je dat Coberco kwalijk nemen? Nee, dan zal het bestuur heel democratisch moeten zeggen: de bussemelk moet zijn eigen kosten betalen. In feite kwam dat betalen erop neer dat de bussenboer geen tankmelktoeslag (2 cent) kreeg en vanaf 1976 bovendien 1 cent extra vervoerskosten moest bijdragen'.

Weerstand tegen tank

'Bij Coberco maakten we het in (1981) mee dat enkele bussenboeren van niet agrarische kanten adviezen kregen. Van kruideniers, predikanten en andere lieden. Allemaal mensen die zitten te adviseren of de boer al of niet zijn bussen aan de kant moet doen. Nou, dat is niks nieuws onder de zon. Ik zou er vrede mee gehad hebben als ze ook de verantwoordelijkheid van hun adviezen aanvaardden. Alras bleek dat als die verantwoordelijkheid slecht uitviel, noch een predikant noch een kruidenier en ook geen vrije boer, zijn portemonnee voor een ander open doet'.

Geleidelijk

'De overgang naar het tankmelken gebeurde bij Coberco heel geleidelijk. Men kreeg de aankondiging tenminste anderhalf jaar van tevoren. Vanaf dat moment kregen de boeren extra voorlichting. In die tijd had je ook de ergste emoties. Geregeld kreten om mijn oren van: 'De heren die beslissen' en 'Ze doen maar'. Anderzijds moet ik zeggen, dat het toch op een behoorlijk redelijke manier is gegaan. Ze hebben ons niet voor moordenaars uitgemaakt. Wel werd gezegd: 'Jullie maken de boeren kapot'. Waarop ik wel eens reageerde met het verhaal dat wij de boeren niet kapot maken maar dat de boeren elkaar kapot maken als ze toch zulk soort woorden wilden gebruiken.

Ik bezigde mijn eigen taktiek. Ik herinner me een vergadering in Beltrum (± 1970), waarop we ons geducht hadden voorbereid. In dat verband is de indeling van de zaal ook belangrijk. Ik was er een half uur vóór de tijd. Toen de voorzitter kwam zei hij: 'De Wit, wat doe je nou, wat heb je de zaak vreemd neergezet?' Ik had de tafels allemaal in een kring geformeerd, de stoelen aan de buitenkant en het bestuur zat dus ergens in dat rondje. Maar er was wel een gat in, zodat ik me zo in dat middenstuk kon begeven.

Toen na mijn praatje de discussie wat fors ging lopen - met name van felle tegenstanders die achterin plegen te gaan zitten, het verst van de bestuurstafel af - riep ik terug: 'Ik versta u niet goed, ik kom wel even bij u'. Ik liep erheen en boog me vervolgens heel vriendelijk tot een paar centimeter boven het hoofd van de kretenslaker. Dat had zo'n intimiderend effect dat de man terstond in z'n schulp kroop. Later in die vergadering heb ik [079] constant in dat middenstuk rondgehuppeld. Iedereen die wat vroeg of wat opmerkte, daar schoot ik naar toe!

Over het algemeen zijn de vergaderingen over het tankmelken redelijk verlopen, zeker als ik de zwaarte van het onderwerp erbij betrek. Als vertegenwoordiger van Coberco kon ik wel het grootste gelijk van de wereld aan mijn kant hebben. Dat betekent nog niet dat iedere individuele boer daar precies zo over dacht. Integendeel. Ik had respect voor hun opstelling. Hoewel, des te harder het ging, des te harder ik ook bezig was! Dat

moest wel. Als representant van het bestuur mocht je niet afgaan. Alles bij elkaar heb ik een goede nasmaak van die vergaderingen overgehouden. In een individueel gesprek met een boer sloeg ik een andere toon aan dan wanneer ik op een vergadering zat waar zo'n boer tussenzat. Ik heb altijd de neiging gehad om het doel en de zaak sterk centraal te stellen'.

Spijt

'Ik moet de eerste boer nog horen die spijt van het tankmelken heeft. Het meeste wat je hoorde was: 'Waren we er maar een jaar of wat eerder mee begonnen!' Dat is ook logisch, het materiaal werd elk jaar duurder. Er waren enkele gevallen dat men bussenmelker bleef. Dat hing vaak met leeftijd en/of bedrijfsomstandigheden samen. Dat waren er slechts weinigen, gezien de eisen die Coberco stelde aan bijvoorbeeld het melklokaal. Onze eisen zijn misschien wel eens wat te soepel geweest, ook wat de bereikbaarheid van het boerenerf betrof. Daar kreeg ik dan aanmerkingen op van andere boeren!

Als zo'n bussenboer overging naar tankboer veranderde de relatie met de fabriek. Men raakte wat verder van de fabriek af omdat het oude instituut, bussenmelkrijder, verdween. Dat de ouderwetse relatie met de fabriek is verdwenen, is veroorzaakt door de vele fabriekssluitingen. Alles is ook zo vlug gegaan, de ontwikkeling van de tankmelkerij. Dat vereiste nogal wat inzet van de mensen die het contact tussen vereniging en boeren onderhouden. Alles is zakelijker geworden. De bussenrijder had nog wel eens tijd voor een praatje, die werkte voor zichzelf. De RMO-chauffeur is in loondienst, dat speelt ook een rol. Er zijn uiteraard nog wel goede verhoudingen, maar ik denk toch dat de veranderingen op zich een zekere verkoeling met zich meebrengen'.

Kwaliteit

'De kwaliteit van de melk is stukken beter geworden. Hoewel, er zijn deskundigen die beweren dat de melk op enkele onderdelen kwetsbaarder is geworden. Bacteriologisch heeft er een enorme vooruitgang plaatsgevonden. Onmiddellijk na het melken wordt het produkt immers gekoeld. Een stuk gemakkelijker is ook de houdbaarheid van de melk aan de fabrieken. Een verschil met de bussen is wel dat als de boer vergeet de koeling aan te zetten, de ramp niet te overzien is. Meteen enkele duizenden liters melk bedorven'.

Gevoelswaarde

'Of die tank de gevoelswaarde van de bus ooit een keer kan overnemen weet ik niet. Dat zal pas blijken als er weer wat verandert. Als je iets bezit en niemand vraagtje om dat weg te doen, dan hecht je er ook niet zo erg aan. Dat was met de bus ook zo. Alleen toen hij weg moest, kreeg men gevoel voor die arme bus. Tranen met tuiten zijn erover gehuild!

Dat zal mogelijk in de verre toekomst weer gebeuren beuren als de tank ooit weg moet! Misschien komen er zulke grote boerderijen dat er een rechtstreekse leiding naar de fabriek toegaat. Dat lijkt me wel wat erg ver gezocht'.

Een melkbus is maar een nietszeggend ding van ijzer

[080] Vader en zoon Hendriksen uit Brummen behoorden jarenlang tot het korps van melkrijders. Dat is nu vrijwel een uitgestorven beroep. RMO-chauffeurs hebben hun rol overgenomen. Met enige weemoed denken vader en zoon terug aan de tijd tussen 1946 en 1980, waarin ze eerst met paard en wagen en later met de trekker de melkbussen ophaalden.

Vader en zoon Hendriksen zetten na 32 jaar in 1980 de laatste melkbussen aan de kant.



Het begon voor Hendriksen senior in 1946, toen hij in Eefde een melkriet aannam. De verdiensten kon hij goed gebruiken naast de inkomsten uit het boerderijtje dat Hendriksen eveneens in 1946 van zijn schoonvader overnam. Welgeteld vier melkkoeien stonden er op stal. Daarmee moest de vroegere boerenknecht een bestaan zien op te bouwen. De melkriet vormde hierbij een welkome aanvulling. Het zat Hendriksen senior in de beginjaren echter niet mee. Hij raakte de melkriet Rhienderen/Cortenoever na één jaar weer kwijt. Een ander schreef voor een lager bedrag in en Hendriksen had het nakijken. 'Al-lerminst een fraai systeem', veroordeelt de Brummense melkveehouder deze werkwijze. Hij had echter weinig keus. Zo waren nu eenmaal de regels en daar had hij zich maar naarte schikken.

Aanbesteden

Hoe dat aanbesteden van een melkriet precies in zijn werk ging, legt Hendriksen senior uit: 'Op een bepaalde dag in het jaar moest je een briefje met een bedrag en je naam erop inleveren. Je kon zo inschrijven voor een rit, die je graag wilde doen. Vóór 12.00 uur 's middags moest dat briefje bij de fabriek binnen zijn. 's Avonds maakten directeur en

bestuur de enveloppen open. Ze stelden dan meteen vast wie de rit kreeg. In de regel was dat de goedkoopste. Als je dus duurder inschreef dan een ander was je die rit kwijt.

Ook al scheelde het maar een kwartje per dag. Je broodwinning ging dan heel sneu verloren. Ik vond het daarom een naar systeem. Nadat ik in 1947 en 1948 bij de inschrijving niet aan de bak kwam, had ik mijn les wel geleerd. Voortaan voegde ik steeds bij de inschrijving mondeling toe, dat er nog wel een stuiver of een dubbeltje per dag af kon. Ik heb ook wel meegemaakt, dat ik via via hoorde dat een ander voor f 25,- per dag had ingeschreven. Schrijf maar een gulden lager in, dan krijg je de rit, kreeg ik als advies te horen. Zo gezegd, zo gedaan. Die rit heb ik gekregen. Die rit had je nodig.

De manier waarop vond ik echter allesbehalve fraai. Later is de fabriek afgestapt van het eenmaal per jaar inschrijven. Je kon toen een rit voor drie jaar tegelijk aannemen. Dat was beter. Het risico dat je ineens een rit een jaar lang miste werd zo vermeden'. Voor zo'n rit beurde Hendriksen in de eerste jaren f 7 tot f 8 per dag. Later ging dat bedrag naar een tientje, waarna het geleidelijk aan klom naar f 24 per dag. Dat was in 1966, het laatste jaar waarin vader Hendriksen met paard en wagen reed! Daarna stapten ze over op de trekker, waarmee ze de bussen ophaalden. Het aantal boeren waar ze de melk meenamen was toen [081] tot tachtig gegroeid. Bijna driemaal zoveel als in 1946, toen Hendriksen - met paard en wagen - 30 bedrijven langs moest. Zes dagen per week. Op zondag werd niet gereden, op zaterdag daarentegen tweemaal. Dat was ook dubbel betalen. Eens per maand kreeg hij het geld uitbetaald.

Hard werken

Voor dat geld moest hard gewerkt worden. Van 's morgens half zeven tot 's middags een uur of twaalf, zomer en winter bij de boeren langs. Over het algemeen konden de melkrijders goed met de boeren opschieten. 'Al heeft elk huisje wel zijn kruisje' merkt Hendriksen senior op. Het werk begon dus om half zeven. De eerste boer vond dat (zo vroeg) niet zo fijn, maar het contract gaf me de vrijheid om al om half zeven te laden. Ik mocht zelf het beginpunt van de rit uitmaken. Om die reden is er een keer een actie van boeren tegen mij geweest. Dat had niet veel om het lijf, twee boeren die een handtekening hadden gezet! Later is het zeven uur geworden.

Als een boer 'n keer niet precies op tijd met de melk aan de weg stond, dan wachtte ik wel even. Gebeurde dat twee of drie keer op een rij, dan reed ik gewoon door. Ik moest immers bijtijds aan de fabriek komen, anders kon ik daar het werk niet redden. Als je bij alle boeren twee minuten zou wachten, ben je een uur kwijt! Je moet regel houden. Als ik na twee waarschuwingen bij de derde keer toch doorreed was er trammelant! Dan werd je even lelijk aangekeken en soms ook uitgescholden. Als zo'n boer dan een keer zure melk had, pakte ik hem terug: dan zette ik de bus met de 'schandbrief' gewoon aan de weg. Duidelijk in het zicht voor andere boeren. Dat was voor die boer een schande.

Daarom waarschuwde ik normaal de boeren als er een brief aan de bus zat, ruim snel die bus op, daar heeft de buurman niks mee te maken. In zekere zin hadden boer en melkrijder elkaar nodig. Dat is toch overal bij mensen. Wie de sterkste was in die relatie? [082] In zekere zin de boer, via het lidmaatschap had hij inspraak bij de fabriek. Als de

melkrijder in zijn recht stond, had een conflict niks te betekenen, maar anders wel. Als er iets was, moest ik bij de directeur komen. Feitelijk had het nooit wat om het lijf. We hadden weleens meningsverschil, maar dat was na vijf minuten uitgepraat. Als een boer elke dag te laat was, niet uit zijn bed kon komen, dan zou de melkrijder de schuld krijgen. Kom nou!

Aan de weg

De boer moest de melk aan de openbare weg, vaak een zandweg, brengen. Sommigen moesten de melk tien meter opbrengen anderen 100 meter. Als de boer aan de weg woonde, kon hij natuurlijk de melk gewoon bij de boerderij zetten. Soms in de zomerdag ook gewoon naast het weiland waar hij molk. Op de fabriek moesten we de melk in een bepaalde nummervolgorde lossen. Ik mocht om half negen aankomen. Donderdags kon ik dat, vanwege de markt, niet redden, dan werd het negen uur. Ik maakte het altijd wel zo, dat ik om twaalf uur weer thuis was. De nummering van het lossen was op een lijst aangegeven, die begin januari werd opgehangen bij de fabriek.

In de loop van het jaar werd de volgorde nooit veranderd. Te vróég moeten beginnen, [083] bijv. nummer één zijn, was ook niet leuk, dan moest je 's morgens al om vijf uur opstaan. Het beroerste was dat je op de fabriek een hele hoop werk moest doen. Als je twee ritten vóór je had, moest je bij beide ritten de melk helpen storten (leeggieten). Eerst de deksels van de andere wagen lostrekken, dan de melk storten, dan je eigen paard en wagen halen, lossen, en daarna ondermelk laden. En boodschappen doen: boter, kaas en karnemelk meenemen. Pap, al de spullen, die de boer besteld had. Aan de hand van lijsten moest je, vanuit kratten, allerlei producten bij de boer neerzetten. Later is dat in Eefde afgeschaft. Toen werden de boodschappen met een speciale wagen bezorgd. Gelukkig maar.

Ik moest dus andermans bussen lossen op de fabriek. Mijn eigen bussen werden door de volgende melkrijder gelost. Het eerste wat je deed, als je op de fabriek kwam, was het boodschappenlijstje afgeven. Dan konden ze die intussen klaarmaken; voor je wegging moest je soms ook tbc-bewijzen halen of een aantal bussen karnemelk. Dán pas kon je gaan. Bij het uitdelen van de boodschappen heb ik me wel eens vergist. Bij een gemakkelijke boer gaf dat niks. Een chagrijnige boer maakte weleens bonje. De fout kon overigens ook op de fabriek gemaakt zijn. Op de fabriek was het 's morgens wel een gezellig gedoe, met alle melkrijders. Daar had je contacten. Tijdens het lossen kon je nog wel eens een praatje maken.

We praatten over allerlei onderwerpen bijv. over een boer die weer eens niet op tijd was geweest of over veranderingen aan de fabriek. We waren zo'n beetje persbureau. We waren van allerlei zaken het eerst op de hoogte! Met een aantal boeren sprak je 's morgens als ze de melk aan de weg gingen zetten en tegelijkertijd hun boodschappen bestelden. De meesten deden dat op een briefje, sommigen mondeling: 'Melkboer, een kilo boter vandaag!' Dat moest je dan maar weer onthouden!

In de tijd van de paardentractie heb ik altijd één keer per dag [084] gereden. Later deed mijn zoon Jopie het, met de trekker, twee keer. Ik hielp hem zoals hij mij vroeger bij het

peerd geholpen had. In de trekkerperiode bleven de contacten en gesprekken op het fabrieksterrein bestaan, maar er waren veel minder melkrijders, misschien een derde van vroeger. In het laatste jaar heb ik de melk naar Arnhem moeten brengen, dat was voor 65 leveranciers, in totaal 80 km. Steenderen nam toen geen bussen meer. Trouwens, dat ene jaar Arnhem heb ik altijd nog de beste rit gevonden. Die betaalde het best! We hebben ook een poos naar Steenderen gereden. Dat was minder leuk.

Bussen laden, een slag

Het melkbussen laden is een slag, maar het is zwaar werk. Zo'n volle veertig literse bus woog in totaal wel 50 kg. De slag bestond hieruit: Als je de bussen pakt, even de knie eronder en dan zo gauw mogelijk weg ermee. Als je dat een paar dagen doet, ken je het gauw. Als je de knie er niet onder deed, kreeg je last van de rug. Je bent jong en je denkt dat alles kan. Als je ouder wordt, kom je er wel achter. Er zijn bij de melkrijders veel rugklachten geweest. Om de rug te sparen, moest je ook zorgen dat je onderweg niet nat werd. Ik heb het er zelf goed afgebracht: geen rugklachten. Hoewel, ik heb ooit pijn in de rug gehad, dat ik 's morgens de sokken niet kon aankrijgen! Nee, door de fabriek werd er nooit gewaarschuwd voor de rug. De fabriek had maar één belang: dat de melk er op tijd aankwam!

Goeie stevige schoenen was ook belangrijk. En in de winterdag klompen. Och, als je erop lette, kon je de rug best heel houden. Je hebt ook mensen op kantoor zitten die een slechte rug hebben! Verder was het een gezond leven, altijd buiten. Je moet trouwens niet naar het weer kijken, maar naar de klok! Als je op het weer let, kom je nooit weg! Ik zou niet [085] weten wat het meest aantrekkelijk is, 's zomers of 's winters melk rijden. 's Zomers had je namelijk heel veel melk en 's maandags ook nog zure melk, die je moest terugbrengen. Een dubbeltje per bus extra. Trouwens, ook voor het luchtbanden rijden kreeg je een dubbeltje extra. Dus als de aannemersrit f 7,90 was, kreeg je f 8,-.

Het was beter voor de melk. Enkelen reden nog met ijzeren wielen. Voor de oorlog had je ook al wagens met luchtbanden maar na de oorlog was het gebeurd met de ijzeren wielen. Een enkele keer heb ik nog met zo'n wagen gereden, als er een luchtband kapot was. Het was vroeger een moeilijke tijd. Ga maar na f 7,- per dag. Sommigen moesten het nog goedkoper doen. Daarvan moest het paard beslagen worden, voer hebben. Het was niet best, maar de mensen die in de werkverschaffing zaten, hadden het nog slechter. Volgens het contract moest je bij ziekte van jezelf, of van het paard, zelf voor een vervanger zorgen.

Naast de boodschappen voor de fabriek, mocht je geen privéboodschappen voor een boer doen. Dat kán ook niet. De melk moest op tijd weg! Als je daar tussendoor nog stro moest laden, dat lukte natuurlijk niet. Ik ging ook bijna nooit koffie bij een boer drinken. Ze vroegen ons wel eens maar we zeiden dan: Laten we maar doorrijden. Thuis koffie drinken, nadat je de boel eerst aan de kant had gedaan.

Trekkervervoer

In 1966 stapten vaderen zoon over van het paard op de trekker. Zoon Jopie Hendriksen:

'We zijn trekker gaan rijden omdat de ritten groter werden en omdat het voor paarden gevaarlijk op de weg werd. Het beslag voor de paarden, wat vroeger een rijksdaalder kostte, werd ook erg duur. Bovendien aan het goede slag paarden kon je ook niet meer aankomen. Vroeger kon je voor duizend à vijftienhonderd gulden wel een geschikt peerd kopen. Later niet meer. Het werd allemaal veel te duur. Daarom zijn we op de trekker overgegaan. [086] De eerste was een 35 pk Cormick 430. Later toen de ritten groot werden, hebben we een 70 pk trekker genomen. De volgende zelfs 80 pk (Cormick 824).

Met één van de trekkers hebben wij 14.000 uren gedraaid. Twee keer daags rijden. Zeven jaar gebruikt. Over het verschil tussen paard en trekker zegt zoon Hendriksen het volgende. Ik vind een trekker niet zo zeer mooier, maar wel gemakkelijker. Je hebt met het verkeer minder last. Het ging onderweg sneller, een trekker schrikt niet! Weet je wat vervelend was bij een paard: daar ben je na een paar jaar erg aan gehecht. Als hij [087] dan een keer vervangen moest worden, dan gaf dat trammelant, voor je echt weer een goeie had. Het ging me ook aan het hart, met dat paard was je één geworden. Maar een trekker die ik zeven jaar gebruikt had, ruilde ik zo weer in, dat deed me niks, een ding van ijzer. Ook een melkbus, een ding van ijzer, zegt me niks meer.

Over paard en trekker is Hendriksen senior een andere opvatting toegedaan: 'Aan een trekker is niks aan. Daar zit geen muziek in, een dood ding. Het paard, daar zit veel meer leven in. Natuurlijk, een paard kon weleens op hol slaan en je moest hem vastzetten. Maar dat heeft niks te betekenen. Dat is mooi werk, een paard is mooi'. Verdere voordelen: je hebt niet zoveel kapitaal nodig bij de aanschaf en als je hem inruilen moet, heb je vanwege de slachtwaarde weer een goede prijs!

Of je voor dat werk een speciaal afgericht paard nodig had? Valt best mee, ik kocht een keer een paard dat vijf jaar niet gewerkt had, na drie dagen was hij bij mij het werk gewend! Toch heb ik eigenlijk nooit gekke dingen met het paard meegemaakt. Ik heb maar één keer gehad dat een paard kortaan was, dat hij er tussenuit wilde. Ik vond het in de tijd van het paard, toen het niet zo druk was aan de fabriek met mensen, veel gezelliger. Vroeger, met die peerd, viel er altijd wel wat te 'kwaken'. Later, met de trekkers, had je dat niet meer.

Deksels en bussen

Leverden paard en trekker niet al teveel problemen op, bij de bussen lag het duidelijk anders. Daar hadden vader en zoon nogal eens wat mee te stellen. Vooral aan de deksels hebben ze vervelende herinneringen.

Vader Hendriksen: 'Als er een verkeerde deksel op een bus zat, waar moest je dan de goede zoeken? Dat was geen doen, [088] dus je klatste de bus maar van de wagen af en zette hem bij de boer neer. Op de fabriek liep de dekselbaan ook zo hard, dat je daar niet kon corrigeren'.

Zoon Jopie: 'Als er onderweg, of op de fabriek, iets met de bus was gebeurd, eiste de boer soms dat ik hem terugnam om te repareren. Erg vervelend, ik heb een keer meegemaakt dat een bus door een luxe auto was aangereiden, maar de melkrijder kreeg wel

mooi de schuld. In de laatste jaren werden de gekleurde banden bij de bussen toegepast, dan hoefde je helemaal niet meer naar de nummers te kijken. Natuurlijk moest je telkens het eerste nummer van de serie wel in de gaten houden. In het begin keek ik tegen de kleuren wel raar aan, maar het bleek veel gemakkelijker, je maakte veel minder vergissingen.

Melkgeld

Het melkgeld moest vroeger door de melkrijder aan de boer worden afgegeven. Vader Hendriksen hierover: 'Daar had je een boel werk mee. Iedere boer een aparte envelop. Nee, ik ging dan nooit een borrel drinken, je schreeuwde maar een keer tegen de boer: Héé! Eén keer heb ik daarbij een fooi van een gulden gekregen, af en toe een sigaar, maar meestal kreeg je niks. Het was een verantwoordelijke taak, ieder zijn eigen portie geld geven. Het is bij mij nooit verkeerd gegaan. Ik was blij dat op een gegeven moment het geld via de bank werd overgemaakt.

Vooraf bij het uitkeren van de nabetalings ging het om een groot bedrag, waarvoor jij dan verantwoording droeg', aldus Hendriksen senior, die voorts de drukte in de zomertijd memoreert. 'Vroeger in de hooitijd was het extra druk. Als je 's morgens eerst melk moest rijden, en je was laat naar bed gegaan, zag je de weg voor je ogen deinen. Je moest dan goed oppassen, anders lag je zo onderaan de weg. Ja, het was vroeger een barstens druk beroep. Moet je nagaan, in de zomerdag 's morgens eerst je eigen koeien melken, dan melk halen, en 's middags hooien en dergelijke. Brood eten gebeurde tijdens het melkrijden! Dat is ook niks waard, je werkte je kapot voor een ander. Wat het brood eten onderweg betreft was de trekker in het voordeel. Zoon Hendriksen: 'Op de trekker zat je rustig bij een snelheid van 35 à 40 km/uur het brood op te eten. Dat kan je bij het paardrijden niet. Het risico van een aanrijding was hier groter. Meestal werd je van achteren aangereden, bij het paardrijden was vooral mist een heel akelige zaak. Bij het paardrijden kneep ik hem telkens als een dief, als ik in de verte een vrachtauto achter me aan hoorde komen, vertelt vader Hendriksen.

[089] Mooiste

'Het mooiste van het werk?' Vader Hendriksen: 'Geld beuren! Maar daarnaast toch wel dat je het melkrijden naast je eigen bedrijf kon doen. Ander werk was niet te krijgen. Als je maar twee kwartjes bezit hebt kun je maar één ding: vooruit aan de slag!

Bovendien, ook al betaalde men matig, je hoefde nooit bang te zijn voor de centen. Een hoop andere transportrijders zijn aan het faillissement van een klant naar de bliksem gegaan. Een interessant beroep? Ach, op den duur was het eigenlijk gewoon een sleur. Het belangrijkste was net als nu: als je maar gezond blijft! Het was wel een mooie tijd, maar ik verlang er niet naar terug'. Zoon Hendriksen: 'Ik heb later overwogen om RMO-chauffeur te worden, maar dat is er niet van gekomen.

Blijf toe, ik heb hier op het bedrijf werk zat. Ongeveer 55 melkkoeien. We zitten nu precies aan het quotum.

In de winter vroren je klompen vast bij de ontvangst van melkbussen

[090] Onder vaak barre omstandigheden verrichtte Willem Leenders jarenlang bij de melkfabriek in Arnhem zijn werkzaamheden. De ontvangst van de bussenmelk was bij hem in goede handen. Het was zwaar werk, niet in het minst doordat het lange tijd buiten gebeurde. 'Soms vroren de klompen vast aan de vloer; herinnert Willem Leenders zich.

Hij begon in 1925 als 16-jarige jongen bij de Camiz in Arnhem. Bijna een halve eeuw later – 49 jaar om precies te zijn - ging hij met pensioen bij het bedrijf dat intussen in Coberco was opgegaan.

'Ik heb hard moeten werken, maar het toch altijd graag gedaan. Het werk had een heel prettige bijkomstigheid. Je kon veel melk drinken. Daar werd je niet slechter van'. Willem Leenders heeft in de 49 jaar de veranderingen bij de melkontvangst meegemaakt van het storten van de melkbus met de hand tot het leegpompen van de melktankwagens.

In de twintiger jaren was het allemaal handwerk wat de klok sloeg. Willem Leenders over die periode: 'De melkrijders moesten de bussen van de wagen op het ontvangstplatform zetten vlakbij de bascule. Als melkontvanger kieperde je de inhoud van de bus in de weegbak. Met de andere hand schreef je met een potloodje het gewicht op dat de weegschaal aangaf. In de kiepbak kon in totaal 200 liter, meer leverde vrijwel geen enkele boer op één dag aan. Als dat toch eens gebeurde werd de kiepbak gewoon voor de tweede keer gebruikt.

De wijzer van de bascule wees het gewicht tamelijk nauwkeurig aan. Je kon er hooguit een kilogram naast zitten. Het gewicht werd op bonnen geschreven, die je uiteen blok scheurde. Een kopie van de bon kwam tussen deksel en bus te zitten en ging zo terug naar de boer. Aanvankelijk werden de bussen op de fabriek niet schoon gemaakt, alleen maar uitgespoeld. Later is dat veranderd. In die begintijd kreeg je ook een allegaartje aan bussen binnen. Bussen van 30 en 40 liter, maar ook grote 50-liter bussen en kleintjes van 20 en 10 liter. Vroeger konden de meeste boeren met één melkbus toe. Ze hadden immers vaak niet meer dan één of twee koeien.

Oh wat een kou

In de winterdag was het melkontvangen beroerd werk. Je stond de hele voormiddag op de tocht van een noorderwind. Als je op de ijzeren plaat stond, vroren de klompen vast. Oh, wat hebben we een kou geleden. Pas toen de melkontvangst werd gemechaniseerd, kwamen er rolluiken, die de koude noorderwind tegenhielden. Hoewel, een klein gaatje moest er openblijven om de bussen door te laten.

Vroeger stonden we met drie melkontvangers te lossen, althans op de maandagmorgen,

de andere dagen met twee man. Om zeven uur was ik op het werk, eerst de kiepbakken schoonmaken. Tegen acht uur kwamen de eerste melkrijders, dat ging zo tot rond twaalf uur door. Het was erg vochtig werk. Je kleren [091] werden nat en je liep vanwege de nattigheid op klompen. 's Winters had je ook last van koude handen. Daarvoor had je dan halve handschoenen, de vingers vrijlatend. Toch heb ik van al die kou en dat vocht niks overgehouden, zelfs geen spiertje reumatiek. Ik was tevreden met het werk, ik heb ook nooit om ander werk gevraagd.

Omstreeks 1960 werd het vak van melkontvanger makkelijk. Je zag wel een hoop bussen, maar die kwamen automatisch via de rolbaan op je aan. Dat mechanisch melkontvangen was een hele vooruitgang. Je hoefde alleen maar met de hand op een knop te drukken. Later kon je dat zelfs met de knie doen. Dat ging veel vlugger. Zodra de bussen van één boer gekiept waren, stopte je zijn kaart in het apparaat, waarop de kilogrammen werden afgedrukt. De mechanisering van de bussenmelkontvangst vereiste wel dat alle bussen van één maat waren, dat werden toen 30 liter bussen. Als er nog ééntje van 20 tussen zat, moest je die met de hand kiepen.

Alcohol

Ik heb op de melkontvangst ook jarenlang [092] de melk gekeurd. Dat gebeurde op maandagmorgen. Met behulp van de alcoholproef controleerde je dan of de melk zuur was. Ik herinner me van die tijd ook een collega die de alcohol, haast vergif, als een borreltje gebruikte, aangelengd met water. Hij kon op het laatst niet meer lopen.

Het werk als melkontvanger was in zekere zin ook vertrouwenswerk. Zeker in de begintijd. Je moest immers opschrijven hoeveel melk er was afgeleverd. Dat deed je heel eerlijk, waarbij je rekening hield met ongelukjes. Het kon wel eens gebeuren dat bij de melkontvangst per ongeluk een bus omviel. Dan vroeg de melkrijder, Willem kun je me matsen. Nou dan werd er gematst, daar wil ik best voor uitkomen. Je schatte hoeveel melk er verloren was gegaan en je noteerde dat als geleverd. De boer kreeg dan wat hem toekwam. Als de chef getuige was van zo'n ongelukje met een melkbus, kon je natuurlijk niet zelf corrigeren. Dan moest je met de chef overleggen, die dan weer in de fabriek moest gaan praten of er wat aan gedaan kon worden. Als het werk op de melkontvangst klaar was brachten we de papieren naar de administratie. Die controleerde vervolgens de cijfers.

[093] Als een bepaald cijfer teveel afweek van het normale afleverpatroon veranderde hij het in die zin. Toen de mechanische melkontvangst kwam, hoefden we niet meer te noteren. De directeur, die wel wist dat we zo nu en dan een melkrijder matsten, maakte toen nog een spottende opmerking: 'met dat potloodje is het nu afgelopen, het noteren gebeurt nu automatisch'.

Vijf liter cognac

Ik had dagelijks contact met de melkrijders, gemoedelijke maar soms ook felle kerels. Toen de melkrijder uit Elst ermee ophield, had hij die morgen vijf liter cognac bij zich. Die hebben we met een heel stel - de vijftien melkrijders en het melkontvangstpersoneel - in de kantine geledigd.

Er zaten wel eens gekke dingen in een melkbus. Je kon ervan alles aantreffen, pollepels, schuimspanen; zelfs een stekelvarken heb ik er eens aangetroffen! Natuurlijk ook wel eens brood of kaas, die dan haast even dun was geworden als de melk zelf. Hadden ze vergeten de kaas uit de bus te halen! In de herfstdag had je die knollenbeweging, dan stonk de melk zo.

De onaardigste kant van het melkontvangen was misschien wel dat je veel moest poetsen. Eens per week moesten 's avonds de ontvangbakken met kalkwater worden gevuld. Dat moest de volgende dag er eerst weer uit. Die kalk was dan wel flink tegen de wand geslagen en die moest je er dan eerst goed afhalen. In de zomerdag werd er ook 's avonds melk ontvangen. Dat begon om zeven uur en eindigde tegen een uur of tien à half elf. Dat gebeurde in ploegendienst, 's avonds waren er minder uren nodig dan 's morgens.

Niet iedere boer leverde de melk 's avonds. Die melk kreeg je er dan 's morgens extra bij. Als het heet was, was er 's maandags veel zure melk. Die bussen gingen allemaal terug, met een brief aan de deksel. Ook tijdens een harde winter was het wat. Dan kregen we soms bussen die tot in het hart toe bevroren waren, die gingen soms automatisch door de ontvangst heen. Pas bij de busreiniging kwam die melk er als klonten uit!

[094] Aluminium

Toen de melkontvangst eenmaal was gemechaniseerd, was het makkelijk werken. Alleen zat er wel eens een bus in de spoelmachine vast. Dat is met name een poosje gebeurd toen er een proef werd genomen met aluminium bussen. Mooie dingen, maar veel te licht. Tien of twintig hadden we er. Als gevolg van de sterke spuitdruk vlogen ze de reinigingsbaan uit.

Ze zetten het hele zaakje vast. Elke bus kreeg drie stralen water met een spuit, eerst met gewoon spoelwater, dan met loog en dan eens een keer na spoelen met schoon water. De aluminium bussen zijn er toen rap weer uitgegaan.

Anecdotes

Alcohol, kippen en ondergoed . . .

[095] Rondom een alledaags attribuut als een melkbus zijn in de loop der jaren best een aantal leuke voorvallen gebeurd. Enkele (oud) Coberco-medewerkers zetten die anekdotes op papier. Van kippen op de as van een oude melkwagen tot ondergoed in de melkbus maar eerst komt de alcoholproef aan bod.

Oud-directeur J. Soer van de zuivelfabriek in Wageningen vertelt over die alcoholproef het volgende verhaal.

In de gebieden waar op zondag geen melk werd ontvangen werd op maandag een dubbele hoeveelheid ontvangen. In de warme periode was het noodzakelijk om de zondagmelk te controleren op eventueel zuurheid. Dit gebeurde door middel van de alcoholproef. Al naar gelang men scherper wilde controleren, werd de alcohol van 98% verdund, meestal tot 70% sterkte. Die controle gebeurde meestal door iemand van het laboratorium of degenen die op een of andere manier wat met de melkwinning te maken hadden.

Nu deed zich een geval voor waarbij een veehouder melk terug ontving met een briefje eraan van 'zuur'. Deze melk kon evenwel de kookproef goed doorstaan. Er bleek niets aan de hand met deze melk. De betreffende man die de melk had afgekeurd werd ter verantwoording geroepen en naar het bedrijf gezonden om deze klacht te onderzoeken. De melk werd op het bedrijf aan een hercontrole onderworpen met dezelfde alcohol die ook aan de fabriek gebruikt was. Wederom bleek dat de melk schifte! De directie heeft toen de affaire nader onderzocht, en wat bleek? De controleur had vergeten de alcohol te verdunnen, dus selecteerde deze te scherp. Wel had de man, zo slim was hij wel, dezelfde alcohol van 98% bij de hercontrole gebruikt zodat hij ook op het bedrijf het gelijk aan zijn zijde kreeg.

Kippen op de as

S. de jong uit Balkbrug herinnert zich de anekdote van kippen op de as van een oude melkwagen.

'Het was omstreeks 1968, dat er nog enkele melkrijders waren in Balkbrug, die met paard en wagen de melk naar de fabriek brachten. Als er veel melk was moest de melkrijder de zondagmelk vroeg naar de fabriek brengen. De melkrijder uit Vinkebuurt kon die nacht de melk niet houden op een melkwagen. Geen nood, hij had in de schuur nog een oude reservewagen staan en die werd aangekoppeld. Toen hij 's nachts bij de fabriek

De alcoholproef. Zure melk gaat in combinatie met alcohol schiften. Door de melk met alcohol te mengen kon de fabriek nagaan of er zure melk werd aangeleverd.



kwam, bleken er enkele kippen op de as van de oude wagen te zitten. Die hadden de hele rit meegemaakt. Onder hilariteit [096] van het fabriekspersoneel, heeft hij de kippen gevangen en in een zak gestopt en weer mee naar huis genomen'.

Ondergoed

J. Eikholt, Groesbeek vertelt over enkele wonderlijke 'bij'-produkten die ooit in een bus met melk werden aangetroffen.

Het was een vrieskoude januari-morgen in het jaar 1953. Het geluid van melkbussen die tegen elkaar gegooid werden weerklonk ver over de bevroren Groesbeekse heuvels. Snuivende paarden die nevelige dampfonteinen uit hun wijd open gesperde neusgaten bliezen, trokken de boerenkarren met melkbussen geladen, de heuvel op naar de 'boterfabriek' in het dorp. Met een paar 'eigengebreide wanten' aan stond ik op de melkontvangst, met de monsterlepel in de hand te wachten op de kar die het eerste boven zou zijn om z'n vracht met zilverkleurige melkbussen te lossen. 'Mathus van den Heikant' was het eerste boven.

Amper stond de kar stil of met grote zwierige zwaaien gooide hij al de eerste melkbussen op de metalen rollerbaan. Zodra de baan vol was stortte hij de bussen leeg in de stortbak. Bus voor bus werd door Mathus omgekiept tot plotseling een plons in de stortbak mijn aandacht trok. Ik waarschuwde de 'melkontvanger' dat er iets bijzonders was gestort in de bak. Met z'n drieën staarden wij naar de roomblanke melk in de bak, die echter niets van haar geheimen prijs gaf. Met de monsterlepel roerend door de melk voelde ik dat ik 'beet' had. De lepel naar boven halend, kwam er tot grote hilariteit een damesdirectoire druipend en lekkend van de melk naar boven.

Mathus, dit ziende, werd eerst rood, toen blauw en barstte los in een schaterlach, die binnen enkele ogenblikken niet alleen het gehele personeel maar ook de mensen van de naastgelegen 'Boerenbond' mobiliseerde. Iedereen kwam kijken naar onze verdere vispogingen. Achtereenvolgens kwamen nog twee exemplaren tevoorschijn, en wel van een omvang waar tegenwoordig met gemak 30 slipjes uit zouden kunnen. Erg fris zag het er allemaal niet uit. Na enig hengelen, kwam een lange onderbroek, twee borstrokken en nog wat ander onduidelijk spul naar boven. Kortom, het drama dat zich hier voltrokken had was duidelijk: De boerin had haar 'Grieze onderbokse', de avond tevoren, bij gebrek aan een wastobbe of teil, maar zolang 'te weken' gezet in een melkbus. De boer Hannes, niks vermoedend zette 's morgens de melkteems op de bus (met daarin de was) en de rest laat zich raden.

Nadat de omstanders op de melkontvangst de vangst uitvoerig hadden bekeken, kwam Mathus op het idee om één van de 'kampeertenten' omgekeerd met de pijpen omhoog op de melkbus te zetten. De 15 graden vorst, zou de rest wel doen. Zo gezegd, zo gedaan. Mathus reed terug met de melkbussen, waarvan er één, een paar schoorstenen had gekregen. Aangekomen bij de boerin, zette Mathus de bussen keurig op een rij aan de weg. Vele passanten hielden halt om te kijken naar [097] de wonderlijk aangeklede bussen. De boerin had waarschijnlijk wel ontdekt dat er iets niet in de haak was, want toen het wat minder druk op de weg werd, haalde ze met gezwinde spoed de bussen naar huis.

Deksels

De perikelen rond de deksels inspireerden de oud-directeur van de zuivelfabriek in Epe, G. J. Groote Schaarsberg tot het optekenen van de volgende anekdote.

Om verlost te worden van de jaarlijks terugkerende vraag op de ledenvergadering, waarom de deksels zo vast op de bussen zaten, bestelde ik steeds nieuwe bussen met deksels die een maatje te klein waren! Wie schetst mijn verbazing dat na vier jaar de klacht oversloeg naar de vraag: 'waarom zitten de deksels zo los op de bus?' Ik ben toch maar doorgegaan met mijn beproeft systeem om te kleine deksels te bestellen tot dat de tank er was!

[098] Barre winter

J. Delleman uit Arnhem heeft de gebeurtenissen tijdens de barre winter van 1963/ 1964 weergegeven, waarbij de melkrijders de grootste moeite hadden om de melk op te halen. 'De winter 1963/64 was me wat. Zware sneeuwval en felle kou en dan elke morgen om half zeven op pad om de melkbussen bij de boerderijen rond om het gebied van de Zeddamsse zuivelfabriek op te halen. Met een flinke stoere hulp ging ik samen op weg. Tot op zekere dag we, ondanks al het wegscheppen van de sneeuw, toch muurvast kwamen te zitten. Inmiddels was het drie uur in de middag geworden.

Boer ter Voert uit Zeddum, kwam ons te hulp met zijn grote Ford. Zo konden we gezamenlijk bij de fabriek in Zeddum komen. Men had ons met een verrekijker gezien.

Verschillende melkrijders lieten het in dat barre winterweer afweten. Ze lieten de melk in bevroren toestand bij de boerderij staan! Ik kreeg hulp van een loonbedrijf. We gingen samen op pad. Het werd voor ons beiden een sport er doorheen te komen. Het waren elke dag vier ritten met een twaalf meter lange wagen. Op een morgen zaten we vast in het Kilderse veld. Wat te doen? Sneeuw scheppen natuurlijk en toen twee trekkers ervoor, maar wat gebeurde er? De beide trekkers kwamen vooruit maar helaas met alleen de distel van de wagen die er totaal was afgetrokken! Toen even naar de smid in Braamt die het geval weer aan elkaar smeedde. Daarna ging de rit verder en kwamen we uiteindelijk toch bij de fabriek aan, waar men ons met zorg omringde in de vorm van warme dranken. Bij de melkontvangst hadden ze druk werk om de bevroren melk eerst met hete stoom te ontdooien voor het verder ledigen van de bussen.

Kerk

Een melkrijder in Den Ham (Ov.) die dagelijks met de melkwagen langs een café kwam, had de gewoonte om zijn paard daar een moment rust te gunnen. Zelf vulde hij de wachttijd door het nuttigen van een borrel.

Op een keer passeerde de plaatselijke predikant juist op het moment dat de rustpauze voor het paard geëindigd was. Hij sprak de melkrijder vermanend aan met: "Zeg beste broeder, ik zie je veel vaker bij café Harwig dan in de kerk?"

Met lichte verontwaardiging antwoordde onze bussenmelkrijder:

"Maar dat is toch logisch dominee; het café is veel vaker open dan de kerk".

Zuivelbestuurder J.F Miskotte, Den Ham

Als een melkbus kon praten

[098] Een melkbus heeft in zijn 'leven' heel wat meegemaakt. Als 'dom ding' is het voor een bus niet mogelijk om de lotgevallen weer te geven. G. J. Leferink, public relations-medewerker van Coberco, verplaatste zich in de rol van de melkbus en kreeg zowaar de bus aan het praten.

Op mijn lichaam zijn lijnen van bloemen getekend, het zgn. Hindeloper schilderwerk. Ik sta in de hoek van een grote kamer, waar de jongste telg van de familie mij aandachtig van alle kanten bekijkt. Ik, een melkbus met het nummer 413 die in het begin van de twintiger jaren voor het eerst werd volgegoten met melk. Ik heb nu alle tijd om na te denken. Over hoe men mij gebruikt en misbruikt heeft, over goede en slechte jaren.

Ik weet nog als de dag van gisteren dat ik voor het eerst meehobbelde in een boerenkar naar het weiland, waar een zevental koeien vredig liep te grazen. Het melken gebeurde door de jonge boer, terwijl opa een bak vol water ging scheppen. In het weiland had men toen nog geen pomp. Dit scheppen gebeurde [099] met een emmer aan een touw, die men in de put liet zakken. Met het water uit deze put werd later ook de emmer en de zeef weer schoongemaakt en op een oud wagenrad gelegd. Nu zou dat niet meer kunnen want zo'n oud wagenrad en ouderwetse teems was binnen de kortst mogelijke tijd weggejat.

Wanneer opa met zijn twee bussen, waar ik ook bijhoorde, weer op huis aan reed, was in de verte de melkboer al op komst om mij mee te nemen naar de fabriek. De jonge boer was al op de fiets vooruitgegaan, want deze moest nog op 'daghuur'. Het was net in de tijd van het hooien en voor het stuk land dat zij in huur hadden moesten zij naast het betalen van pacht, ook een paar dagen arbeid leveren, uitgerekend in de oogsttijd.

Getjan

Getjan de melkboer, die mij mee moest nemen naar de fabriek, was al oud. Kort na de oprichting van de fabriek, zo omstreeks 1908, wist hij door laag in te schrijven, een melkriet te bemachtigen. Een melkriet die hij bij de jaarlijkse aanbesteding steeds wist te behouden. Zo'n enkele keer, als hij vergeten was om mij onderweg af te zetten, ben ik bij zijn huis op de wagen blijven staan.

Aan het armetierige gedoe om zijn huis, kon je wel zien dat het bij hem geen vetpot was. Geen wonder, Getjan moest leven van de opbrengst van zijn melkriet, wat niet meer dan een paar dubbeltjes per dag opbracht, van zijn koe en twee varkens. Zijn vrouw Jenne zag dat blijkbaar ook niet zo zitten, want met haar oude 'juteschoert' (juteschort) behoorde ze niet tot een propere boerin. Het enige wat ze goed kon, dat was Getjan de huid volschelden, de ene keer omdat hij zo laat terug was de andere keer omdat hij vergeten had om de varkens te voeren voordat hij 's morgens weggereden was. Getjan kende dat verhaal, en liet dat zonder tegenspraak over zich heen gaan.

Getjan zocht zo nu en dan zijn troost bij 'Dieks', het boerencafeetje waarvan hij ook de melk mee moest nemen. Bij de andere boeren deed Getjan altijd het melkgeld aan de bus, maar bij Dieks bracht hij het persoonlijk naar binnen. Steevast kon hij daar rekenen op een borrel, terwijl hij er zelf nog een paar bij kocht. Bij die gelegenheden vergat hij dan weleens om ons onderweg af te zetten.

Op de fabriek waarvan zo'n 600 boeren de melk bij elkaar kwam, werden wij als bus-sen niet altijd even liefdevol behandeld. Getjan was echter één van de weinige melk-rijders die ons altijd netjes behandelde. Tegenover zijn collega's kon hij soms erg te keer gaan als er met ons gesmeten werd. Dit voorkwam dan ook dat ik op 25-jarige leeftijd praktisch nog geen deuk in mijn lijf had. Thuis op de boerderij had ik ook een goed leventje. Wanneer Getjan mij met een zwaai op het inrit had neergezet, stond oma al klaar om mij mee te nemen naar de 'waskamer' waar ik van binnen met heet water goed gereinigd werd. Ook de buitenkant werd glimmend glad geschuurd. Oma was wat je noemt een 'pront' mensje. Zij was ook de baakster in de buurt en ze had al heel wat kinderen het levenslicht helpen aanschouwen. Dat was nog in die tijd dat de boerderijtjes klein waren en de gezinnen groot. Getjan kon altijd heel goed met Die-kemeuje, zo heette ze, opschieten en zodoende werd ik altijd met veel respect behan-deld. Ja, Getjan mocht Diekemeuje erg graag. Overal waar zij met spoed naar toege-roepen werd, kon hij de andere dag op een borrel rekenen. Van de jaren dat ik bij hem op de melkwagen ben meegereden heeft hij bij Mans van de Tuten bij zulk een gelegenheid al veertien 'glaasjes' moeten drinken, wat hij overigens met plezier deed. Een van zijn vaste gezegdes was altijd: 'in de tweede liever geen suiker'.

[100] Oorlog

Zo heb ik een zestien-tal jaren in vredige rust doorgebracht, totdat in mei 1940 de oorlog losbarstte. De jonge boer was al opgeroepen voor de dienst en lag in de buurt van Amerongen. Hij is niet meer teruggekomen. Voor Diekemeuje was dat een ge-weldige slag. Ik kon dat merken als ze me schoon maakte. Vroeger zong ze allerhan-de oude liedjes, maar nu huilde ze vaak. Erg lang heeft ze het dan ook niet meer ge-maakt. Die oorlogsjaren hadden ook bijna mij het leven gekost, toen we in die laatste dagen vanuit de lucht werden beschoten. Enkele collega-bussen werden met gaten doorboord en ook de oude 'Bles' moest hierbij het leven laten.

In die dagen werd ik niet altijd gebruikt voor het vervoeren van melk. Soms werd ik ook vol vlees gestopt en reed dan mee naar het dorp. Ze keken de melkboer nooit in de bussen.

Na de oorlog zei Gertjan zijn melkrit vaarwel. Zijn opvolger was een heel wat jonge-re melkboer, die ons ook heel wat ruwer behandelde. Thuis had hij nog al wat om handen en hij kreeg meer bussen op zijn wagen, doordat de boeren meer koeien gin-gen melken. Hij moest in een sneller tempo werken en was ook een der eersten die een trekker aanschafte. Op de zandwegen werden wij in die tijd behoorlijk door el-kaar geschud.

Ook op de fabriek werd het niet beter. Daar werd een bussenspoelmachine aange-schaft, waar wij met stoom en kokend water doorheen werden gejaagd. Van binnen

werden wij wel goed schoon maar aan de buitenkant werd ons lichaam één roestbruine massa. Nee, het leven van een melkbus was niet meer zo als vroeger.

Rommelmarkt

Deze behandeling herinnerde mij eraan dat ik ook zo jong niet meer was en ik was blij dat de vrouw des huizes besloot haar bedoeninkje aan de kant te doen. Dit bracht met zich mee dat wij de prooi werden van een oud-ijzer-scharrelaar, wat ons op de rommelmarkt deed belanden.

Hier werd ik weer herontdekt en nu mag ik mijn laatste levensdagen doorbrengen als pronkstuk in een deftige kamer. Nu kijk ik uit op een snelweg waarover grote tankwagens met melk rijden. Een snelweg met een kruispunt, waar vroeger eens het boerderijtje van Diekemeuje stond en waar mijn levensloop een aanvang nam.

Bussenboot door honden getrokken

De meest wonderlijke vorm van bussenmelkvervoer die er ooit is geweest, heeft in Groningen bestaan, bij de zuivelfabriek Zevenhuizen. Daar geschiedde het melkvervoer destijds overwegend per boot, en het bijzondere daarvan was dat die vaartuigjes werden getrokken door honden. Men heeft dat ongeveer 50 jaar volgehouden, tot omstreeks 1960.

Ene J. Postema schrijft hierover in zijn "Verhalenboek".

De boeren hadden voor hun huis aan het water een steigertje gebouwd, waarop de melkbussen stonden. Al varende werden die bussen door de melkvaarder eraf gegrepen. Dit in een razend tempo, want de twee honden liepen gewoon door. Ze waren in een speciaal tuig gespannen, aan een lange lijn, ongeveer 30 meter voor de boot. Ze hielden er behoorlijk de gang in. Het merkwaardige was dat men vanaf de boot baas over die honden bleef. Bij het naderen van een brug kregen ze nl. een instructie, en dan kon je het iedere keer weer beleven dat de honden vanaf de vaste wal het water indoken, onder de brug doorzwonnen, en vervolgens weer tegen de wal opkropen. Het was een volslagen geruisloos vervoer. Alleen vissers werden er wel eens door gestoord, niet beseffende dat zij getuige waren van een ook voor de oude tijd zeldzaam tafereel.

Van smokkelbus tot carbidbus

[101] De melkbus heeft in het leven van het echtpaar Tijmensen uit Achterveld een bijzondere plaats ingenomen. Uit de afgelopen 70 jaar diepen de beide echtelieden enkele voorvallen op: de smokkelbus, de carbidbus, de bestuursbus en de wasbus.

De smokkelbus

'In Je oorlog hebben we in een melkbus gekarnd. In een andere melkbus, een hele oude, bewaarden we die boter. De bus was in de grond gegraven, zogezegd een smokkelbus! We hadden daartoe eerst een ton in de grond gegraven, en daarin die melkbus. Vlak voor een noteboom; er lag wat rommel op die bus, zodat niemand er ooit erg in had, ook niet onze evacués. Het was een erg goede schuilplaats.

De melk voor het karnen moet eerst zuur worden. Als camouflage voor de bus waarin de melk een paar dagen bleef staan, gebruikten we een grote harington. De bodem van de ton was eruitgehaald; een eindje van bovenaf hadden we een nieuwe bodem erin gezet en daarop lagen eierkolen voor de kachel! Daaronder stond dus de melkbus met de aan te zuren melk. Als we daarbij moesten, zetten we gewoon de ton met eierkolen een eindje opzij. Die leek heel zwaar, maar woog haast niks. Niemand heeft het ooit gezien'.

De bestuursbus

'Op boerenvergaderingen is er vroeger veel over bussen gepraat. Als ze gingen roesten, wilden de boeren gauw andere hebben, hoewel ze nog niet versleten waren. Als je dan in het bestuur een boer had die allemaal verroeste bussen had en een andere blanke, dan zag hij méér het nut van verwisselen in dan zijn collega! In die bussen zat een heel kapitaal vertegenwoordigd; je had melkrijders die heel netjes waren, maar bij anderen kwamen er door ruw laden veel deuken in. Die kregen er van langs'.

Toen de eerste RMO zou komen, is er in het bestuur (de toenmalige Vecomi te Arnhem) nogal over de melkbussen gepraat. Het tankmelken is hier eigenlijk afgedwongen door een klein aantal boeren, ook een paar hier in Achterveld. Die dreigden met: 'Als je het niet doet, dan bedanken wij en gaan wij naar de CMC'. De eerste RMO was eerst heel erg oneconomisch, die moest voor slechts enkele boeren het gehele gebied rondrijden. Echt gedonder over een melkbus in het bestuur kan ik me niet zo herinneren, daarvoor is een melkbus misschien ook weer te eenvoudig.

[102] De was-bus

Mijn broer was hier op de fabriek de officiële bussenwasser, met de hand! Geen hoogstaand baantje. Net voor de oorlog begonnen hier en daar bij zuivelfabrieken bussenwasmachines te komen. In Achterveld wilde men daar nog niet aan. Zo'n bussenmelkmachine kostte nogal wat voor zo'n kleine fabriek. Toen heeft men uit concurrentieoverwegingen het bussenschoonmaken in handwerk ingevoerd. Het slechtste werk in de hele fabriek. Constant boenen met heet water! Mijn broer heeft het meer dan een jaar gedaan. Hij was er de hele voormiddag mee bezig, tot er geen bussen meer werden aangevoerd. Ik heb hem één dag vervangen. Ik weet nog dat ik die morgen geweldig gezwet heb'.

Carbidbus

'De oude melkbussen werden vroeger met levensgevaar gebruikt om het nieuwe jaar in te schieten. Onderin die bussen had men dan een klein gaatje geboord; carbid erin en de deksel erop. Via een lont in het gaatje werd de bus dan tot ontploffing gebracht, als een bom. Het deksel vloog dan einden ver. Dat was gevaarlijk. Hoewel niet voor degene die het deed, die ging op de bus zitten, die liggend op de grond was gelegd. De bus zelf vloog dan niet weg, alleen het deksel'.



Twee maal trekkervervoer: 1e Luinjebert jaren-30 2e ongekend jaren-60

bron: ZHN

Eindstrijd busmenmelk in de schijnwerpers van de publiciteit

[103] Het einde van de melkbus ging met krampen gepaard. De aloude bus streed een ware strijd op leven en dood. Tegen het tankgeweld bleek de ijzeren melkkan uiteindelijk niet opgewassen. De strijd in de zeventiger/begin tachtiger jaren kreeg er nog een extra dimensie bij, omdat ze zich afspeelde in de schijnwerpers van de publiciteit. Nostalgie won het daarin vaak van redelijkheid en zakelijkheid.

Vooraf twee affaires trokken de aandacht. De meest sprekende en de meest heftige was de actie van 80 boze boeren uit Drenthe. Op maandag 4 september 1978 gijzelden zij de negen bestuursleden van hun coöperatie DOC in de kantine van de zuivelfabriek in Hoogeveen.

De boeren waren massaal naar de fabriek getrokken om hun lidmaatschap op te zeggen. Ze wilden niet verplicht worden een melktank aan te schaffen. De gijzeling - in die dagen een extra bezwaard begrip door twee dramatische gijzelingsacties - werd na enige dagen opgeheven. De weerspannige boeren boekten een zeker resultaat. Ze konden hun melk voortaan kwijt aan de zuivelcoöperatie 'De Nijverheid' in de gemeente Staphorst. DOC probeerde hier later weer een stokje voor te steken door een kort geding tegen de Drentse boeren aan te spannen.

De rechter gaf echter de boeren gelijk, die zich beriepen op een afspraak die ten tijde van de gijzelingsactie was gemaakt.

In de sloot

Een busmenmelkfabriek in Staphorst kwam er drie jaar later opnieuw aan te pas om een conflict tussen Coberco en een veehouder uit de wereld te helpen. Medio 1981 stopte Coberco in het gebied van de zuivelfabriek in Balkbrug met het ophalen van melkbussen. Veehouder Jan de Haan uit de buurtschap Oosterhuis verzette zich desperaat tegen dit besluit. Hij wilde voor het half jaartje dat hem nog van zijn pensioen scheidde in de bus blijven melken. Aan het tankmelken wenste Jan de Haan niet te beginnen, ook al had Coberco hem speciale voorwaarden in het vooruitzicht gesteld.

Beide partijen hielden voet bij stuk. De Haan ging vervolgens tot een actie over, die bijzonder veel publiciteit trok. Voor de verzamelde persfotografen kieperde hij de inhoud van zes melkbussen in de sloot. Dat nog liever dan leveren in een tank. Drie dagen hield hij die wanhoopsdaad vol. Via een bevriende boer vijf kilometer verderop, die de melk in bussen afleverde in Staphorst, raakte Jan de Haan nadien zijn busmenmelk toch weer kwijt. Op één punt had hij gewonnen. De melk kwam nimmer in de door hem verfoeide tank terecht. De [105] gemeente Staphorst, die nog drie zuivelfabrieken telt, is de enige plaats waar nu nog busmenmelk wordt ontvangen.

Sores

In die roerige zeventiger/begin tachtiger jaren besteedden vooral de regionale dagbladen royaal aandacht aan de stoppende busmenboeren en aan de melkrijders [105] die hun

baan kwijtraakten. Tubantia liet op 27 december 1978 veehouder J. H. Beernink uit Vragender aan het woord. Iewat mistroostig geportretteerd bij zijn laatste melkkoe verzucht de veehouder: 'Het is zo'n eerste dag wel erg vreemd, wanneer je geen rekening meer hoeft te houden met het melken en met de tijd dat de melkrijder langskomt om de bussen op te halen. Het leven is doelloos. Wat moet ik nu?'

Een kleine tankboer zegt bij die gelegenheid verbitterd tegen de krant: 'We hebben het recht uit handen gegeven toen we onze dorpsfabriek hebben ingeleverd bij Coberco. De kleine boeren hebben daar weinig te zeggen gehad, de grotere boeren, die zitting hadden in de besturen, hebben zich weinig verzet. Zij zijn het tenslotte die de grote tanks nodig hebben', aldus een kleine boer in Beltrum. De krant voegt overigens zelf twijfels toe aan de uitspraak.

De Veluwe krant van 27 april 1978 kreeg van de Hooglandse boer Henk Nieuwenhuis het volgende te horen: 'Ik heb 18 koeien, ga binnenkort over tot aanschaf van een tankinstallatie. Als je als boer door wil gaan, ben je verplicht een tank te nemen. En ik wil doorgaan, want stel je voor dat ik in deze tijd een andere baan moet zoeken. Het boerenleven is mooi, maar het mooie raakt er steeds meer van af. Het wordt steeds gejaagder; wat is er rustgevender dan op een blok te zitten en met je handen de koeien te melken?'

De Apeldoornse Courant van 22 december 1980 noteerde dat de 38-jarige melkrijder H. Schut uit Beekbergen op die dag met pijn in z'n hart achter het stuur van de trekker kroop, om voor de laatste keer bij de boeren de bussen op te halen. Schut weet nog dat hij geld van de fabriek meekreeg om de boeren uit te betalen. 'Ik blies op de hoorn en dan kwamen de klanten naar buiten. Als het heel koud was, lag er regelmatig een flesje jenever op de melkbus. Vaak werd je gevraagd voor een kopje koffie'. Dit artikel eindigt positief: 'Van de fabriek heeft het echtpaar Schut een afscheidsfeestje gehad. Een diner, cadeaus en een koperen bus vol droogbloemen'.

Hechte band

Soms zijn de verhalen aandoenlijk, zoals het artikel in Coberco Post, waarin melkrijder Jan Segers uit Beekbergen bij zijn afscheid vertelt over zijn paard. 'Met zo'n dier groeit een hechte band. Ik moest altijd een spoorlijn over. Als er mist was, ging ik aan de overkant staan. Als er geen trein aankwam, riep ik hem en dan sjokte hij weer verder. Al die jaren hebben we schadevrij gereden'.

In dezelfde Coberco Post brengt redacteur Leferink in februari 1975 de tegenstelling tussen heden en verleden in beeld door het volgende tafereel te beschrijven. 'Bij de fabriek aangekomen blijft het paard van Henk Hoogland stoïcijns staan tussen de lawaaimakende tractoren. Zij kijkt zelfs nog niet opzij als naast haar een RMO zijn inhoud lost. Gelaten laat ze de druilerige motregen over haar heengaan. Samen met haar baas heeft ze al die jaren al heel wat regen, sneeuw en storm moeten trotseren. Het is zo langzamerhand een bezienswaardigheid geworden. Paard en RMO naast elkaar'.

Verknocht

Bus en tank: twee grootheden die niet naast elkaar konden blijven bestaan! Rationeel kon men het overbodig raken van de bus verklaren, maar daarmee was nog niet de verknochtheid van de boer aan zijn oude stiel uit de weg geruimd.

Uit de Apeldoornse Krant van 22 december 1980: 'Wim Braveboerkan het maar moeilijk verkroppen dat hij met zijn bedrijfje moet stoppen. Het aantal koeien heeft hij al verminderd, de laatste dieren gaat hij [107] droogzetten'. In de ongekende hausse die de melkveehouderij omstreeks 1980 kende -ligboxenstallen kwamen als paddestoelen uit de grond en elk jaar werd er 5% meer melk geleverd-verklaarde Wim Braveboer niettemin: 'Het gaat steeds slechter in de veehouderij, waar het heen moet weet ik niet. Voor de kleine boertjes die er nog aardigheid in hadden om een paar koeien te hebben is het nu ook voorbij'.

In december 1980 kreeg Tubantia van een 63-jarige veehouder Lammers uit Winterswijk te horen: 'Een melktank wil ik niet, dictatuur is dat. Vijf koeien moet ik na 20 december opruimen. Dan ga ik mijn melk wel aan de rand van het dorp verkopen voor twee kwartjes de liter', was zijn reactie in een eerste opwelling. Lammers zag de melktank niet zitten.'Of je dezelfde kwaliteit melk houdt, moetje nog maar afwachten.

Voor goede kwaliteit kaas heb [108] je verse dagmelk nodig'. Overigens niet merkwaardig, die laatste bewering: de zuivelindustrie had zelf een aantal jaren getwijfeld of tankmelk wel geschikt zou zijn voor het kaasmaken.

Overigens werd niet alleen via de pers uiting gegeven aan de verbittering over het einde van melkbus en melkriet. Ook op andere wijze kwam dat naar buiten. Bijvoorbeeld via spandoeken, protestborden en acties van de BVL, die boeren opstookte tegen de zuivelcoöperaties. Meestal bleef deze BVL bij protesten buiten de deur. In Holten bijvoorbeeld voerden in 1977 veehouders zelfstandig actie tegen de melktank. Zij plaatsten borden met het opschrift: 'Hier kan het geldschip meren om de gedwongen tankmelkers geld uit te keren'. Boer Reilink lichtte in de krant toe dat de veehouders met de rug tegen de muur staan: 'De werknemers van Coberco krijgen wel een nieuwe functie, maar de boeren moeten zich maar zien te redden'. Melkrijders lieten ook via borden weten hoe ze over het afscheid van de melkbus dachten. 'Ondanks mijn goede wil sta ik morgen stil', schreef melkrijderHuinink in 1978 op een bord. Kort maar krachtig uitte hij daarmee zijn gevoelens.

Rijmpjes

Rijmpjes en gedichten waren eveneens een mogelijkheid om de gevoelens weer te geven. Soms kort: 'Met tranen in de ogen de laatste rit met de melkbus'. Soms van simpele schoonheid:

*Dit was het dus
de allerlaatste bus!
Hard komt het aan
dat straks de laatste bus over de band zal gaan
Wij hadden nooit kunnen dromen*

*dat dit besluit eens zou worden genomen.
Niet leuk de laatste bus maar het moet
Jan van Dam deed het altijd goed'
Coberco Post 1980)*

[109] Niet keihard

Natuurlijk bestond het hoofdbestuur van Coberco niet uit keiharde doeners, die met de tank de melkbus eventjes van het erf zouden afduwen. Zeker niet de sociaal bewogen G. J. Wunderink, die in 1978 in het ledenblad met grote stelligheid zegt: 'Met de positie van de kleine bussenmelker houden wij terdege rekening, maar de ontwikkeling gaat nu eenmaal naar volledig tankmelken toe. Hoe Coberco dat opvangt, is genoegzaam in dit blad beschreven. Ik maak me nijdig als ze Coberco van onverschilligheid voor het lot van de kleine bussenmelkers betichten. Dat is onzin, we nemen de kleine leveranciers juist in bescherming. We geven immers subsidie op melktanks in saneringsgebieden, en we weigeren een kwantumtoeslag op de melk te geven. Coberco is ook niet voornemens daaraan te beginnen, zó zit dat', eindigde het bestuurslid nogal fel.

Het absolute einde van de melkbus komt voor Coberco op 30 december 1984. De enige nog overgebleven bussenmelkfabriek, die te Kamperveen, ontvangt dan zijn laatste melkbus. De klap komt dubbelhard aan, want deze laatste melkbus betekent tevens de sluiting van de fabriek, die 70 jaar zo nijver heeft gedraaid.

Dag melkbus . .

[110] We zijn aan het einde gekomen over de belevenissen van de Melkbus. Hij blijkt veel minder bescheiden dan hij zich aanvankelijk voordeed! Maandenlang hebben we in dit blad over hem kunnen lezen, en straks zal dit alles nog gebundeld worden in een boekje.

Opdat wij hem niet vergeten!

Dank is op zijn plaats, in het bijzonder de vele mensen die diep in hun herinnering gestast hebben om alle banden met de bus nog weer eens aan te halen. Zonder hen was dit boekje niet tot stand gekomen en zou de bus op den duur een voorwerp geworden zijn waarvan men alleen nog vagelijk wist dat men er vroeger melk in deed. Men zou hem alleen nog zien als folkloristisch voorwerp, nog slechts geschikt om als brievenbus, paraplustandaard e.d. te functioneren. Overigens niet oneervol, de plek waar de bus tegenwoordig staat opgesteld: naast de Friese staartklok, een Chippendale kabinetje, het barmstenen collier van oma of tussen andere spullen bij de antiquair.

Ook in de literatuur heeft de melkbus een plaatsje gekregen. De schrijver J. M. A. Biesheuvel brengt hem in zijn 'De steen der wijzen' een keer denigrerend ter sprake: 'Kitsch is een melkbus, gevuld met droogbloemen'.

In veel hoger aanzien staat de bus kennelijk bij de literator Kees Fens, die tot twee keer toe een diepzinnig essay heeft geschreven over een sonnet van de dichter Gerrit Achterberg, waarin een melkbus een grote rol speelt:

Mania Religiosa

*De dorpsveldwachters hebben hem besprongen.
Hij gooide melkbussen over het huis,
van veertig liter elk. Het was niet plus
in deze bovenkamer. Cellen drongen
te veel opeen. Hij voelde zich gedwongen
de orde te herstellen door de sluis
der kracht open te zetten. Vol gebruis
stroomde melk omlaag in lange tongen.
Hij had verkering, maar het ging
niet door, zodat zijn leven tot een bus bevroor.
En bijbelteksten lagen op de loer:
de tien talenten en de goede werken.
God heeft ze hedenmiddag kunnen merken.
Daarvoor waren ze dan ook van een boer.*

Het slotwoord geven we aan prof. dr. W. Jappe Alberts, die in de Leeuwarder Courant (van 28 juni 1985) een nostalgische terugblik werpt op zijn jeugd, waarin hij de vakanties doorbracht op een boerderij in Friesland.

's Morgens om vier uur dreef de boer de koeien naar de boerderij, waar de melkbussen,

gehuld in een nevelig landschap, op hem stonden te wachten. De professor denkt er met weemoed aan terug, maar komt toch tot de conclusie:

'De romantiek in het boerenleven ging verloren, zo zegt men wel eens. Dit is misschien wel waar en mogelijk ook te betreuren. Maar men moet toch wèl bedenken dat het ten dele gaat om de romantiek van primitiviteit en achterstand in economisch en sociaal opzicht. Anders gezegd: om de romantiek van petroleumlampen en 'huskes', van bijzonder lange werktijden en gebrekkige verbindingen en geneeskundige verzorging in geval van ziekte'.

Om nogmaals met de dichter Jac. Bloem te spreken, met de melkbus is het: **'Voorbij voorbij, en oh voorgoed voorbij'.**

Coberco

Het merendeel van de in dit boek vermelde gebeurtenissen en getuigenissen betreffen het gebied van Coberco. Deze zuivelcoöperatie heeft haar werkterrein voornamelijk in Gelderland en Overijssel, waar zij 80% van alle gewonnen melk verwerkt en tot waarde brengt. In 1988 kreeg Coberco ruim 2300 miljoen kg melk aangevoerd. Die werd in 25 bedrijven verwerkt; met behulp van ruim 3300 mensen in vaste dienst. Totale omzet: ca. f 3300 miljoen. Momenteel, dat is voorjaar 1989, heeft Coberco ongeveer 10.500 leden-veehouders.

Toen Coberco ontstond, per 1970, waren er in het gebied dat deze coöperatie momenteel omvat, ongeveer 25.000 melkveehouders! Vrijwel allen werkten zij nog met de traditionele melkbus; in enkele gebieden was men proefsgewijze met het tankmelken gestart. De overgang van het bussen naar het tanktijdperk is tumultueus geweest. De gehele bedrijfstak van melkveehouderij plus zuivel is in die tien à twaalf jaar wezenlijk veranderd. Door al die wijzigingen "op te hangen" aan de melkbus - het symbool van de traditionele zuivel - is een boeiende invalshoek verkregen, waarvan dit boek de illustratie is.