

Zuivel geeft wegridders handen vol werk

Het vervoer van de melk van de boerderij naar de fabriek, de aanvoer van hulpstoffen voor de bereiding en verpakking van de produkten en het vervoer van de produkten naar groot- en detailhandel in eigen land en in vele tientallen andere landen ter wereld brengt veel werk mee. Duizenden mensen zijn er dagelijks en bij nacht en ontij mee bezig.

We kennen ze allemaal, de ridders van de weg, die met hun vrachtauto's goederen vervoeren naar elke gewenste plaats, in eigen land of in het buitenland. Het meest in het oog springend zijn de grote transportcombinaties, die met hun lading van 20, 30 en soms nog meer ton over onze wegen rijden. Maar ook kleinere vrachtvervoerders vormen een onmisbare schakel in onze samenleving. Naast de mensen achter het stuur zijn er ook onze schippers en zeelieden, die ladingen over de rivieren naar ons omringende landen brengen of over de wereldzeeën naar andere landen en continenten brengen en ophalen.



De zuivelindustrie levert onze vervoerders enorm veel werk op. Dit jaar zal naar schatting door de 2,25 miljoen Nederlandse koeien die op 95.000 bedrijven worden gehouden, circa 10 miljard kg melk worden geproduceerd. Deze gigantische hoeveelheid kostelijk, maar bederfelijk vocht moet vrijwel volledig naar de fabrieken worden gebracht, alwaar er goede produkten van worden gemaakt. Als consumptiemelk en consumptiemelkprodukten, boter, kaas, melkpoeder enz. moeten ze via groot- en detailhandel op de binnenlandse markt komen. Het grootste deel gaat evenwel naar het buitenland; ca. 55 % van onze Nederlandse melkproduktie vindt in een of andere vorm over onze grenzen een bestemming. Bij dit hele gebeuren vormt een stipt transport een belangrijke en onmisbare schakel in de keten van producent naar consument. Wij spraken reeds over een jaarproduktie van tien miljard kg melk. Dit betekent dat, als alle melk in

bussen van 30 liter zou worden gedaan (gemakshalve rekenen we hier maar dat het soortelijk gewicht gelijk is aan water- in werkelijkheid is het iets meer), 350 miljoen bussen zouden moeten worden opgehaald bij de boerderijen. Gemiddeld zal de individuele vrachtvervoerder die bussen melk aanvoert niet veel meer dan twee miljoen liter per jaar bij de fabriek bezorgen (= 75.000 bussen), zodat alleen al hiermee ca. 5.000 vervoerders bezig zouden zijn. Bij het melkvervoer is zich evenwel een hele kentering aan het voltrekken de laatste jaren; de opkomst van de rijdende melkontvangst heeft veel verandering teweeggebracht. Daarover straks meer.

Met het arriveren van de melk in bussen of met rijdende melkontvangsten (RMO's) op de bedrijven heeft de vervoerder zijn taak nog lang niet volbracht. De melk wordt ook vervoerd tussen de verschillende bedrijven van een onderneming en tussen de ondernemingen onderling, afhankelijk van de te verwerken hoeveelheid bij een bedrijf. Binnen de onderneming wordt de melkstroom dus gedirigeerd naar de bedrijven; hierbij speelt de markt, d.w.z. de prijs die een bepaald produkt opbrengt, een belangrijke rol. Verder is er in ons land globaal een melkstroom van het Zuiden naar het Westen en van het Oosten naar het Noorden.



De volgende fase betreft het vervoer van melk en melkprodukten, boter, kaas enz. naar de groot- en kleinhandel in binnen- en buitenland. Voor de produkten boter, kaas en melkpoeder die naar het buitenland gaan, zorgen de coöperatieve verkoopverenigingen en particuliere exporteurs ervoor, met behulp van de vervoerders, dat deze op de plaats van bestemming komen. Bij de export kan men stellen dat, behoudens de export naar overzee, het vervoer van de zuivelprodukten voor het overgrote deel via de weg geschiedt.

Van de boer naar de fabriek

Het is niet precies bekend hoeveel transportmaterieel dagelijks wordt ingezet om de melk bij de fabrieken aangevoerd te krijgen. Dit geldt trouwens ook voor de andere transportfasen. Wel is bekend, dat in ons land momenteel circa 500 rijdende melkont-

vangsten op de weg zijn, waarvan een aantal zelfs vol-continu gedurende 24 uur per dag en zeven dagen per week bezig zijn. Eén zo'n RMO vervoert per jaar gemiddeld acht miljoen kg melk. Naar schatting zal in 1975 40 % van de melkproductie met deze tankwagens, die zijn uitgerust met moderne apparatuur voor het bepalen van de hoeveelheid en voor het nemen van kwaliteits- en gehaltecontrole-monsters, bij de fabrieken worden aangevoerd.



Een voorbeeld van hoe het RMO-transport bij een grote Nederlandse zuivelonderneming is geregeld, hoorden we bij Coberco.

Op het hoofdkantoor te Zutphen spraken wij daarover met de coördinerend-directeur Dienstverlening Veehouders, Ing. K. C. de Wit. De koeien in de provincies Gelderland en Overijssel, waar het werkgebied van deze onderneming zich bevindt, zullen dit jaar naar schatting 1.570 miljoen kg melk voor Coberco produceren. Hiervan zal 720 miljoen kg tankmelk en 850 miljoen kg busmelk zijn. Bij Coberco geschiedt het RMO-vervoer door eenheden van 8.000 liter per stuk. Men heeft er circa 50 op de weg, die gedeeltelijk vol-continu draaien. Bij een vol-continue frequentie kunnen deze wagens 20 à 22 miljoen kg ophalen. De niet-continu rijdende halen bij Coberco ongeveer 12 miljoen kg op. De continu rijdende RMO's leggen jaarlijks een afstand van 65 à 70.000 km af, de andere 45 à 50.000 km.

In tegenstelling tot het busmelkvervoer, dat praktisch voor 100 procent is aanbesteed en grotendeels met trekkers plaatsvindt, is het RMO-vervoer in hoofdzaak in eigen beheer. Sinds kort zijn er ook twee trekkers voor RMO's op de weg, die een aanbestede route rijden. Bij Coberco kent men het systeem van begeleiders die er voor zorgen dat de bevrachting van de RMO's zo optimaal mogelijk plaatsvindt. De tankmelk gaat bij voorkeur naar bedrijven waar ze rechtstreeks verwerkt kan worden en naar de consump-

tiemelkbedrijven. Bij Coberco zijn 120 RMO-chauffeurs in dienst, terwijl 400 personen voor het bussenvervoer zorgen. Voor de heer De Wit en zijn medewerkers is het bepaald geen eenvoudige zaak om alles steeds op rolletjes te laten verlopen. Voor hem een reden temeer om verwachtingen te hebben van inschakeling van de computer - waarmee reeds een begin is gemaakt - bij het berekenen van een optimale organisatie van de belading van de RMO's.

Transport naar centrale bedrijven en naar derden

Bij Coberco is ook werkzaam de heer W. van Gulik, hoofd van de afdeling Melkbestemming van deze onderneming. „Een wat overdreven naamgeving", aldus deze zegsman, want „vanzelfsprekend maak ik niet uit waar de melk bij Coberco naar toe moet".

Hij bemoeit zich wel met het vervoer van de melk. Met grote transportcombinaties vindt er voortdurend melkvervoer plaats van de bedrijven en ontvangstations naar de centrale bedrijven; deze zijn voor Coberco gevestigd te Deventer en te Lochem. Extern is er dan nog de vooral in de winterperiode van het jaar grote melkstroom en de deelname in de Cova. Dit is een organisatie die grotendeels gedurende dezelfde periode, en vanuit hetzelfde kantoor te Zutphen, voor de Zuid-Nederlandse Melkindustrie BV te Veghel en voor Coberco de verkoop verzorgt van eigen melk, die buiten het Zuiden en Oosten een bestemming vindt.

Coberco heeft zelf vijf transportcombinaties, maar er worden ook elke dag tussen de 40 en de 50 tankauto's bevracht van particuliere transportondernemingen. Deze giganten van de weg hadden lange tijd een max.-laadvermogen van 24.000 kg. Nu is er echter een duidelijke doorbraak naar ca. 32.000 kg per lading, een totaal treingewicht van de combinatie van ca. 50 ton! Inclusief de wagens in het Zuiden zijn er toch wel 65 á 70 wagens die dagelijks de bulkmelk vervoeren. Het Oosten heeft zich gespecialiseerd om grote hoeveelheden melk in de zomer zelf te verwerken. Het transport dat hieruit intern voortvloeit, is een belangrijke zaak. In de winter is er weliswaar minder melk, maar doordat de combinaties de melk dan over veel grotere afstanden moeten vervoeren, als aanvullingsmelk naar het Westen en Noorden, wordt de kleinere hoeveelheid gecompenseerd; de auto's houden toch werk! Ook een groot gedeelte van de RMO-melk wordt door de bulktransportwagens vanaf de verzamelstations en vanaf bedrijven die de melk niet allemaal zelf kunnen verwerken vervoerd. Binnen Coberco wordt jaarlijks bijna 1.000 miljoen kg melk met de grote buik-melktransportwagens naar de uiteindelijke melkverwerkingsbestemming vervoerd; via Cova gaat het nog eens om 100 miljoen kg melk. Uiteindelijk betekent het dat 60 à 65 procent van de melk via transportgiganten z'n verwerkingsbestemming bereikt.

Vervoer naar het buitenland

De sinds 1956 in bedrijf zijnde Coberco Condensfabriek, met een 300 man personeel, en binnen Coberco-verband als centraal bedrijf gespecialiseerd in de productie en afzet van condensmelk, is een typisch voorbeeld van een bedrijf waarvan alle producten in het buitenland worden verkocht.

Wij spraken daarover met de heer

H. G. Rienks, lid van het team dat zich bezighoudt met de export, speciaal naar derde landen.

Hier zijn twee vervoersstromen: de eerste naar Duitsland, tot aan de winkel, de andere betreft het vervoer naar landen overzee, waarbij het transport van de dozen ingeblikte

melk in de zeehavens door schepen van allerlei lijnen wordt overgenomen.

De condensfabriek heeft geen eigen vervoersapparaat, maar met behulp van grote en uiteraard internationaal werkende ondernemingen op het gebied van transport dan wel expeditieoverzees wordt de constante stroom van verpakte melk geregeld. Het vervoer dat de condensfabriek zelf verzorgt, is de aanvoer van blik uit de Deventer vestiging van Thomassen & Drijver-Verblifa.

Bij een jaarproductie van enige miljoenen dozen, met een inhoud van rondweg 50 x zoveel blikjes, gaat het bij het transport uiteraard om heel wat vracht dat naar en van het bedrijf geregeld dient te worden. Vrijwel alle uitgaande kant-en-klare producten worden in dozen of multipacks vervoerd en dan meestal op pallets. (Een multipack is bijv. drie of zes blikjes, als eenheid verpakt in krimpfolie.) De soorten geëxporteerde melk zijn ongesuikerde geëvaporeerde melk, volle gesuikerde en magere gesuikerde melk, alle in blik verpakt, waaromheen natuurlijk een etiket met merknaam. Voor Duitsland is dit merk B & B, bij export overzee Bonny Baby, B & B of Pamina, of een merk van anderen, zoals voor NCZ of Leo de Winter.

Het vervoer naar veraf gelegen bestemmingen eist een aangepaste verpakking om de melk en het blik te beschermen tegen de gevolgen van ruwe behandeling of vaak overladen.

Tenslotte

Het is onbekend hoeveel mensen in het zuivelgebeuren zijn betrokken bij de transportschakel. Een rekensommetje leert wel, dat hun aantal groter is dan men zo op het eerste gezicht zou vermoeden. Eén ding is wel zeker: het transportmaterieel zoals we dat heden ten dage kennen, heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van de zuivelindustrie. Vele duizenden mensen zijn er dagelijks en bij nacht en ontij mee bezig. Zowel nu als in de toekomst zal het vervoer een belangrijke rol spelen en de wegridders handen vol werk blijven geven.

Van den Broek

Het transport vormt een onmisbare schakel in de zuivelindustrie. Duizenden mensen verzorgen dagelijks het vervoer van de melk naar de fabrieken en het transport van melk- en zuivelprodukten naar de afnemers in binnen- en buitenland. De niet oorspronkelijke foto's laten een aantal „zuivelvervoerseenheden" zien.