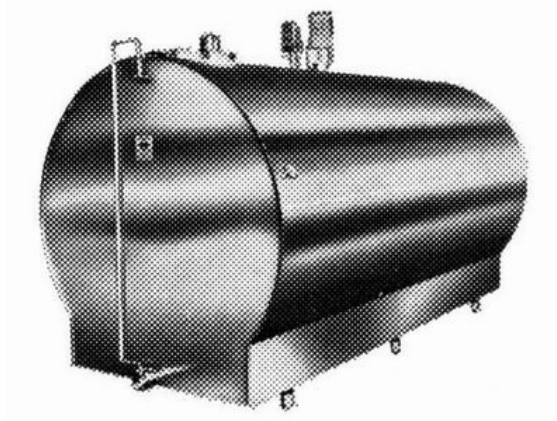


Beginperiode RMO en Melkkoeltank



1959-1982
knipselmap-melktank zuivelfabrieken.nl

Opmerking

Als β versie geplaatst 15-07-2007

Deze knipselmap is – zoals alle heruitgaven / knipselmappen van www.zuivelfabriekennederland.nl – gemaakt als eerste kennismaking met het onderwerp en geen volledige geschiedschrijving van het behandelde onderwerp.

In deze map is voor de artikelen die eerder zijn verschenen in het Officieel Orgaan en Zuivelzicht van het – toenmalige huisorgaan van het FNZ.- toestemming verleend voor plaatsing. Betreft de knipsels uit het Leeuwarder Courant achied is dit wel aangevraagd maar tot heden is hierover geen antwoord ontvangen.

De gebruikte foto's zijn meestal afkomstig uit eigen archief. Bij bezwaar van plaatsing graag melden via de mailpagina op zuivelfabrieken.nl Fouten bij het overzetten van de tekst zijn voor verantwoording van www-zuivelfabrieken.nl

Inhoud

Datum	*	Onderwerp / 1965 / 1970 / 1975 / 1980 / xxxx	Blz.
		Inhoud	
xxxx		Inleiding	8
1959-1978	ZJB	Wat staat er in de Zuiveljaarboeken / aangevuld met advertenties	12
Op merk (RMO)		Bij de Leij / Schwarte / Jansky	17
xxxx		Plaatselijke ontwikkelingen	20
Nw.Schoonebeek		1959	20
Rijkevoort		1960 ?	22
Assen Acmesa		1962 Beginperiode RMO. Acmesa Assen 1961 – Uit 75 Jr. Acmesa 1982	23
Bedum		1963 Volma op Dodge chassis	27
Beemster Cono	B	Tankmelkerij bij CONO Beemster – Uit Boek 100 Jr. Cono	28
Venray		1966 Tankmelkerij en RMO bij CZ ‘Venray’ te Venray	32
Op datum		Op datum	
1958-05-09	LC	Uitvoerig verhaal over melkveehouderij in Amerika	42
▲			
1959			
1959-08-29	PenM	Melkvervoer van boerderij naar fabriek gaat veranderen!	44
1959-10-17	LC	Visie: <i>Cultuur technische dienst</i> over bedrijfsgebouwen financiering en pacht	45
1959-09-xx	NGO	Foto eerste rijdende melkontvangst bij CZ. Nieuw-Schoonebeek (Dr.)	47
1959-10-12	FKo	Nw.-Schoonebeek: Nieuw op zuivelgebied: rijdende melkontvangst	nw
1959-10-13	GGB	Nw. Schoonebeek: De eerste rijdende melkontvangst – op DAF-chassis	Nw
1959-12-07	NGC	Nw. Schoonebeek: Eerste rijdende melkontvangst – met Duitse tank	Nw
1959-12-07	NvhN	Nw. Schoonebeek: Proef met Rijdende melkontvangst	Nw
▲			
1961			
1961-04-26	LC	Ondergrondse melkleiding in St. Nicolaasga	48
1961-08-05	LC	<i>De Veemarkt</i> : Over deze leiding van ir. H.Dijkstra	48
1961-10-04	LC	<i>Automatische</i> boerderij in Rottum: loopstal, melkleiding, melktank e.d.	49
▲			
1962			
1962-09-05	LC	Demonstratie <i>Jansky</i> Rijdende melkontvangs, melkbussen-leegzuiger	49
1962-11-29	NvhN	Rijdende melkontvangst krijgt belangstelling – lezing dir. <i>Acmesa</i> Assen.	Nw
▲			

1963			
1963-09-18	NvhN	Melktankauto's	
1963-10-08	FKo	Melkrijder: beroep dat uitsterft? Komt fabriek zelf de melk halen?	Nw
1963-11-09	LC	2,5 Km. lange melkleiding in Heino	53
1964			
1964-02-14	PZC	Goede start van de Zeeuwse <u>melkwinningcommissie</u>	53
1964-04-09	NLC	Eerste Nederlandse melkkoeltank in NOP. / aanvulling NOVAC	55
1964-11-27	LC	Iets nieuws op komst ' <i>Vijf keer melkrijden in 14 dagen</i> '	56
▲			
1965			
1965-02-27	LC	(Stal)melkleiding en koeltank veranderen veehouderij	59
1965-04-01	NvhN	CZ. Bedum beproeft het ophalen van de melk per tankauto	nw
1965-04-03	HN	De Rijdende Melkontvangst	64
1965-04-08	ZNB	Knipsel: Menken-Landbouw te Wassenaar – als eerste (?) Met tankmelken	62
1965-04-10	FKo	Melkinrichting in Wassenaar wil bussen afschaffen	Nw
1965-04-13	DNH	Menken Wassenaar als eerste (?) met melktank op de boerderij	Nw
1965-09-18	LC	Problemen bij gebruik melkleiding met melkcontrole	65
1965-10-25	ZZNB	Een nieuw systeem van melktransport Primeur voor Oostelijk-Flevoland	Nw
1965-10-30	LC	Novac gaat – als eerste van de BvCZF - melk ophalen met RMO's	66
1965-11-10	LC	Dronrijp <i>De Maatschap</i> krijgt OWSF subsidie	66
1965-11-12	LC	Melktank veroverde Amerikaanse veeboer	67
▲			
1966			
1966-03-19	HN	Primeur bij 'Omafa' Rijssen alle melk opgehaald met met <i>Jansky</i> RMO.	69
1966-04-15	DWa	Zo van de uier in de tank Melkbussen gaan uit ons landschap verdwijnen	NW
1966-07-09	LC	Melktanken dure liefhebberij, op den duur noodzakelijk	72
1966-12-17	LC	Knipsel: Advertentie Geertjes Assen met Mueller melktank	74
▲			
1967			
1967-01-07	NLC	Verhitte discussie over agrarische problemen – melktanken en.....	75
1967-08-19	PZC	Mechanische melkwinning in Friesland en Groningen	76
1967-08-19	LC	Knipsel: Tankmelken bij de Maatschap Dronrijp kan beginnen	77
1967-08-25	PenM	Omwenteling door komst melkkoeltank	77
1967-09-20	LC	Extra lening CMC voor o.a. RMO's en koeltank financiering	78
1967-11-03	PenM	Advertentie voor Simplex Melkmachine met melkleiding en koeltank	78
1967-12-22	PenM	Oproep voor bijeenkomst CZ. <i>Venray</i> voorlichting RMO en Melktank	78
▲			
1968			
1968-01-09	ZNB	Zierikzee Bijeenkomst veehouders over melkleiding. Melktank en RMO	79
1968-01-12	NLC	Oplossen van probleem.....melkrijden op zondag wordt overbodig	81

1968-01-20	NLC	Voorhout. Beschrijving nieuwe stal – melkleiding, melktank,	81
1968-02-01	LC	Lutjewinkel: proef met tankmelk in kaasbak - zonder subsidieregeling	83
1968-02-16	ZZnB	Bruinisse: Gaat koeltank melkbus vervangen?	85
1968-03-01	LC	Leeuwarden Proeven met gekoelde 240 L melkvaten in plaats van koeltank	86
1968-03-15	LC	Foto: Jelsum (LMI.) eerste proef met 200 L. melkvat van start	87
1968-04-19	LC	Knipsel: Dronrijp, Amerikaan komt kijken wat hij aanrichte	88
1968-08-26	LC	Knipsel: Geertjes – Meko – overname Zieler, plan productie Mueller tank	88
1968-09-20	LC	<i>Hoeksma en Veld</i> machinebouw gaat DDMM. RMO's in licentie bouwen	89
1968-10-16	OO	Technische ontwikkeling met name RMO. - uit speciaal Macheva nummer	90
1968-10-16	OO	Knipsel: Advertentie Mueller melkkoeltanks – Geertjes Assen	92
1968-10-16	OO	Knipsel: Advertentie Zeiler RMO – werd 100% Meko	93
▲			
1969			
1969-04-08	LC	Knipsel: Mueller-Europa gaat in Lichtenvoorde tanks maken	94
1969-10-16	PZC	Middelburg: Eerste - <i>Hoeksma en Veld</i> - RMO op Walcheren	95
1969-12-15	LC	Tankmelken maakt snel opgang in Zuid-OostHoek	96
▲			
1970			
1970-01-11	LC	Landbouw-RAI veel melkkoeltanks getoond	98
1970-01-27	ZNB	Bruinisse: lezing over koeling van melk - Ierlandkoelers	99
1970-05-02	LC	De Veemarkt: Over licht elektriciteitsnet in Friesland	100
1970-05-15	LC	Knipsel: commissie voor verbetering stroomvoorziening!	100
1970-07-28	LC	Knipsel: Grote order Meko Assen Mueller koeltanks	100
1970-09-16	LC	Knipsel: N.V. Melkweg – 4 Friese vervoerders - starten RMO transport	101
1970-11-24	ZNB	Zierikzee: Na prijsuitrijking fokdag, lezing over melkkoeltank	102
▲			
1971			
1971-02-27	LC	Knipsel: Novac snelle ontwikkeling koeltanks in NOP	102
1971-03-xx-	OO	Enige technische aspecten van de RMO.	103
1971-03-20	LC	De Veemarkt: Tankaanval – doorbraak - op zuivelcoöperatie	107
1971-06-16	LC	Knipsel: Weer grote opdrachten voor Meco Holland N.V.	109
1971-07-14	LC	Knipsel: Huidige stand melktransport in Friesland	109
1971-10-16	OO	Knipsel: Advertentie Packo melktank – Manus en Utina – Machevo Nr.	109
1971 10-16	OO	Tankmelken en ontwikkelingen bij het gebruik RMO	110
▲			
1972			
1972-01-18	ZNB	Praatje om over te stappen naar CMC – voordeel voor tankmelkers	113
1972-03-16	LC	RMO – Melkweg – chauffeur een nieuw beroep	114
1972-06-29	LC	Knipsel: Meko in Assen Meer personeel / Advertentie	115
1972-09-01	ZNB	Zierikzee: Eerste koeltank op Schouwen Duiveland	116

1972-09-28	LC	Knipsel: CMC zet reorganisatie door 1980 85 RMO's nu 16	118
1972-09-29	ZNB	CMC. RMO ingezet op Schouwen Duiveland	117
1972-10-03	ZNB	Bruinissen Handige boer een van eerste met melkleiding en melktank	119
1972-11-24	NLC	Hellendoorn over 10 jaar melkbus boerenromantiek	119
1972-12-28	LC	Strafmeter PEB beperkt stroomgebruik	121
▲			
1973			
1973-01-13	LC	RMO vervoer 'Melkweg' tussen boer en zijn fabriekstank	122
1973-01-20	LC	Knipsel: Advertentie Meko Holland voor personeel	123
1973, nr. 11	OO	Tankvervoer van boerderijmelk - Uitvoerige studie BvCZF	124
1973, nr. 12	OO	Ontwikkeling van het „tankmelken” in Nederland	132
1973, nr. 37	OO	Jubileumtank - 1000e - in gebruik genomen Friesland. (5000 Mueller)	139
1973 nr. 37	OO	Mogelijkheden en moeilijkheden bij het tankmelken. - Dr. Ir. C.J. Schipper	143
1973-11-20	LC	Dokkumer boeren willen hoog op de lijst, netverzwaring	147
1973, nr. 43	OO	Lijst koeltankversprijding in ons Land	148
1973 ZJB.	ZJB	Knipsel: Adv. Meko Assen Mueller koeltanks / Jr.boek Levensmiddelen 1973	149
1973nr. 49	OO	Stormachtige ontwikkeling tankmelken bij Coberco, 2500e feesttank.	150
▲			
1974			
1974-06-15	LC	Knipsel: Teije de Boer geen melktank door slechte zandweg	154
1974-09-10	LC	Honderste RMO bij <i>Bij de Leij</i> Heerenveen	156
▲			
1975			
1975-01-08	LC	Knipsel: Meko Lichtenvoorde werktijdverkorting	157
1975-07-03	PZC	Middelburg: Bezwaren – deel - bussenboeren tegen melktank-verplichting	158
1975-07-18	LC	Start netverzwaring Friesland	160
1975-11-08	LC	Knipsel: Voetballen kijken door.....melktank!	160
1975-12-13	LC	De Veemarkt: Spanningen door tankmelken in Friesland	161
1975-12-23	HN	Holten: Voorlichting voor melktanken	163
▲			
1976			
1976-01-02	HN	Boeren: Steeds meer koeien, geen tijger maar melk in hun tank	165
1976-03-nr. 10	ZZ	Bij „De Liemers” - Zevenaar - zit alle melk in de tank.	167
1976-05-06	WC	Vijftigste RMO bij CMC-Melkunie	171
1976-06-23	LC	Lardinois keurt subsidie op melktank af	172
1976-06-26	LC	Domo's planning voor tankmelken – binnen enkele jaren in tank!	173
1976-10-04	LC	Nieuwe tankregeling niet geschikt voor Friese boeren	174
1976-10-08	HN	SOVL: 'Bijdrageregeling omschakeling op melktank'	175
1976-10-16	LC	Plan <i>De Takomst</i> – Wolvega – melk in 1982 in de tank	177
1976-12-11	LC	PCW regeling en tankmelken	178

1976-12-22	PZC	Aagtekerke: 1000e tank, levering melk nu volledig in koeltank	179
▲			
1977			
1977-03-19	LC	DOMO boeren – Westerkwartier – willen naar ZOH. friesland	181
1977 nr.29-30	ZZ	De melkkoeltank op de boerderij, ontwikkelingen	182
1977-04-22	LC	Milieu vervuiling door spoelwater van melktank	191
1977-05-05	LC	Knipsel: Melk boze DOMO boeren Westerkwartier naar ZOH.	191
1977-05-11	LC	DOMO op knieën voor actievoerende boeren	192
1977 nr. 38	ZZ	Vele melkveehouders staan voor een moeilijke keuze - Landbouwschap	194
1977-06-11	LC	Knipsel: Extra geld voor tankmelkprojecten	198
1977-07-29	PenM	Zuid Nederland 'Het gaat de goede kant op' - Melkbus gaat verdwijnen	200
1977, nr.46	ZZ	Grote veranderingen binnen boerenbedrijf	202
1977-11-17	LC	'Melkweg' haalt bij 1000 boeren melk op – Ruim de helft in de koeltank	206
1977-12-16	HN	Over verlenging van de „Bijdrageregeling koeltank”	208
1977-12-22	LC	Knipsel: Dit jaar in Friesland 700 boeren gestopt 62% in tank	209
▲			
1978			
1978-02-01	LC	Drenthe / Groningen Domo: 80 % in de koeltank	209
1978-09-05	LC	Hoogeveen Gijzeling bestuur DOC door bussenboeren	210
1978-09-07	LC	Hoogeveen FNZ. Voorz. Zijlstra peilt nut bemiddeling DOC	211
1978-09-09	LC	De Veemarkt- Ergernis kleine boeren melktank-plan DOC	211
1978-09-13	LC	Melkveehouders onder financiële druk	212
▲			
1979			
1979-04-11	NvhN	Hoogeveen DOC Bussenboeren – „uitspraak kan leiden tot oorlog”	214
1979-xx-xx	B	Hoogeveen Aanvulling /toelichting op DOC. Melktank-problemen.	215
1979-12-15		RMO vervoer 'Melkweg' B.V. krijgt in Bolsward een nieuw gebouw	216
▲			
1980			
1980-01-09	LC	Bij de Ley RMO met vier gestuurde voorwielen	217
1980-06-25	Li-C	Kwaliteit van onze melk loopt terug – toename kleine boeren met <i>oude troep</i>	218
1980 nr. 26-27	ZZ	Begrafenis laatste melkbus	219
1980-11-13	LC	Kort geding DOC Coöp. Leden niet gebonden aan Coöperatie!	220
1980-12-06	Li-D	Alphen a/d Rijn: Voor veel boeren melktank niet te betalen	221
▲			
1981			
1981-01-nr. 1	ZZ	Steeds meer gebieden bussenvrij	224
1981-01-09	HN	Holten: Melkrijder een uitstervend beroep	226
1981-02-19	Li-D	<i>Voorloper:</i> „Boer van de toekomst wordt energie leverancier”	227
1981-12-15	NvhN		

1981 nr. 52-53	ZZ	Omschakeling op tankmelken vrijwel voltooid	229
1984-xx-xx	T	<i>Terugstaren</i> door milieu beweging – Noorderbreedte over Marum en DOC	230
1985-01-24	ZNB	Zierikzee Marius de Vries 25 jr melkrijder	
Uit Boeken			
100 jr. ZOH.	B	Bussenboeren Marum in de slag met de DOMO - 1977	
Boek - 1989	B	Delen uit 'De Laatste melkbus' - P.H.L. Willemsens	
Boek – 2005	B	Delen uit 'De Fabriek' Westerbork – Js. Lubberts.	
100 jaar ZOH	B	ZOH. En de melktank	
100 jr. melk	B	Staphorst / Rouveen en de melktank – Boek 100 Jr. melk an Diek	
CBS / LEI	B	Bijlage met statistische gegevens 1950 - 1985	
* Bron:		B = (Gedenk)boek	HN = Holtend Nieuwsblad
		LC = Leeuwarder Courant	
		Li-D = Leidsch Dagblad	
		NGO = Nieuwsblad (voor Gorinchem en omstreken)	
		NLC= Nieuwe Leidsche Courant	
		PenM = Peel en maas	
		OO = Officieel Orgaan FNZ	
		ZNB = Zierikzeesche Nieuwsbode	
		ZZ = Zuivelzicht FNZ.	

Inleiding behorende bij de RMO en MELKTANK KNIPSELMAP ¹

Deze map bevat informatie over de RMO en de boerderij-melkkoeltank – kortweg melktank of koeltank genoemd, en beschrijft de periode van 1959 tot 1984. In '59 werd n.l. de eerste koeltank in ons land geplaatst en '84 nemen we als eindjaar, toen kwam n.l. 99% van de Nederlandse koemelk *in de tank* terecht.

De op de laatste pagina's geplaatste CBS en LEI gegevens zijn voor een groot deel afkomstig uit de LEI publicatie 2151 „*De ontwikkeling van het tankmelken in Nederland*” uit 1981. Hierin vindt men een wetenschappelijker registratie van de ontwikkeling van de tankmelkerij in ons land. ([ophalen transcriptie van deze LEI publicatie](#))

Naast enige 'officiële' publicaties – meestal afkomstig uit *Officieel Orgaan* en *Zuivelzicht* ² – bestaat deze map vooral uit krantenknipsels uit: *Leeuwarder Courant*, *Zeeuwsche Couranten*, *Peel en Maas*, ³ en vele anderen couranten, deze zijn voornamelijk verkregen via on-line geplaatste Couranten archieven ⁴. Op deze wijze wordt naar ik hoop een realistisch tijdsbeeld geschilderd van de grote veranderingen die de Nederlandse melkveehouderij in de besproken periode heeft ondergaan. Naast het hoofdonderwerp, RMO en melktank (de laatste ook aangeduid als koeltank, boerderijtank e.d.) komen we ook zaken tegen als, schaalvergroting, rationalisatie, verbouwing, ligboxenstal, visgraatmelkstal, grotere veestapel, meer vee, meer melk, maar ook: 'stoppen met de melkerij'. Het zijn allen zaken die aan de orde van de dag waren tijdens deze groei- en bloeiperiode van RMO en melktank. Vanaf het jaar 1984 gaat - bijna - alle koemelk in de tank..... dat is, herinnering ik mij, het jaar van de invoering van de Superheffing.....*misschien een goed onderwerp voor een volgende knipselmap!*

„*Niet de zuivelfabriek maar de grotere melkveehouders wensten de invoering van de melktank. De fabriek had daarbij de taak om dit proces zo goed mogelijk te volbrengen*” Aldus Klaas de Wit in het Boekje *De Laatste Melkbus* – [zie uittreksel in deze map](#). ⁵

Niet overal is de omschakeling van *bus* naar *tank* op dezelfde wijze verlopen. Er waren zuivelfabrieken bij die in deze het voortouw namen, zoals onder andere Dronrijp, Oosterzee (Novac) en Lutjewinkel. Het verloop van dit proces was met name afhankelijk van de leveranciers-opbouw van een fabriek ⁶. Dat wil zeggen, waren er veel veehouders met een kleine melkveestapel of meer met een grotere melkveestapel? Hoe was de verdeling over het melkwingebied? Was de plaatsing van een koeltank technisch mogelijk i.v.m. voldoende stroomvoorziening en hoe was de erf toegankelijkheid? Soms was er ook sprake van recente investeringen in de modernisering van de busmelk ontvangstation bij de zuivelfabriek, waardoor er - begrijpelijk - niet direct geld beschikbaar was om over te schakelen naar een totaal ander type melkontvangst als de RMO.

- 1 De meeste gegevens in deze inleiding komen uit het - later genoemde - LEI Rapport 2151. Zijn gegevens uitvoeriger beschreven in deze MAP, dan is er soms een verwijzing d.m.v. een Hyperlink.
- 2 *Officieel Orgaan* en het huidige *Zuivelzicht* waren in de periode die we hier behandelen het huisorgaan van de Coöperatieve Zuivelorganisatie in Nederland – het F.N.Z.
- 3 Later aangevuld met knipsels uit kranten via Nat. Courantenarchief [www-Delher.nl](http://www-delher.nl) verkregen.
- 4 Zie op de site <http://www.zuivelfabrieken.nl> bij 'teksten' / 'couranten'
- 5 In de tekst aangekomen kan men terug naar deze inleiding via een rechts boven in de tekst geplaatste '◀'
- 6 Werden de eerste plannen van het tank-melken - jr. 60 - misschien nog besproken in het bestuur van een – plaatselijke – zuivelfabriek, hoe verder in de tijd ontstonden er door samenwerking / fusies e.d. steeds grotere eenheden - Domo, Coberco, Campina Melkunie enz. Hierin werd de omschakeling professioneler, en zakelijker aangepakt.....soms misschien te zakelijk – (zie in deze map op 'Marum' en 'Hoogeveen'.)

Als voorbeeld van een – voor mij – bijzondere ontwikkeling, het volgende over *Acmesa* te Assen

..... 4 November 1961 besloot deze zuivelfabriek/melkinrichting al om een *Rijdende Melkontvangst (RMO)* aan te schaffen ⁷. Interessant is dat er op dat moment nog geen enkele melkkoeltank bij één van de leveranciers / leden in gebruik was. De eerste twee koeltanks werden – pas - geplaatst op 26 oktober 1969. Deze eerste RMO's (de eerste beviel zo goed dat er al snel een tweede kwam) was een soort veredelde stofzuiger die de melk uit de bussen opzoog. De bussen moesten net als bij de "gewone" melkrijder, aan de weg worden gezet. Om het bezwaar van hernieuwd bussen boenen op de boerderij te voorkomen kwam er al snel ook een *Rijdende Bussenreiniger*. Dit was een zelf ontwikkelde (vracht)wagen met een spoelvoorziening. Later bevond deze voorziening zich achter in de RMO.....
.....De bussen-melkontvangst in de Asser fabriek werd op 17 mei 1969 beëindigd. Er was toen inmiddels al een 6^e RMO aangeschaft – nu met ingebouwde bussenspoelvoorziening. Alle melk van de leden die nog wel met bussen werkten ging naar de zuivelfabriek in Hooghalen, welke tot de laatste bus - 1 november 1982 - werd gebruikt als speciale bussen-melkontvangst.....
.....Na de eerste twee boerderij-melktanks, oktober 1969, nam het koeltank gebruik bij *ACMESA* langzaam maar zeker toe, aan het einde van het boekjaar 1969 waren er al 6 koeltanks in gebruik. Zes jaar later – 1976 - 108 stuks. Dat betekende dat 42% van de geleverde melk in een koeltank werd opgeslagen. Na de volgende periode van 6 jaar (april 1982) stonden er al 241 tanks bij de Asser melkveehouders - 89% van de beschikbare melk zat nu in de koeltank. Kort daarna, op 1 november 1982, werd de laatste melkbus opgehaald en afgeleverd aan de melkontvangst in Hooghalenmet als gevolg dat de melkontvangst – en fabriek – in Hooghalen konden worden gesloten - [zie uitvoeriger tekst over ACMESA](#)

Dit is maar één voorbeeld hoe de overschakeling naar "tankmelkerij" bij een zuivelfabriek in ons land is verlopen. Hier, niet eerst de melktank en de daarbij behorende *Tankmelk Ophaal Truck (TOT)* ⁸, maar eerst een RMO-systeem waarin de inhoud van de melkbus werd ONTVANGEN, met vanaf de jaren 70 een langzame verschuiving in het voordeel van het tankmelken en de *Melk Afhaal Firma (MAF)* – die we tot op heden RMO's blijven noemen - met als gevolg het uiteindelijk verdwijnen van de melkbus.

Deze map bevat ook enkele minder bekende ontwikkelingen uit de beginperiode. Zoals een boerderij-melktank waarvan de inhoud via een [ondergrondse melkleiding](#) naar de fabriek werd *geblazen en/of gezogen*. De zuivelfabriek van St.-Nicolaasga (Fr.) had hier van in 1961 de primeur. Voor deze – uit Zwitserland afkomstige – wijze van melktransport liep er een ondergrondse, 1600 meter lange polytheen leiding, van de boerderij van buurman P. Jaarsma – 83 melkkoeien – naar de zuivelfabriek. Een bijkomend voordeel van deze werkwijze was dat de melk op de boerderij niet werd gekoeld maar na *overzenden* wel gekoeld aankwam op de fabriek. Dit werd veroorzaakt door de lagere bodemtemperatuur!
Zuivelfabriek Heino heeft dit bijzondere melktransport in 1963 nog verder uit ontwikkeld met een ringleiding van 2,5 km lengte rond de fabriek aldaar. Via deze leiding konden 6 leden / leveranciers hun melk aan de zuivelfabriek leveren.
Een ander gebruik van een externe melkleiding is de 12 km lange polyetheen leiding - 7,5 cm diameter - van het waddeneiland Ameland naar de vaste wal. Hier werd de melk van de melk-

7 Het was niet de eerste in ons land, in het ZJB. Van 1961 staat dat CZ. Nieuw-Schoonebeek (Dr.) de eerste RMO in ons land liet rijden op 17 december 1959 – zie foto blz. 11 in deze map.

8 Waarom heet de huidige Tankauto nog steeds RMO ?

veehouders eerst verzameld in een paar grote melkkoeltanks, die in een soort *pompstation* op het eiland stond. Vervolgens werd de gekoelde melk naar de kust bij Holwerd *geblazen*, alwaar ze in de gereed staande tankauto's werd *opgevangen*. Deze leiding heeft bijna 17 jaar gefunctioneerd -1977 tot 1994. Zie de uitvoerige knipsel beschrijving van deze wonderlijke toepassing op de site <http://www.zuivelfabrieken.nl/> 'Friesland' kijk daar bij Ameland / melkleiding

Bovengenoemde *externe* melkleiding wordt niet uitvoerig behandeld in deze map. Dit zelfde geldt ook voor de *interne* melkleiding die vanaf de jaren 60 in gebruik kwam in de (grup)stal. Deze melkleiding werd net als de RMO al eerder ingevoerd, nog voor de koeltank.⁹ Er wordt een paar maal in de knipsels geschreven over dit, voor de latere koeltank wel essentiële onderdeel. De werkwijze met interne melkleiding zou, volgens *Wageningen*, geen financieel voordeel opleveren t.o.v. het gebruikelijke *overgieten* van de melkemmer in de teems /melkbusechter veel veehouders dachten hier anders over en lieten een kunststof of glazen leiding (RVS was in het begin nog te duur) in hun stal monteren, waarna ze van het *geloop* af waren.

Bij deze eerste leidingen werd de melk, als men geen koeltank bezat, opgevangen in een (glazen) tussenvat. Met behulp van een pompje werd het vervolgens via een eenvoudig systeem verdeeld over de melkbussen die klaar stonden in het melklokaal. Ook hier is sprake van een verrassende volgorde in de ontwikkelingen, eerst de melkleiding, daarna pas de koeltank.

De oorsprong van de melkkoeltank ligt in de Verenigde Staten van Noord-Amerika (USA) en gaat terug tot voor 1940. De eerste zogenaamde „*Bulk Milk Cooler*” werd in 1937 door de heer G. Duncan - eigenaar van een zuivelfabriekje - in Washington in de staat Missouri ontworpen. Het was een gesloten tankje dat met ijswater werd gekoeld. Hij gebruikte deze tankjes voor kwaliteitsverbetering van de melk van zijn leveranciers naar zijn eigen fabriek. Kort na de tweede wereldoorlog verkocht de heer Duncan deze zuivelfabriek en kwam Zero Company tot stand. Dit bedrijf heeft de eerste geïsoleerde vacuüm melktank ontworpen en in 1950 op de markt gebracht. Reeds in 1957 werd het door deze company gebruikte „spetter-spray” systeem voor de reiniging automatisch gemaakt. In 1957 kwam tevens Paul Mueller Company met boerderijtanks op de markt en begon De Laval met de productie van melkkoeltanks in Canada.

In ons land is de eerste melkkoeltank in 1959 in gebruik genomen, op een melkveebedrijf in de Haarlemmermeer - op Schiphol. De tweede melkkoeltank werd pas 3 jaar later in 1962 geplaatst op een proefboerderij van de Landbouwhogeschool te Wageningen in samenwerking met het Melkhygiënisch Onderzoek Centrum (MOC)

Een belangrijke stimulans voor het bekend worden van de voordelen van de melkkoeltank zijn de [proefprojecten](#) geweest, welke gesubsidieerd werden door het Ontwikkeling en Saneringsfonds. Er kwamen tijdens de periode 1965-1971 verspreid over ons land acht proefprojecten tot stand. Hierbij werden de technische, sociale, economische en kwalitatieve aspecten van de overschakeling naar de melktank onderzocht. Deze projecten werden daarna nog gevolgd door een 5-tal projecten met gekoelde melk speciaal bestemd voor de consumptiemelkindustrie Een soort van: „*Gekoeld van koe tot tafel*”.

⁹ De eerste melkleidingen in ons land werden geïnstalleerd in 1956. In 1971 waren er ca. 2000, 50% Grupstal; 50% doorloopmelkstal. 1972 waren er ca. 4000, 40% Grupstal en 60% doorloopmelkstal. Dat de aanschaf van melkleiding en melktank in het begin niet vanzelfsprekend is geweest kunnen we zien in het aantal melktanks; 1971 ca. 5000 en 1972 ca. 7000. Hieruit kunnen we afleiden dat er in de begintijd van de melktank, nog veel melk rechtstreeks uit de (melkmachine) emmer is overgegoten in de tank (zie ook de knipsel [Ontwikkeling vh. tankmelken in Nederland](#))

Het gebruik van de melkkoeltanks en daaraan gekoppeld de melkleiding, nam gestaag toe: 1968 ca. 1.000 stuks, 1970 ca. 3.000, 1972 ca. 7.500, 1974 ca. 16.000, 1976 ca. 25.000 enzovoort.

Op diverse plaatsen in ons land werden er 'feestjes' gehouden met alleen maar zeer positieve uitspraken over de melktank ontwikkeling:

Augustus 1973, de 1000e koeltank in Friesland – 20 % van de Friesche melk zat toen in de tank.

November 1973, de 2500e Coberco Tank – 30% van de Coberco melk in tank .

December 1974, de 1000e koeltank in het DOMO-Bedum gebied.

Zoals altijd bij dit soort ontwikkelingen zijn de gebeurtenissen in de begin- en aan de eindperiode het boeiendst. Vooral aan het eind, als vele kleine melkveehouders – minder dan 10 melkkoeien – moeten kiezen voor doorgaan of stoppen, komt er veel protest uit deze hoek. Het ging voor hen veel te snel, hun bestaan kwam in de knel. Zie hiervoor de gebeurtenissen rond de Domo fabriek in [Marum](#) en de boeren rond DOC te [Hoogeveen](#).

De ontevreden bussenboeren van DOC – de meeste afkomstig uit Hollandscheveld – konden uiteindelijk terecht bij de zuivelfabriek *De Nijverheid* in Staphorst. Vele jaren later – 1997 - de nog overgebleven boeren inmiddels allemaal in de melktank en *De Nijverheid* gefuseerd met *Ons Belang* tot *CZ. Staphorst* - waren deze veehouders weer ontevreden, nu over de te lage melkprijs. Velen gingen met hun melk naar de *ZOH* (Oosterwolde). *CZ. Staphorst* kwam hierdoor nog meer onder druk te staan en ging besprekingen aan met *De Kleine Winst* in Rouveen – nu *CZ. Rouveen kaasspecialiteiten* – welke mislukte.

Besprekingen met de *ZOH* hadden wel resultaat, juli 1997 werd er besloten om eind van dat jaar op te gaan in de *ZOH*.

Er werd toen ook afgesproken dat de Staphorster fabriek op korte termijn zou sluiten. Betreft de, toen nog 9 mln. kg., bussenmelk waren er plannen om dit in twee jaar af te bouwen. Hiermee was het Centraal Orgaan Zuivel Kwaliteitsaangelegenheden in Leusden het echter niet eens. Deze wilde dat september 1998 de laatste melk in de bus.

Kort na de fusie intentie tussen *CZ. Staphorst* en – *vrije zuivelfabriek* - *ZOH* ontstond er een veel groter fusie in ons land waar de *ZOH* deel van uitmaakte. *Friesland Dairy Foods*, *Coberco* en de *vrije fabrieken* in Friesland gingen op in Friesland Coberco Dairy Foods (FCDF). Het tekening hiervan vond plaats op 14 november 1997. Vier dagen later – 18-november 1997 – gingen de leden van *CZ. Staphorst* akkoord met de fusie met *ZOH*.....en dus ook met het opgaan in de nieuwe zuivelreus FCDF.

Hoe het afliep met de melkbus? [31 okt. 1998](#) werden de laatste melkbussen gelegegd op de melkontvangst van *CZ. Staphorst*.....en sloot de laatste bussenfabriek in ons land. Voor 50 boerenbedrijfjes, die niet op tankmelken waren overgestapt, was dit een hard gelag. Een nog grotere pijn die dag was misschien wel de sluiting van *CZ. Staphorst*. (laatst is *vrij* overgenomen uit *100 jaar melk an diek* – HVS. 2005, waar ook bovenstaand foto van het *bussenmonument* uit afkomstig is)

Zuiveljaarboeken over de RMO en koeltank

ZJB 1959 / '60 Rubriek melkwinning XIV-3

....."13 % van de Nederlandse melk werd verworven m.b.v. de melkmachine." Over melkleiding en koeltank nog niets. Wel iets over koelen van de melkbussen m.b.v. ijswater door een koelagregaat.

ZJB 1961 / '62 Rubriek melkwinning XIV-3

....."In de laatste jaren is een wijze van melkvervoer tot ontwikkeling gekomen, waarbij de melk niet in bussen, maar in tanks naar de fabriek wordt vervoerd. De tankauto is voorzien van een inrichting, waarmee op een doelmatige wijze de melk uit de bussen wordt gezogen in een ontvangbak. Van hieruit wordt de melk in de tank overgebracht en tegelijk met behulp van een melkmeter gemeten. Tevens wordt de melk automatisch bemonsterd voor het onderzoek op samenstelling. Ook is de mogelijkheid aanwezig retourproducten mee te nemen door de auto te voorzien van een tweede tank, compleet met afgiftemeter.

De ontwikkeling van deze wijze van melkvervoer staat nog maar in het begin. De vraag of de rijdende melkontvangst economisch verantwoord is, dient van geval tot geval beoordeeld te worden. De verwachting is wel, dat de rijdende melkontvangst in de komende jaren meer toepassing zal vinden." - zie grotere foto bij Nieuw-Schoonebeek

GEREEDSCHAP VOOR MELKWINNING EN -VERVOER



Coöp. Zuivelfabriek „Concordia“
Nieuw-Schoonebeek

**RIJDENDE
MELKONTVANGST**

Fabrikaat: AHRENS & BODE - Schöningen (DL)

Alleenvertegenwoordiging:
TERLET - ZUTPHEN

Bron: ZJB: 1961/'62 blz. XIV-10

ZJB 1963 / '64 Rubriek melkwinning, blz. 361

Zelfde tekst als zjb. 1961/'62

ZJB. 1963 blz. 10

Adv. RMO van Volma Gorredijk. In de tank er achter zat retourvracht meestal wei. De melk werd uit de melkbus gezogen in het bovenste gedeelte en liep daarna via een hoeveelheidsmeter in de onderste tank.





Komplete indamp- en verstuvingsinstallaties;
platenapparaten;
tanks (in roestvrij staal en aluminium);
rijdende melkontvangst;
centrifugaalpompen;
stookolietanks;
apparatuur voor de machinale kaasbereiding;
papkookketels;
zuurselapparaten;
leidingwerk in roestvrij staal, etc. etc.

GORREDIJK

TEL. (05133) 641 - 642 - 643
TELEX: 46146

10

ZJB 1963/'64 blz. 10

In het zuiveljaarboek van 1965 / '66 – blz. 299 – komen we voor het eerst een uitvoeriger verhaal tegen over melkleiding, melkkoeltank en RMO:

.....Het machinaal melken biedt voorts de mogelijkheid een vaste melkleiding toe te passen. De melk wordt dan rechtstreeks in de melkbussen geleid, dus zonder gebruikmaking van emmers. De verwachting is, dat het melkleidingstype in navolging van het buitenland een grotere belangstelling zal krijgen, vooral wanneer tevens de bussen door een tank, waarin de melk diep gekoeld wordt bewaard, worden vervangen. Deze tanks bieden voorts het voordeel, dat de melk om de andere dag kan worden opgehaald.

.....

Verder dezelfde tekst als in ZJB. 1961/'62 en 1963 /'64

Twee advertenties

blz. 302, Jansky's RMO's in licentie gebouwd door Eurofix N.V. Malden

blz. 335, Hoeksma & Veld – in licentie gebouwde DDMM RMO's

MACHINES, APPARATEN EN BENODIGDHEDEN

JANSKY'S RIJDENDE MELKONTVANGST

voor economisch
melktransport
en melkontvangst



EUROFIX N.V. MALDEN - HOLLAND - TEL. 08806-1621

302

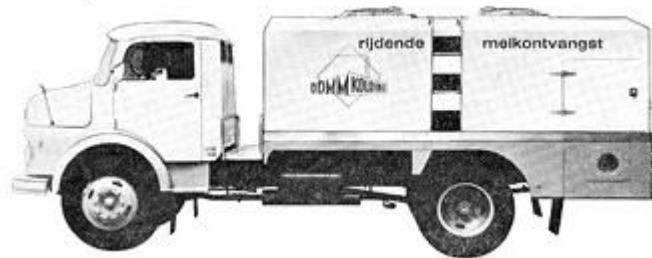
Bron: ZJB. 1965/'66 blz. 302



DE DANSKE MEJERIERS MASKINFABRIK



● Rijdende melkontvangsten



**Nog niet veel bekend van deze DDMM RMO's
Hier onder een foto uit 1971 met bussenspoelvoorziening**



DDMM RMO met bussenspoelvoorziening
Bron: OO Machevo 1971-10-11 nr.

Zuiveljaarboek 1967 / '68 is veranderd in het Voedingsmiddelen jaarboek. (LMJB)

Technische ontwikkeling is vervallen, nog wel advertenties.

Blz. 15 Hoeksma & Veld RMO van DDMM

Blz. 201 Machinefabriek Jan D. Bij de Leij, met een eigen RMO.



**HOEK SMA
&
VELT**

DE DANSKE MEJERIERS MASKINFABRIK

DDMM KOLDING

- Platenapparaat
- Rijdende melkontvangsten

MELK C.Z. LUTJEWINKEL

Een van de drie DDMM RMO's waarmee Lutjewinkel in 1968 de 100 boerderij-koeltanks leegde.



MACHINEFABRIEK EN ROESTVRIJSTAALINDUSTRIE

JAN D. BIJ DE LEIJ

Veensluis 24-30 - Postbus 16

HEERENVEEN

Telefoon (05130) 83 78 - Telex 46147

Een van de eerste Bij de Leij RMO's LMJB 1967/'68 blz.201
zie ook 100e *Bij de Leij RMO* - in deze MAP LC. 1974-09-10

RMO leveranciers uit de beginperiode

Bij de Leij

1971

Advertentie Officieel Orgaan 1971-11-11 Machevu nr.



de „BIJ DE LEIJ” RMO! - stand 3118

1973



JAN D. BIJ DE LEIJ B.V.

Bij de Leij op DAF chassis

LMJB. 1973 blz. 20

Schwarte RMO in licentie gebouwd door Dekkers Mechalac BV. Malden

1973

1 RMO per dag



Type „Maasvallei“
Inhoud: 10.500 liter, wielbasis: 4,20 m, chassis: Mercedes Benz
Voor bussen en diepkoeltanks.

DEKKERS MECHALAC BV

dat is de huidige produktie van
Alfons Schwarte/Ahlen.
Meer dan 10% daarvan gaat
naar Nederland.

De „Schwarte“ RMO is
eenvoudig.
Maximaal laadgewicht door
koffervormige tanks.
Kan op elk chassis geleverd
worden.
Elektrische en hydraulische
aandrijving van de pomp.

Kroonsingel 202, MALDEN
Telefoon 08896-2252

Advertentie Schwarte RMO

Bron: Officieel Orgaan FNZ. 1973 nr. 27 - 28

Jansky

1973



Advertentie Jansky RMO

Bron: officieel Orgaan FNZ. 1973 nr. 2

Enige plaatselijke RMO ontwikkelingen

1959 Nieuw Schoonebeek

In het ZJB. Van 1961 staat dat CZ. Nieuw-Schoonebeek (Dr.) de eerste RMO liet rijden op 17 december 1959 – zie onderstaande foto

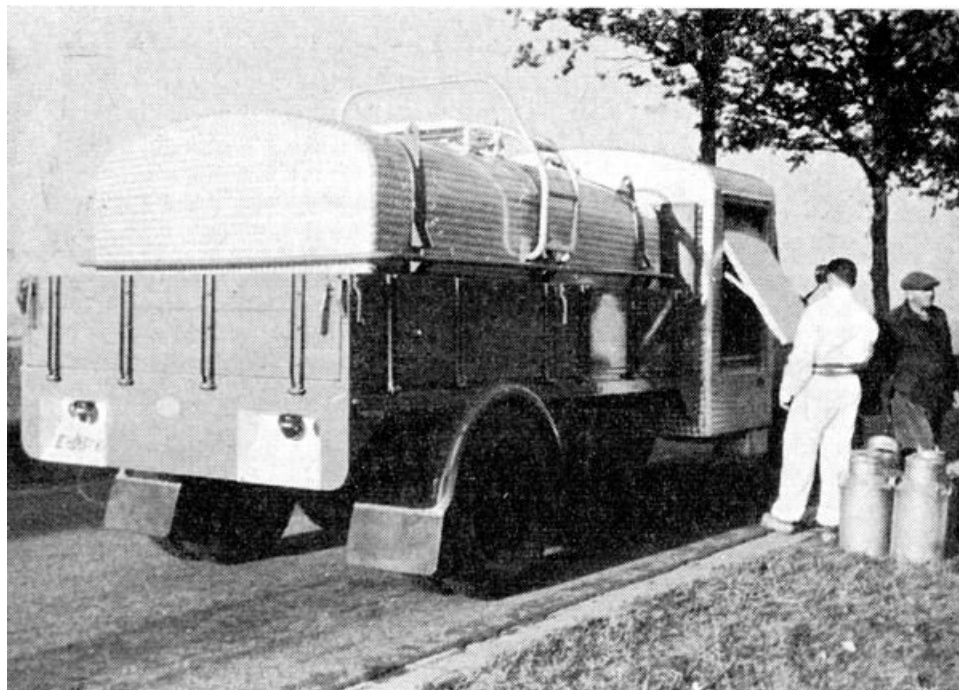


Foto uit het ZJB 1961/'62: De eerste RMO in ons land bij CZ. Concordia, Nieuw-Schoonebeek, eind september 1959 (blz. XIII-29) Fabrikant Ahrens & Bode Schöningen (Dld.) Ned. verkoop Terlet – Zutphen (zie opmerking *)

Zelfde 'demonstratie' Nw.Schoonebeek. Dit was een 100 % Rijdende melkontvangst Bron: *de Laatste melkbus*.

* In de advertentie niet gemeld, was dat de (Duitse) melktank en installatie was gebouwd op een, in 1958 door DAF nieuw op de markt gebrachte, type-12, het z.g. 'torpedofronttype'. Zie [1959-10-12](#)



Rijkevoort

Provinciaal Zeeuwse Courant 1964-02-06 Een tekening – RAI verhaal – van de Rijkevoort RMO. RMO op DAF chassis (1300 / 1600 serie?)



Bestuur *Acmesa* Assen is in 1961 naar Rijkevoort geweest om daar de – DAF - RMO te bekijken – zie volgende blz. bij Assen

1962 Assen

Bron: Eigen Knipselmap en Acmesa en boekje 75 Jr. Acmesa Assen – 1983



Eerste voorbeeld: de tankmelkerij bij ACMESA Assen

.....Bestuur, commissarissen en directeur van Acmesa Assen zijn zich in 1961 gaan oriënteren in Blankenheim in Duitsland en in **Rijkevoort (N.-Br.)**.¹⁰



Gemaakt bij oriëntatie in 1961 Molkerij Blankenstein in 1961

In november 1961 werd besloten een RMO aan te schaffen,¹¹ die al spoedig in bedrijf kwam. Een probleem was, dat nu de leden zelf weer bussen moesten schoonmaken, maar Acmesa ontwikkelde een rijdende bussenspoelwagen, die achter de RMO ging aanrijden om de bussen schoon te maken. In juni 1963 werden een 2e RMO en een 2e spoelwagen in gebruik genomen en deze ontwikkeling zette zich voort tot op 17 mei 1967 een 6e RMO in gebruik werd genomen, terwijl de overblijvende bussenrit te Smilde andersom werd gereden en de bussen per wagen naar ons melkontvangststation in Hooghalen bracht. Op de avond van de 17e mei 1967 werd de laatste bus melk gestort in de basculebak te Assen. Vanaf RMO-4 waren de rijdende melkontvangsten voorzien van een inrichting om de bussen te spoelen.



Net als andere fabrieken experimenteerde Acmesa met grotere 'bussen'. Hier een paar 60 L exemplaren, waarin de melk kon worden gekoeld d.m.v. een koellus, die hier – niet goed te zien – vermoedelijk werd gekoeld met koud (?) water.

¹⁰ Dat betekent dat bij de CZ. Rijkevoort in 1961 al een RMO reed!

¹¹ Waarom men koos voor een Mercedes-Benz chassis met Volma – Grouw – tank en pompinstallatie en niet voor DAF is niet bekend – zie voor het 'prototype' van Volma bij [Bedum](#).

1961/'62 Acmesa



Zeldzame kleurenfoto uit 1961 / '62 van de aankomst van de 1e Volma RMO bij de Acmesa zuivelfabriek te Assen. Het hele bestuur was nov. '61 in Duitsland en Rijkevoort wezen kijken. Zie tekst voorgaande blz.



Demonstratie Volma RMO

Bron: deze en voorgaande foto-archief Acmesa Assen

In de volgende advertentie voor RMO chauffeurs zien we hoe de 'superbus' wordt leeggezogen.

Leeuwarder Courant 1965-03-12



voor haar
moderne
wijze
van
melk ophalen
met

rijdende melkontvangsten

vraagt de

**ASSER COÖP. MELKINRICHTING
EN MELKPRODUKTENFABRIEK „ACMESA”**

ENKELE CHAUFFEURS

Een van haar **rijdende melkontvangsten** ziet u hierboven afgebeeld. Met deze wagens wordt de melk bij de boerderij ontvangen door het leegzuigen van de bussen, waarbij de melk automatisch wordt gemeten en bemonsterd. Het rijden op de wagen en het verzorgen van de apparatuur vraagt van de chauffeur accuratesse en verantwoordelijkheidsgevoel.

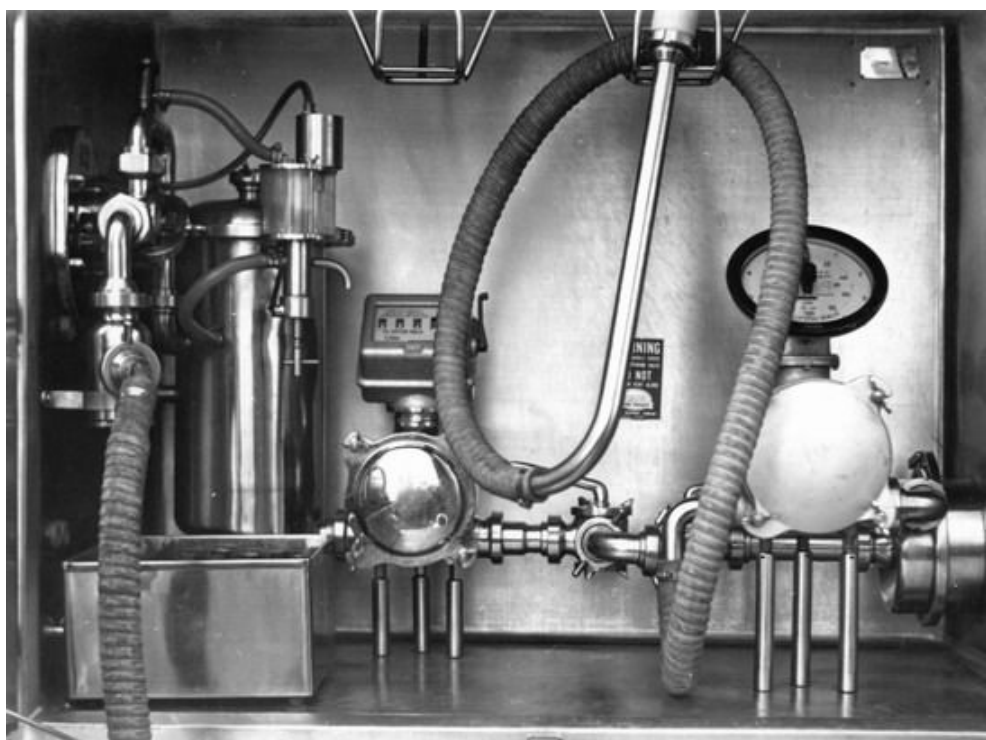
Voelt u voor dit werk, dan wordt uw sollicitatie gaarne ingewacht door ACMESA, afdeling Personeelszaken Postbus 64 te Assen. Woningen zijn beschikbaar.

Op 26 oktober 1969 gingen de eerste twee leden in de tank melken. Dat betekend dat de RMO's vele jaren zelfstandig hebben gewerkt. Aan het eind van het boekjaar waren er 6 koeltanks geplaatst. Zes jaar later waren er reeds 108 en was 42% van de melk tankmelk. Weer 6 jaar later (april 1982) waren er 241 tanks geplaatst en werd er dat jaar 89% tankmelk aangevoerd.

Op maandag 1 november 1982 is de bussen-RMO voor het laatst uitgereden. Vanaf die datum was Acmesa volledig op koeltanks overgeschakeld. Er waren toen 268 koeltanks en alle leveranciers waren lid van Acmesa.

Hier onder twee foto's van een latere RMO's – kenteken BV-35-37 = 1971 -
nog steeds 'bussen-zuigers'

Bron: eigen fotoarchief Acmesa Assen



1963 Bedum



RMO CZ Bedum (Gr) 1963- 1968

Bron foto en tekst: [www.melktransport.nl/.](http://www.melktransport.nl/)

Site tekst: Dit is een van de allereerste RMO's van Nederland. De tank is gebouwd op een Dodge, en kan ongeveer 5.000 liter melk laden. De melk wordt de wagen ingepompt met een Jabsco Impellorpomp. De capaciteit was ongeveer 375 liter per minuut. Deze foto hebben wij gekregen van Albert Brinks, en omdat deze het tijdperk van de RMO inluidt, zijn wij hier bijzonder trots op en blij mee. Onlangs kregen we een mailtje van Peter Diepenbroek met aanvullende informatie over deze Dodge RMO. Peter vertelde erbij dat het gaat om de eerste RMO in Nederland en is gebouwd door de Technische Dienst van de „Coöperatieve Fabriek voor Melkproducten te Bedum” in ± 1960. Zie ook de tekst op de deur van de cabine. Achter op een van de foto's staat tekst en uitleg over deze Dodge. - zie link voor meer foto's

Aanvulling ZHN:

De tankauto op de foto van deze site – speciaal over RMO's en hun chauffeurs – is mogelijk de eerste RMO in Nederland gebouwd. Uit betrouwbare bron* heb ik vernomen dat dit mogelijk de eerste van een door het Friese bedrijf Volma gebouwde rijdende melkontvangst is geweest. Bij dit bedrijf, vestiging Grouw, was men in de jaren 50 reeds begonnen met het ontwerpen en bouwen van een vrachtauto met tank om bij de boeren melk op te halen. Hoe dit *prototype* (?) in 1962/'63¹² - in Bedum terecht is gekomen is niet bekend. Het is, zoals in bovengenoemde tekst staat, best mogelijk dat er in Bedum door de eigen technische dienst, stevige aanpassingen / verbeteringen, zijn aangebracht.

De latere, meer uitontwikkelde Volma RMO's, stonden op een Mercedes chassis. - zie voorgaande foto's tekst en foto's bij de in 1962 door Volma geleverd RMO's aan CZ. ACMESA te Assen!

- **Zoektocht over deze eerste (Volma) RMO's van ons land wordt voortgezet!**

12 Uit het Lei rapport *Ontwikkeling Tankmelken in Nederland*

2.1 De opkomst van het tankmelken

Omstreeks 1963 wenste een aantal melkveehouders in Groningen over te gaan tot de aanschaf van een melktank.Het gebruik van een melktank was echter afhankelijk van de medewerking van de zuivelonderneming, die moest voorzieningen treffen voor het ophalen van de tankmelk en voor de ontvangst op de fabriek. Toen de Coöperatieve Fabriek van Melkproducenten „**Bedum**” bereid bleek de benodigde apparatuur aan te schaffen, konden nog in hetzelfde jaar bij de eerste melkveehouders de melktanks geplaatst worden.....

Beemster Cono

Iets over het tankmelken bij CONO

Bron: Gedenkboek 100 Jaar Cono Kaasmakers 1901 - 2001

TANKMELKEN, EERSTE BEDRIJF

Tussen alle strijd op bestuurlijk niveau door waren er nog andere zaken die aandacht vroegen. Een nieuwe methode om melk te bewaren in melktanks op de boerderij, het zgn. tankmelken, wilde in de Beemster en omstreken nog niet zo heel erg aanslaan. In 1969 waren slechts twee bij De Combinatie aangesloten veehouders in het bezit van een melktank; in 1970 waren dat er zeven. De melktanks die voor deze wijze van opslag nodig waren en de melkleidingsystemen die hiervoor benodigd waren, vergden grote investeringen, een doordachte financieringspolitiek en een zorgvuldige voorlichting. In oktober 1967 sprak de voorzitter van De Combinatie het voornemen uit om deze zaak aan te pakken: „Bestuur en directie van De Combinatie zullen zich op het terrein van het tankmelken, melkleidingsystemen e.d. zo goed mogelijk laten voorlichten ook wat betreft de verwerking van gekoelde melk aan de fabriek. Op deze wijze zal m.i. worden voorkomen, dat ondoordachte besluiten worden genomen.”

TANKMELKEN, TWEEDE BEDRIJF

Het tankmelken, eindjaren zestig nog aangekondigd als een serieus aandachtspunt van bestuur en directie van De Combinatie, werd in deze jaren steeds belangrijker. Waren er in 1970 nog maar zeven leden in het bezit van een tankmelk-installatie, in de jaren zeventig zette de groei door. Van 19 tankmelkers in mei 1971, 25 in november van dat jaar, naar 207 tegen het eind van 1976.

Op voorlichtingsavonden, georganiseerd door de tankmelkcommissie van De Combinatie werden de voordelen afgezet tegen de nadelen. Als belangrijkste voordeel werd de kwaliteit van de diepgekoelde melk gezien. De rust op het bedrijf, doordat men minder afhankelijk was van de komst van de melkrijder, kwam ook als positief punt naar voren. Dat zowel veehouders als melkrijders verlost waren van het gesjouw met loodzware bussen, was een mooie bijkomstigheid. De financiële last van de aanschaf van de dure installatie werd verlicht door bijzondere rentefaciliteiten en door een toeslag op de geleverde melk, aanvankelijk f 1,00 per 100 kg., in april 1972, werd dat bedrag met een kwartje verhoogd.



De Combinatie RMO uit 1975

Bron: 100 jr. Cono - 2001

In dat jaar werd een nieuwe „rijdende melkontvangst” (RMO) in bedrijf genomen, een melk-auto met een capaciteit van ongeveer 9500 liter. Een oproep in Contact om een toepasselijke naam voor de auto te bedenken, leverde niet het gewenste resultaat op: „Een enkele naam, welke wij ontvangen hebben, kon niet de lof der jury verwerven.”

Vooraf door de verbeterde subsidie-mogelijkheden en een intensieve bezoek-actie van de buitendienst aan subsidiabele veehouders bleef het aantal tanks groeien, begin juli 1977 leverden 275 veehouders door middel van de tank. De verwachting was op dat moment dat op het eind van het jaar zo'n 375 tanks geplaatst zouden zijn. Dat streven werd niet gehaald, maar in maart 1978 stond de teller op 332; tweederde van alle aan *De Combinatie* te leveren melk werd daarin diepgekoeld en opgeslagen. Wat de lezer van dit soort berichten in de oude jaargangen van Contact wel opvalt, zijn de wat sombere geluiden. „De problematiek in de agrarische sector” loopt als een rode draad door de jaren heen en die problematiek wordt niet alleen zichtbaar in de **melkkoeltanks die tweedehands werden aangeboden**, „wegens beëindiging van het melkveeoudersbedrijf”.

De belangstelling voor het tankmelken bleef groeien, mede door verbeterde rentefaciliteiten en toeslagen voor de diepgekoelde tankmelk. De in 1967 opgerichte tankmelkcommissie kon in november 1975 opgeheven worden: haar taak was volbracht. Ook in het eind van de jaren zeventig groeide het aantal ‘tankmelkende’ boeren. Het jaarverslag van De Combinatie over het boekjaar 1979-'80 bevatte het volgende staatje:

Einde boekjr.	aantal	opmerkingen
1969	2	
1970	7	
1971	19	
1972	29	
1973	56	
1974	84	
1975	131	
1976	164	
1977	238	
1978	339	31 dec. Laatste melkbus in Beemster
1979	401	
1980	482	
1981	577	100 % tank

Het bussenvervoer werd met die groei steeds meer een probleem. De ritten werden lang en daardoor relatief steeds duurder. Hoewel men streefde naar een volledig ‘busvrij’ maken van bepaalde gebieden, vooral die het verst van de fabrieken af lagen, lukte dat maar ten dele. Op Marken waren in maart 1978 alle boeren overgeschakeld op tankmelken. In de loop van 1977 werd de zevende RMO in gebruik genomen.

In Beemster werd de fabriek in het boekjaar 1978-'79 geheel geschikt gemaakt voor het lossen en reinigen van de RMO's. In januari 1979 werd de bussenmelkontvangst in de Beemster gesloten, via één ontvangst te Stompvoren werd de nog resterende bussenmelk ontvangen. In 1981 zou ook hier de laatste bussenmelk gelost worden.

Voor het melkvervoer werd een Bedford-truck aangeschaft, maar in de loop van het boekjaar 1981 / 82 maakte men de keus voor Volvo-trucks omdat die niet alleen gunstiger waren qua brandstofgebruik en geluidsoverlast, maar ook wat meer comfort boden aan de bestuurder. Ook de oude truck met oplegger voor het weivervoer tussen de Beemster en Stompetoren werd vervangen: een Man-truck met oplegger van 35.000 liter kwam in plaats van de oude tankwagen, die niet meer dan 18.000 liter kon vervoeren. De tankwagens werden in eigen werkplaats onderhouden.

Het tankmelken maakte in 1981 definitief het busmelken verleden tijd. In dat jaar waren er 587 melkkoeltanks bij de boerderijen geplaatst, 222 daarvan gefinancierd door de vereniging en 2,5 op huurbasis.



CONO RMO van latere datum - 1992

Bron: 100 jr. Cono

Zuivelfabriek 'Venray' te Venray

Meerdere gegevens over deze fabriek zie '/venray' in
<http://www.zuivelfabrieken.nl> / N-Brabant / Venray

1965

Aantekeningen directeur A. de Kroon.

.....

De zogenaamde Rijdende Melkontvangst-auto (R.M.O.) was in opkomst en naar verwacht kon worden had dit systeem de toekomst had. In het Bestuur en de Raad van Toezicht werd op 2 juni 1965 besloten een Rijdende Melkontvangst-auto aan te schaffen en deze werd aangekocht in augustus 1965. Deze R.M.O. zou met ingang van het nieuwe melkrij-jaar mei 1966 gaan rijden in Vredepeel en Ysselsteyn-Noord.

Zo gemakkelijk ging het evenwel niet. Ondanks de uitvoerige informatie aan de leden, ontmoette dit systeem grote weerstand bij de boeren, in hoofdzaak omdat zij dan de bussen zelf dienden te wassen; men bedenke dat er toen praktisch nog geen zogenaamde koeltanks waren. Er werd van de leden een 18-tal lijsten ontvangen met daarop voorkomende 235 handtekeningen.. De kop van elke lijst had de volgende tekst:

"Ondergetekenden wensen binnen 14 dagen een protestvergadering
"aangaande Rijdende Melkontvangst".

Het bestuur voldeed uiteraard aan bovengenoemd verzoek, reden waarom alle leden van de Vereniging tot een buitengewone Algemene Vergadering werden opgeroepen. Deze werd gehouden op 28 april 1966. Er waren 353 leden aanwezig.

De R.M.O. werd in z'n algemeenheid bij stemming afgewezen, doch tevens werd besloten op verzoek van de leden van Vredepeel dat deze wel in hun dorp zou gaan rijden en er werd besloten dat deze niet zou gaan rijden in Ysselsteyn-Noord.

De vergoeding voor ondermeer het zelf wassen der bussen werd vastgesteld op f 1,-- per 100 kg melk, overeenkomstig het voorstel van het bestuur.

De leden konden het melk-vaatwerk dat zij in verband met de R.M.O. zouden aanschaffen, te weten 200 liter verrijdbare melkbussen, door de fabriek laten financieren tot een bedrag van f 1.500,--.

De prijs van de eerste R.M.O. in 1965, Mercedes Benz chassis f 27.000,-- met 8.000 liter tank. en ontvangstapparaat f 55.000,--. zie foto's in de bijlage

In de loop der jaren werden er meerdere Trucks met rijdende melkontvangstapparaat aangeschaft.

De apparatuur in de werkplaats en garage werd bij de tijd gehouden, waarvoor technische apparatuur diende te worden aangeschaft zoals draaibank, boormachines en diverse lasapparatuur.



Hier één van de eerste officiële RMO's van Nederland. Deze Mercedes-Benz 1413 uit 1965 is voorzien van een aluminium Jansky-tankopbouw, en eveneens een Jansky pompinstallatie. Er waren toentertijd nog maar weinig veehouders die de melk in een tank leverden, dus reed de RMO niet alleen voor Menken, maar ook bijvoorbeeld CMC (het latere Melkunie) en AMC in Uithoorn. (bedoeld als voorbeeld)



Tussen 1973 en 1981 haalde deze Mercedes L1513 melk op voor de Maasvallei, wat later is opgegaan in Campina. De tank is een Schwarte met een inhoud van ongeveer 10.300 liter. Op deze foto zijn er net melkbussen leeggezogen. Bij de Maasvallei was het ophalen van bussenmelk al per 1973 verleden tijd, bij Campina sinds 1979.

RIJDENDE MELKONTVANGST – RMO - IN GEVAAR

Grotere Diepgekoelde tank – melktank - beter dan 200 L - watergekoelde - tankjes

In oktober van het vorig jaar deed het bestuur van de Coöp. Zuivelfabriek Venray mededeling dat in dit jaar begonnen zou worden met een zgn, rijdende melkontvangst, juist in die gebieden, die het verst van de fabriek af liggen en waar juist de grootste veehouders wonen t.w. in Yssesteyn Noord en in de Vredepeel.

Een rijdende melkontvangst houdt in, dat daar een tankwagen voorrijdt, die de melk opzuigt (en meteen bemonstert). Daar zitten grote voordelen aan, speciaal voor de fabriek, waar men niets meer met bussen e.d. te doen heeft, maar voor de veehouders zitten er ook nadelen aan. Namelijk ze moeten voortaan zelf de bussen spoelen.

Hiertegen was op de algemene vergadering al enige oppositie, maar er werd duidelijk gesteld, dat men feitelijk van die hele bussen geschiedenis af moet. De boer moet zijn melk in tanks op het bedrijf bewaren tot de tankauto ze leeg komt zuigen. Deze tanks, die een gemiddelde grootte hebben van 200 liter kosten ongeveer f700,- per stuk en kunnen met water gekoeld worden. Men heeft zich daar bij neergelegd omdat ook elders in het land wel blijkt dat men langzaam maar zeker overal overschakelt naar een rijdende melkontvangst. Maar men heeft zich er vooral bij neergelegd omdat men nog een cent extra krijgt als pleister op de wonde voor het zelf schoonmaken van de bussen en voor het aanschaffen van de melktanks op de bedrijven.

Terwijl nu de nieuwe tankwagen in bestelling is en men op 1 mei as. zou gaan starten is er een kink in de kabel gekomen. De kwestie waar het nu feitelijk om gaat is, dat men intussen ontdekt meent te hebben dat de watergekoelde tanks van 200 liter die men op de bedrijven aan moet schaffen, toch feitelijk niet dat is, wat een goed veehouder, die verder denkt, als ideaal beschouwt.

Een rechtgeaard veehouder denkt in de nabije toekomst niet alleen aan automatisch melken, maar ook aan een melkleiding door zijn stallen naar de tanks. En waterkoeling bij die methode is niet bepaald je ware. Dat horen tanks te zijn die diepgekoeld (zoekwoord koeltank) worden en waarin eventueel de melk nog een paar dagen langer kan staan, zonder dat daardoor de kwaliteit verslechtert.

Maar deze diepgekoelde tanks kosten heel wat meer. Men hoort cijfers die over de f5.000,- gaan. En dit is sommige boeren te gortig. Dan moet menige spoelcent uitbetaald worden voordat men uit de gemaakte kosten is.... En dat terwijl niemand garanderen kan, dat de spoelcent zo'n lang leven zal hebben.

Een en ander ander heeft tot gevolg gehad dat op de zuivelfabriek de directeur en meerdere veehouders over dit chapter van gedachten is gewisseld en o.m. gevraagd is om grotere bijdragen.

Dit schijnt onmogelijk, waarop van de kant der veehouders gesteld is dat verschillende van hen niet mee zullen doen.

Wat de verdere ontwikkeling zal zijn hangt af van het nader overleg. De rijdende melkontvangst alleen daar in te zetten waar men wel mee wil doen, is technisch en economisch onmogelijk.

Van de zijde der zuivelfabriek wordt gesteld dat de diepgekoelde tanks natuurlijk wel het beste uit het beste is, maar dat de watergekoelde tanks - de goedkopere dus - ook goed voldoen.

Wat uiteindelijk het resultaat van het overleg zal zijn, is thans nog niet bekend. Wel is het opmerkelijk dat op andere plaatsen waar men intussen op de rijdende melkontvangst is overgegaan, juist de grote veehouders hiervan de grootste voorstanders waren en zijn. Zal het nu in Venray anders worden? Afwachten is de boodschap.

Peel en Maas, 08-04-1966; p. 6/14

Geen rijdende melkontvangst

Het heeft er alle schijn van dat de rijdende melkontvangst, waar mede in mei a.s. de Coöp. Zuivelfabriek Venray wil starten, niet door kan gaan in de Vredepeel en Ysselsteyn-noord. De reden hiervan is dat de leden-veehouders bij nader inzien de te maken kosten voor de opslag en de koeling van de melk te hoog vinden in vergelijking met de zgn. spoelcent, die de Zuivelfabriek zijn leden wil uitkeren als pleister op de wond, omdat de boeren thans zelf weer de melkbussen zullen moeten reinigen of speciale tanks moeten aanschaffen voor het bewaren van de melk tot de tankwagens deze leeg komen zuigen.

Vooraf in Ysselsteyn is men nogal tegen en een handtekening-actie tegen een melkontvangst, zoals de Zuivelfabriek die voorstelt, heeft meer dan 300 tegen-stemmers opgeleverd. Niet bepaald een opwekkend beeld, waar juist in deze contreien de grootste melk-leveranciers wonen.

Intussen heeft de zuivelfabriek via het Rijksveeteeltconsulentschap voor de betrokken leden eens duidelijk uit laten rekenen wat de verschillende koelmethode wel gaan kosten, waaruit blijkt dat zelfs de meest eenvoudige methode bij 75.000 kg melk per jaar toch nog extra kosten met zich brengt van *f* 0,27 per 100 kg. melk, een bedrag dat bij aanschaf van een melkkoeltank oploopt tot nog eens extra *f* 1,92 per 100 kg melk.

En de zuivelfabriek is sportief genoeg om mee te delen, dat deze cijfers in de praktijk wel hoger zullen komen liggen.

De vraag is wat er nu gebeuren gaat. Terwijl van de ene kant de Zuivelfabriek tankwagens voor het ophalen van melk onontkomelijk en ook economisch verantwoord acht, vertikken het van de andere kant de leden zonder meer grote investeringen te doen, zonder financiële hulp van de fabriek. Er zal nog lang en breed overlegd moeten worden wil men uit de impasse komen, waarin men thans - vrij onverwacht - in gekomen is.

Weg met de rijdende melkontvangst...

Onze zuivelfabriek is een schoon bedrijf, zoals men dat zegt. Ruim 850 leden van deze fabriek zorgden dat hun (bijna 7000) koeien zo'n slordige 25 miljoen kilogram melk per jaar opbrengen, die in deze fabriek verwerkt worden....

Het bedrijf kent een gelukkige, groei en binnenkort worden weer, nieuwe stukken, als teken van deze groei, aan de bestaande fabriek aan gebouwd.

Maar deze overvloed van melk brengt toch ook zijn problemen met zich. De capaciteit om al deze melk te ontvangen is in de bestaande fabriek aan de krappe kant en men stond en staat dus voor de opgave die te vergroten of zodanig te veranderen, dat al die overvloed toch in de juiste banen terecht komt.

Men koos na lange overwegingen voor een tweede systeem als tot heden gebruikelijk was, namelijk 'n rijdende melkontvangst, wat dan een tankauto is, die bij de boeren op hun bedrijf of aan de weiden de melkbussen leeg komt zuigen, automatisch bemonstert en weegt, dan naar de fabriek vervoert. De fabriek heeft dan niets meer te doen met de bussen, die uitgeladen, omgeschud, gereinigd.....

..... elders is met rijdende melkontvangst goede ervaringen op gedaan en het schijnt wel dat in de toekomst heel wat meer fabrieken gedeeltelijk of geheel op dit systeem zullen overstappen. Men besloot tot de inzet van een dergelijke tankauto in de Vredepeel (40 bedrijven) en op een 40 bedrijven in Ysselsteyn-noord, waar de bedrijven liggen, die veel aan stalmelken doen, de grootste melkopbrengst hebben en waar dus een dergelijke wagen het meest rendabel gemaakt zou kunnen worden. Men is dan vanuit de fabriek met deze 80 „*uitverkorenen*” gaan praten. Want er moest gepraat worden. Zagen de meeste veehouders wel in dat een dergelijke gang van zaken veel rendabeler zou worden voor de fabriek en dus voor hun eigen portemonnee, er zat een maartje aan.

De bussen, die men anders schoon en wel van de fabriek thuis gebracht kreeg, blijven nu leeggezogen aan de kant van de weg staan en de veehouder moet maar zien dat hij die dingen schoon krijgt. Op de fabriek gaat dat lekker machinaal, maar thuis moet moeder de vrouw er met de borstel aan en gezien het vele werk, wat deze toch al heeft, was ze daar helemaal niet happy op.

Zelfs de extra cent per liter die de fabriek de eerste vijf jaren wilde uitbetalen als „*poetsgeld*” boden te weinig soelaas om die „*ouderwetse*” karwei weer te beginnen. Maar de fabriek bood een andere oplossing. In plaats van de bekende melkbussen zijn er ook tanks in de handel, die ieder 200 liter melk kunnen bevatten, gekoeld en vervoerd kunnen worden. Het schoonmaken van dergelijke tanks vraagt niet zoveel moeite en de kosten van een en ander komen er wel uit als men wat melk levert en verzekerd is van die poetscent....

Na al dat gepraat meende het bestuur dat het grootste deel van deze 80 „*uitverkorenen*” akkoord kon gaan met de aanschaf van een rijdende melkontvangst en de tankauto werd besteld. Toen na verloop van tijd dat ding voor de deur kwam staan en besloten werd dat op 1 mei met deze rijdende melkontvangst begonnen zou worden, bleek dat zeker voor de bedrijven in Ysselsteyn-noord de fabriek misschien te optimistisch is geweest. Want uit die hoek begonnen protesten te komen, vond men de voorlichting onjuist, meende men dat het te veel geld zou

gaan kosten, kortom wilde men eerst nog wel eens praten, voordat ze die wagen voor de deur wilde hebben. Er is weer gepraat, er zijn weer berekeningen opgesteld, maar het enige resultaat was, dat op een gegeven ogenblik het bestuur van de fabriek 18 lijsten voor de neus kreeg met in totaal de namen van 335 leden om een algemene vergadering over dit probleem.

De buitenstaander zal zich dan verbaasd afvragen, wat in 's hemels naam nu wel 335 leden hiermede te doen hebben, terwijl het toch in feite om 80 bedrijven gaat. Maar het is nu eenmaal nodig dat 1/5 deel der leden tekent voor een algemene vergadering en men is dus met lijsten rond gegaan met bovengenoemd resultaat.

Ja op die vergadering in Leunen is donderdagavond weer lang en breed gepraat. Gepraat over de economische voordelen voor de fabriek, gepraat over de nieuwe tijd, de nieuwe methode eist, gepraat over de kosten voor de veehouder, die door de ene partij als te zwaar, door de andere partij op grond van verschillende financiële rapporten als dragelijk en reëel beschouwd worden, temeer waar ook de fabriek voorschotten tegen 6 pct. rente wil geven. De veehouders uit de Vredepeel, zo bleek op deze vergadering, gingen akkoord met de rijdende melkontvangs Enkelen veehouders uit Ysselsteyn-noord, ook, maar anderen niet. Toen kreeg men de voor de buitenstaander wederom vreemde figuur dat 380 leden uit gingen maken of al dan niet in Ysselsteyn-noord de rijdende melkontvangst zou komen. Eerst wilden die dat ook nog voor de Vredepeel, maar die 40 veehouders zeiden terecht dat niemand over hen te oordelen had, voor, daar waren ze zelfs mans genoeg

Dat gaf wel enige strubbeling in de vergadering, maar uiteindelijk legde men zich hierbij neer. Maar dat gebeurde niet voor Ysselsteyn-noord. De vergadering achtte het bij stemming noodzakelijk dat over de rijdende melkontvangst in Ysselsteyn-noord gestemd zou worden. En men stemde dus. 380 mensen stemden of bij 40 veehouders in Ysselsteyn-noord de tankwagen moest komen, ja dan neen.... Dat er bij deze 380 mensen zaten, die kilometers van Ysselsteyn-noord af zitten en die waarschijnlijk nooit 'n tankwagen voor hun bedrijf zullen krijgen, mocht allemaal de pet niet drukken. De vergadering sprak en stemde met 173 stemmen tegen een slagboom op voor de tankwagen in Ysselsteyn-noord. Men had zijn zin. En van de veehouders in datzelfde Ysselsteyn-noord, die wel de rijdende melkontvangst willen, daar trok zich niemand iets van aan.¹³

De buitenstaander vraagt zich alleen maar af, of dit nog iets met gezonde democratie te maken heeft. Als in de toekomst - om maar een voorbeeld te stellen - de fabriek overeen komt met een groep veehouders in Oostrum om daar de tankwagen voor te laten rijden, dan heeft het toch geen zin dat hierover 850 leden van de zuivelfabriek hun oordeel geven. Dat mag misschien niet allemaal in statuten en reglementen vastliggen, voor de buitenstaander is en blijft deze hele geschiedenis, zoals ze tot heden gelopen is, een vrij dwaze vertoning, die men beslist niet verwacht had van mensen, die in voorbije jaren, onder dikwijls zware financiële offers, getoond hebben samen op te kunnen bouwen....

13 Slecht lopende tekst staat ook zo in PenM !

INGEZONDEN

Rijdende melkontvangst

Geachte Redactie.

Het artikel „*Weg met de rijdende melkontvangst*”, dat vorige week in uw blad stond, maakt m.i. enkele kanttekeningen noodzakelijk.

Uw inleiding over de gang van zaken i.v.m. de aanschaf van een tankauto bij de Zuivelfabriek vermeldt niet dat de algemene vergadering nooit het besluit genomen heeft tot de aanschaf hiervan over te gaan. Er is een keer op een vergadering mededeling gedaan, dat deze wagen er zou komen, als een soort mededeling, en daarmee was de kous af.

De buitenstaander in genoemd artikel kan zich verbaasd hebben, maar als hij dieper achter de schermen had kunnen kijken, zou zijn verbazing waarschijnlijk verbijstering zijn geworden.

Er is inderdaad overleg geweest met de veehouders in de Vredepeel en Ysselsteyn. Een overleg, dat feitelijk een koehandel is geworden. Eerst kreeg men een halve cent „*poetsgeld*”. Toen een hele cent, toen de garantie van die cent 5 jaar zou blijven. Dat die halve of hele cent intussen ook geld is van de betrokken veehouders, daarover praat men al lang niet meer.... Dat schijnt inherent aan de coöperatieve gedachte.

Waar het in feite om gaat is, dat de boeren in Ysselsteyn meenden voor een voldongen feit te staan. Ze meenden dat er toch niets meer aan te doen was. Ondanks het feit dat b.v. in Venlo-Meterik deze rijdende melkontvangst toch niet zo'n succes was als men wel gedacht had.

Ondanks het feit, dat aan deze vorm van melk-ophalen toch nog vele bezwaren kleven. Ondanks het feit, dat elders al bewezen was, dat de nieuwe te gebruiken melktanks ook nog lang niet de kinderziekten overwonnen hebben en ondanks het feit, dat deze nieuwe methode verbouwingen van melkkamers, staldeuren e.d. dikwijls nodig maakt en dus extra kosten met zich brengt.

En ondanks het feit dat hun vrouwen en dochters helemaal niet gesteld zijn op die melkbus-sen-schoonmakerij, zelfs met die cent van henzelf extra.

Toen is Helden gekomen, waar men ook met deze plannen rondliep en waar men de rijdende melkontvangst in wilde voeren, zonder de boeren er in te kennen of naar hun bezwaren voldoende te luisteren. Men heeft daar toen naar het enige democratische wapen gegrepen dat er is, de algemene vergadering. En dat heeft ook Ysselsteyn gedaan....

Een andere weg was nu eenmaal niet mogelijk. En dacht U dat 380 mensen voor zulk een vergadering waren, omdat ze niets met deze zaak te maken hebben? Die rijdende melkontvangst komt niet voor in de Vredepeel en Ysselsteyn-noord alleen, die komt voor het overgrote deel van de leden. Zo niet dit jaar, dan in een van de komende jaren.

Met de cent extra (misschien), maar met meer werk- voor moeder de vrouw en met financiële lasten die men thans niet zien wil....

En de vergadering heeft overduidelijk getoond het hier niet mee eens te zijn. Is dat haar recht of niet?

De Venrayse boer en de Venrayse veehouder hebben in het verleden heus wel getoond open te staan voor nieuwe en betere methoden in en rond zijn bedrijf. Een bepaalde volgzzaamheid zal niemand hem ontzeggen, maar als op een bepaald moment blijkt dat iets niet in orde is, dat het hem te veel werk gaat brengen, te grote financiële offers, dan is het zijn goed recht hiertegen in het geweer te gaan. Dat is gebeurd.

En dat is gebeurd op democratische wijze. Als er van een bepaalde dictatuur gesproken kan worden, dan komt die zeker niet van de kant der veehouders. Die hebben beslist niet die rijdende melkontvangst door willen duwen, kost wat kost....

A. G.

Antwoord van de Redactie:

Natuurlijk kan men over dit onderwerp hele kranten vol schrijven, zo goed als men er hele vergaderingen over gehouden heeft. Mogen we volstaan met nog enkele kanttekeningen bij bovenstaand stuk.

- a) Waarom is dit alles niet naar voren gebracht op het moment toen bleek dat de capaciteit van de bestaande melkontvangst aan de fabriek waarschijnlijk te klein zou worden?
- b) Waarom is er niemand op die bewuste vergadering opgestaan en heeft „neen” gezegd, op het moment dat mededeling gedaan werd van de aanschaf van een rijdende melkontvangst?
- c) Waarom kan dit in de Vredepeel wel (waar men zelfs met een halve cent poetsgeld genoeg had genomen?)

Zo kunnen we nog even doorgaan. Misschien dat het de inzender daardoor duidelijk wordt dat het voor een buitenstaander wel heel onduidelijk is wat er zich nu in een van Venrays grootste industrieën afspeelt. En dat hij zich verbaast, dat zoiets daar mogelijk is, afgezien dat ook hierdoor de goede verstandhouding van de leden onderling bepaald niet gediend wordt.

Uit Verslag Jaarvergadering 8 dec. 1967

.....

De rijdende melkontvangst - ook zo'n investering - blijkt, ondanks protesten van het begin toch langzaam maar zeker populairder te worden. In mei 1968 gaat tenminste een tweede rijdende melkontvangst op pad, nu langs de veehouders van Ysselsteyn en Veulen om op deze moderne manier de melk op te halen. Er werd gediscussieerd over de aanschaf van melk-diepkoeltanks, waarbij de Boerenleenbank eventueel voor kredieten zorgt en de zuivelfabriek 1½ cent extra geeft. Maar een en ander moet gebeuren in goed overleg tussen de betrokken leden onderling en de fabriek zelf.

.....



Bij 1968 staat dat de eerste koeltank – boerderij-melktank – werd geplaatst bij boer G Peynenborg te Ysselsteyn!

Uit Verslag Jaarvergadering 14 mei. 1971

.....

De kwaliteit van de boerderijmelk ging in de afgelopen 10 jaren met sprongen vooruit, hetgeen uiteraard een bijzonder gunstige invloed uitoefende op de daarvan vervaardigde producten. Deze kwaliteitsstijging vond sinds 1968 voor een deel haar oorzaak in het groeiende aantal leden, dat de melk ging bewaren in een zgn. diepkoeltank. Een ontwikkeling in de melkbewaring op de boerderij, die thans hand over hand toeneemt.

Directeur de Kroon benadrukte nogmaals, dat de leden welke voornemens zijn een diepkoeltank aan te schaffen, deze vooral niet te klein kopen, doch de grootte van de tank te baseren op de groei van het bedrijf in de komende jaren.¹⁴

Ten behoeve van de voorlichting op het gebied van de melkwinning en melkbewaring beschikt „De Maasvallei”¹⁵ over een tiental deskundige voorlichtingsmensen, die de 3.100 leden van „De Maasvallei” gaarne met raad en daad terzijde staan. Door een territoriale en functionele reorganisatie in de voorlichtingsdienst hoopt men thans nog beter dan voorheen het hoofd

¹⁴ Vet en cursief van ZHN! Zie ook verder in de tekst.

¹⁵ Venray was in dec. 1970 opgegaan in de Maasvallei. Eind 1970 zijn er ca. 3800 melkveehouders; 700 (18%) van hen leveren melk via de tank (32%).

te kunnen bieden aan de voorkomende problemen en de leden veehouders in deze belangrijke aangelegenheid op vlotte wijze van dienst te kunnen zijn.

.....

Naast de 92 leden-veehouders van Venray welke melk uit diepkoeltankg leveren, wordt thans ook de melk aangevoerd van 65 diepkoelleveranciers van de melkinrichting te Venlo, 8 van de kaasfabriek te Cuyk, 5 van die van St. Anthonis en 2 van de zuivelfabriek te Vierlingsbeek.

.....

Hoewel dit diepkoelproject vrij grote investeringen vergt, zowel van veehouder als van de fabriek - wij wijzen in dit verband op de aanschaf van de diepkoeltank, eventuele melkleidingen etc. enerzijds en aanschaf van rijdende melkontvangstauto's anderzijds, blijkt dat de interesse voor deze vorm van melkbewaring steeds meer terrein wint.

Duidelijk is eveneens waar te nemen dat hoewel het aantal melkleveranciers daalt, de leverantie per veehouder stijgt.

Gebleken is, dat vooral de diepkoelmelk-leveranciers sneller dan zij zelf verwachten meer koeien houden dan men oorspronkelijk van plan was te doen. Het is daarom van het grootste belang, dat de leden-veehouders, welke voornemens zijn een diepkoeltank aan te schaffen, de inhoud-keuze zodanig bepalen, dat men na 2 - 3 jaar niet aan de maximum grens zit, m.a.w. een te kleine tank koopt.

Uit Verslag Jaarvergadering 31 dec. 1971

.....

Opvallend was dat de koeltanks talrijker gaan worden in het gebied van de zuivelfabriek. Er was een toename van 104 % en 60 % van de aangevoerde melk komt uit deze tanks.

1980

Aantekeningen directeur A. de Kroon

Eind 1980 werd in geheel Zuid-Nederland de melk via R.M.O.- wagens opgehaald.

In de overgangperiode van ophalen van de melk uit de bussen langs de weg, naar ophalen van de melk uit de tanks waren er ook particuliere vervoerders die de melk uit de bussen ophaalden en nadien waren er ook partikuliere vervoerders die de melk uit de melktank vervoerden. In hoofdzaak gebeurde het vervoeren van diepkoelmelk door chauffeurs in loondienst.

Knipsels op jaar

Leeuwarder Courant 1958-05-09

„DRYLOT-FARMING" OF „JISTER-BUORKJEN"

Amerikanen houden koeien zoals de kippenhouder hier de kippen

Nieuwe methode veehouderij maakt snelle opgang

(Van onze landbouwredacteur).

„Jister-buorkje" zouden we de nieuwe Amerikaanse methode van melkveehouderij kunnen noemen. Het vee wordt het hele jaar door in een beperkte ruimte op een harde vloer gehouden en daar gevoerd en gemolken. Deze wijze van melkveehouden wint snel terrein in Amerika, omdat het de kleine boeren in staat stelt veel meer vee te melken.

De Farm Journal geeft de volgende redenen voor de snelle ontwikkeling van „drylot-forming". In de eerste plaats hebben „milking-parlors" (speciale melkstanden), melkmachines met directe melkafvoer naar de melktanks, transportbanden voor voer en andere mechanische hulpmiddelen het mogelijk gemaakt twee tot driemaal zoveel koeien per man te houden als voorheen het geval was. De strijd om de verlaging van de kostprijzen dwingt de boeren tot vermeerdering van hun aantal koeien over te gaan.

Wanneer er meer koeien op het bedrijf komen, is er meer voer nodig en de goedkoopste manier om het te vervoederen lijkt „drylot-farming" te zijn. Steeds meer boeren komen tot de ontdekking, dat niet de omvang van de boerderij bepalend is voor de grootte van de veestapel. Zij kopen voer aan en brengen het in de „drylot".

Eerst in Californië

Deze methode van veehouderij heeft zijn oorsprong gevonden in Californië. Een redacteur van *Farm Journal* vertelt, dat niet alleen het aantal toeneemt, maar ook de omvang van de „drylota" wordt groter. Vier jaar geleden was de gemiddelde grootte van een veebeslag in Californië 160 koeien. Vandaag te dat al 212. De investeringskosten zijn per koe gestegen tot duizend dollar.

Niet overal zijn de beslagen zo groot als in Californië. In het zuivelgebied bij uitstek - Wisconsin-Minnesota-Iowa - zijn het de boeren met veertig tot vijftig koeien, die aan het experimenteren zijn geslagen met rantsoenbeweiding en hakselmachines, opdat ze meer koeien kunnen houden. Als ze deze weg eenmaal zijn opgegaan, komen ze in de regel uit bij het uitsluitend vervoederen van producten, die naar de koeien worden toegebracht, het „stálfluorjen".

Een redacteur bericht na zijn reis door Michigan, Ohio en Indiana, dat de grote bedrijven vrijwel alle „drylotters" zijn en dat ze zich nog voortdurend uitbreiden. Hij zegt er van overtuigd te zijn, dat de groei van de veebeslagen nog maar net begonnen is, gezien de mogelijkheden, die er nog zijn. Uit alle onderzochte staten komen dezelfde berichten over de groei van de „drylotters".

Wat boeren zeggen

De boeren zelf geven alle mogelijke redenen op voor hun nieuwe manier van werken. De een zegt, dat hij zijn grasland economischer kan exploiteren. De opbrengst ligt twintig procent ho-

ger, wanneer hij het gras inkuult dan wanneer hij de koeien er in laat grazen. Een andere boer zegt, dat het voordeliger is meer koeien in de „drylot” te houden dan meer land te huren. Hij heeft honderd melkkoeien en zijn veertig hectare land gebruikt hij geheel voor het inkuilen of hakselen. Krachtvoer koopt hij bij. Door op deze manier te werken, verhoogt hij zijn netto-inkomen met 2200 dollar, zo vertelde hij. Hij gelooft niet, dat het mogelijk zou zijn, wanneer hij zijn voer op eigen land zou winnen.

De zomerhitte in Amerika veroorzaakt een daling in de productie van de koeien zowel als van het land en vele boeren gaan daarom over op het verstrekken van kuil in de gedeeltelijk overdekte „drylots”, waardoor ze de productie op peil kunnen houden.

Geur melk

De eerste boer, die in Utah de nieuwe methode in toepassing bracht, noemt een argument, dat in ons land vrijwel niet gehoord wordt als het over melk gaat. Edgar Smoot zegt namelijk, dat hij in de weide geen goede geur aan zijn melk kreeg. Nu heeft hij de „flavor” wel te pakken en bovendien is zijn produktie hoger. Veel inzicht in de produktie van de dieren in Amerika verschaft het artikel in Farm Journal overigens niet, waardoor een vergelijking met ons land op dit punt moeilijk is.

In Amerika is nog veel strijd over de wijze, waarop een „drylot” geëxploiteerd kan worden. Is gehakseld groenvoer beter dan het voeren van hooi en kuil? Het onderzoek bemoeit er zich intensief mee.

Duidelijk is wel, dat de „drylot” een grote investering vergt. Om ervan te kunnen profiteren moet de boer verscheidene arbeidsbesparende machines gebruiken bij het melken, het transport van de melk, het voeren, het oogsten en het opslaan van het voer. De „drylot” moet een harde vloer hebben, opdat de koeien niet in de modder kunnen komen. Het belangrijkste aspect voor het lukken van een „drylot” is echter ook hier de organisatiecapaciteit van de boer.

Het systeem vraagt namelijk een harmonisch verloop van de werkzaamheden. De zaken moeten op elkaar aansluiten. Is het in Amerika de moeite wel waard om over te gaan op deze nieuwe wijze van veehouden? Ja, zegt Tom Probst uit Ohio, het is de enige manier om boer te blijven.

Nieuwsblad (voor Gorinchem en omstreken), 24/09/1958;

Melkrijden in het groot

In twee jaar tijds is het aantal tankwagens voor het ophalen van melk bij de boeren in de Ver. Staten verdrievoudigd. Op 1 januari 1958 waren er 91.363 in gebruik. Wisconsin bezit de meeste, nl. 11.336; Michigan boekte met een toename van 5.000 de grootste vooruitgang. In negen andere staten zijn 1.000 of meer tankophaalwagens in gebruik, terwijl in Arizona en Florida, waar zuivelfabrieken schaars zijn, meer dan 90% van de boerenmelk met tankwagens wordt opgehaald.

Ook in Canada is een dergelijke ontwikkeling te constateren. In Toronto zijn reeds meer dan 2500 tankophaalwagens.

Officieel Orgaan Kon. Ned. Zuivelbond

Melkvervoer van boerderij naar fabriek

Op het gebied van het vervoer van, melk van de boerderij naar de fabriek heeft zich vooral in de na-oorlogse jaren buiten onze landsgrenzen een ontwikkeling voltrokken, die onze aandacht verdient.

Deze ontwikkeling is begonnen in Amerika, waarna Nieuw-Zeelanden, Australië volgden, terwijl op beperkte schaal ook in Engeland met een nieuwe wijze van transport proeven zijn genomen.

Sinds betrekkelijk korte tijd heeft men eveneens kunnen waarnemen, dat in Duitsland gebruik wordt gemaakt van dit systeem, zij het in enigszins andere vorm.

De melk wordt niet meer in bussen naar de fabriek vervoerd maar per tankauto.

In Amerika, waar men vele grote tot zeer grote boerderijen aantreft en waar hoofdzakelijk machinaal wordt gemolken, gaat de melk direct van de koe via een melkleiding naar een grote roestvrij stalen tank. In de tank wordt de melk onmiddellijk diep gekoeld met een klein koelaggregaat. Eén keer per dag, soms; ook wel om de andere dag komt de tankauto van de fabriek langs, die de melk uit de bewaartank van de boerderij oppompt. Dit geschiedt eerst nadat de hoeveelheid melk is vastgesteld en monsters zijn genomen voor de bepaling van vetgehalte en kwaliteit.

De melkvervoerder is hier een belangrijk persoon met grote verantwoordelijkheid, mede omdat hij moet beslissen of hij melk met niet geheel normale geur, zal accepteren.

Uitschakeling van bussen levert; enerzijds zowel voor de boer als voor de fabriek verschillende voordelen op. Anderzijds moet niet uit het oog worden verloren, dat met aanschaffing van een roestvrij stalen tank voorzien van koelaggregaat op de boerderij vrij grote kapitaalinvesteringen zijn gemoed.

De fabrieken verlenen de boeren daarbij heel vaak financiële hulp. Daarenboven moet men bedenken, dat de prijs, die daar de boer voor de melk ontvangt, een, dergelijke uitgaaf meestal beter toelaat dan in vele andere landen het geval is.

Het voordeel van de boer bestaat vooral hieruit, dat hijzelf geen bussen en melkgerei meer behoeft schoon te maken, op te slaan, en te vervoeren en dat de zeer snelle koeling hem in staat stelt, praktisch altijd eerste kwaliteit melk te leveren.

Ook voor de fabriek zijn er niet onbelangrijke, financiële voordelen aan te wijzen, vooral als deze in de gelegenheid is geheel op tankvervoer over te schakelen. Een vrij grote melkontvangst met rolbanen en kannenwasmachines is niet meer nodig, terwijl ook het koelen van de aangevoerde melk komt te vervallen. Zodoende kan men bij de bouw van een nieuwe fabriek met veel minder investeringskosten volstaan. Een belangrijk winstpunt is tevens, dat het lawaai van bussen geheel verdwijnt. Het wordt in de fabriek uitermate rustig.

Hoe er voor de fabriek werkelijk financiële voordelen uit voortvloeien bewijst de aandrang op de veehouders om over te schakelen op tankmelk door het verstrekken van een extra premie per liter. Dit maakt het ook voor de boer aantrekkelijk.

Moet pachter bouwen?

Aanpassing bedrijfsgebouwen in landbouw noodzakelijk

(Van onze verslaggever)

Ir. S. Herweyer, directeur van de *Cultuurtechnische Dienst* is van oordeel, dat de grens tussen landbouwbedrijfsgebouwen en machines steeds meer vervaagt. Het landbouwbedrijfsgebouw is een produktiemiddel geworden, een soort machine met een langere afschrijvingsperiode.

Verwacht kan worden, dat in navolging van andere landen, ook in Nederland wellicht spoedig of op iets langere termijn, naast de bestaande, ook grotere bedrijfstypes zich zullen gaan aftekenen. Het bedrijfsgebouw in de landbouw dient daarom aan deze grotere bedrijfssystemen aangepast te worden. De bedrijfsgebouwen dienen er een integrerend onderdeel van te zijn en niet, zoals tot nu toe nog veel gebeurt, als een apart vraagstuk geïsoleerd te worden.

Ir. Herweyer had dit standpunt ontvouwd in een aantal stellingen, die ter discussie werden gesteld voor een forum met als onderwerp „*financiering en rentabiliteit van landbouwbedrijfsgebouwen*”, dat vrijdag was belegd in het bouwcentrum te Rotterdam rond de expositie „*ook de boerderij verandert*”.

Wanneer men het landbouwbedrijfsgebouw als een produktiemiddel beschouwt is er volgens ir. Herweyer beraad nodig over de vraag of niet in de toekomst de gebruiker, dus de pachter de stichting en/of verbetering van bedrijfsgebouwen, evenals de aanschaffing van machines, voor eigen rekening zou moeten nemen.

Wat de aanpassing betreft meende ir. Herweyer dat het meest actuele en het grootste probleem hierbij zich niet voordoet bij de nieuwbouw. Dit is wel het geval bij de noodzakelijke aanpassing van de duizenden, bestaande gebouwen aan de ontwikkeling van de landbouwstructuur.

Bij de grotere bedrijfssystemen zijn de volgende passende typen gebouwen te verwachten:

- a) Grote eenvoudige platte montageruimten of simpele machinebergingen voor de akkerbouwbedrijven,
- b) **loopstallen met doorloopmelkstallen, melkleidingen, melktanks en zelfvoeding bij de melkveehouderij en**
- c) volledig geautomatiseerde voeding, mestafvoer e.d. in de vlees- en eierfabrieken.

1959 September

Eerste RMO in ons land bij CZ. Concordia Nieuw-Schoonebeek
Fabrikant *Ahrens & Bode Schöningen* (Dld.) Ned. verkoop Terlet – Zutphen

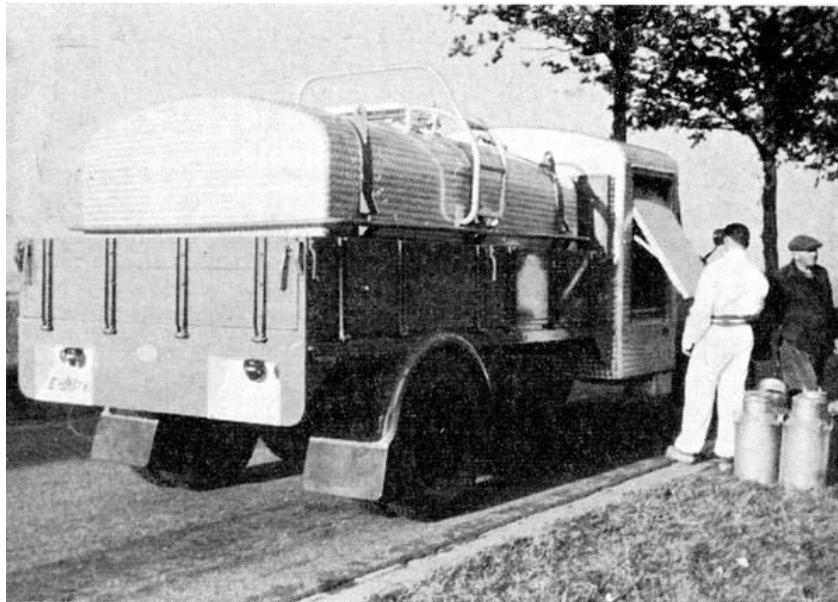


Foto uit het ZJB 1961/'62 blz. XIII-29

Zo als boven blijkt is de eerste RMO van Nieuw-Schoonebeek, van een Duitse leverancier. In Nederland werd ook wel gewerkt om mbv. een tankauto melk op te halen bij de boerderij.

Hier onder een foto van – mogelijk – het prototype van de firma Volma uit Gorredijk / Grouw, die van 1963 tot 1968 bij de CZ te Bedum is gebruikt is geweest – zie bij Bedum

Bron foto: www.melktransport.nl



In 1961/'62 schafte CZ Acmesa te Assen enkele, meer uitontwikkelde, RMO's van Volma, nu op een Mercedes chassis, aan – zie bij Assen



Nieuw op zuivelgebied: rijdende melkontvangst

(Van een onzer verslaggevers)

SCHOONEBEEK — De Coöperatieve Zuivelfabriek CONCORDIA te Oud-Schoonebeek bezit wel het nieuwste voertuig op het gebied van de zuivelbewerking, namelijk een rijdende melkontvangst. Tank en melkontvangst-installatie zijn van Duitse makelij, doch het geheel is op een DAF truck gemonteerd. Sinds een paar weken is deze rijdende melkontvangst in bedrijf.

De inrichting is geheel automatisch, al is alleen maar de melkontvangst met weeginrichting en automatische monstername apparaat vast op de truck gebouwd. De tank is los en kan gemakkelijk verwijderd worden, zodat de auto ook als gewone vrachtauto dienst kan doen.

De melk wordt onmiddellijk bij de boer uit de bus in de ontvangbak gestort; elektrische pompen zuigen de melk uit de ontvangbak naar de tank. De melk passeert hierbij een meetapparaat, dat het aantal liters nauwkeurig aangeeft, registreert en de uitkomsten op een papieren kaartje druk. Zo krijgt de leverancier onmiddellijk een bewijs voor de geleverde melk, terwijl daarnaast de gegevens voor de fabriek behouden blijven.



De eerste rijdende melkontvangst

Een kleine coöperatieve zuivelfabriek in Z.O. Drenthe, n.l. de fabriek te **Nieuw-Schoonebeek**, die een melkaanvoer heeft van nog geen 2 miljoen kg. per jaar, is dinsdag jl. begonnen met het ophalen van de melk door middel van een tankwagen.

Dat is in de letterlijke zin van het woord een rijdende melkontvangst, want de melk wordt bij het ophalen aan de boerderij tegelijk gemeten en er wordt een monster van genomen. De installatie is gebouwd op een DAF vrachtauto, maar kan er zonodig in zijn geheel worden afgetakeld. Achter de cabine van de chauffeur is een ontvangstbak aangebracht, waarin de melk uit de busen wordt gestort. Deze melk wordt grondig gemengd en vervolgens wordt er automatisch een monster van enkele cm³ uitgetrokken. De melk wordt daarna niet gewogen, maar passeert een melkmeetapparaat, terwijl ze in de tank wordt overgepompt. Dit meetapparaat werkt op dezelfde wijze als een benzinepomp en is volkomen nauwkeurig.

De melk wordt niet gekoeld, omdat het ophalen van de melk op het ogenblik niet meer dan een uurtje duurt, terwijl als de wagen volbelast wordt, de gehele rit binnen 2½ uur afgelopen zal zij. Twee man kunnen op deze wijze 5000 liter melk ophalen. De kosten zijn belangrijk lager dan bij het melkrijden met behulp van paarden of tractoren, hoofdzakelijk doordat op arbeid en op tijd wordt bespaard. Voorlopige berekeningen komen op een besparing van omstreeks 35%.

Deze besparing kan echter alleen worden bereikt doordat de vrachtwagen tevens voor gewoon vervoer kan worden gebruikt. De fabriek exploiteert nl. tevens een maalderij en levert dus veevoeder aan de boeren af. Hiertoe wordt dan de melkontvangstinstallatie opgetakeld en een gewone laadbak ervoor in de plaats gezet. Kan men echter langere ritten maken of twee keer per dag melk ophalen, dan kan zo'n rijdende melkontvangst voortdurend uitsluitend hiervoor in gebruik zijn en toch nog kosten sparen. De aanschaffingskosten van wagen en installatie bedragen f 50.000.

Eerste rijdende melkontvangst

De zuivelfabriek in Nieuw-Schoonebeek heeft als eerste in Nederland een rijdende melkontvangst aangeschaft aldus „Landbouwdocumentatie”.

Het is een vrachtwagen met een tank van 5000 L en een ontvangstruimte met toebehoren.

Het monsternemen geschiedt automatisch (lijkt op het Lako-systeem). De geleverde melk wordt gemeten door middel van een melkmeter, die werkt als een meter op een benzinepomp.

De wagen rijdt nog als proef, maar binnenkort wordt alle melk waarschijnlijk op deze manier opgehaald en wel 5000 L in 2½ uur.

Het voordeel voor de boer is, dat de melk niet meer behoeft te worden gekoeld, omdat ze tweemaal per dag wordt opgehaald. Als nadeel kan onder meer worden opgemerkt, dat de boeren zelf weer de bussen moeten schoonmaken; dat de melk gemeten in plaats van gewogen wordt en dat het terugleveren van retourprodukten (ondermelk), karnemelk wei enz.) problemen geeft.

Eerste rijdende melkontvangst

De zuivelfabriek in Nieuw-Schoonebeek heeft als eerste in Nederland een rijdende melkontvangst aangeschaft aldus „Landbouwdocumentatie”.

Het is een vrachtwagen met een tank van 5000 l en een ontvangstruimte met toebehoren.

Het monsternemen geschiedt automatisch (lijkt op het Lako-systeem). De geleverde melk wordt gemeten door middel van een melkmeter, die werkt als een meter op een benzinepomp.

De wagen rijdt nog als proef, maar binnenkort wordt alle melk waarschijnlijk op deze manier opgehaald en wel 5000 l in 2½ uur.

Het voordeel voor de boer is, dat de melk niet meer behoeft te worden gekoeld, omdat ze tweemaal per dag wordt opgehaald. Als nadeel kan onder meer worden opgemerkt, dat de boeren zelf weer de bussen moeten schoonmaken; dat de melk gemeten in plaats van gewogen wordt en dat het terugleveren van retourprodukten (ondermelk), karnemelk wei enz.) problemen geeft.

Proef met Rijdende melkontvangst te Schoonebeek

(Van onze landbouwmedewerker).

In de moderne bedrijfsorganisatie neemt de rationalisatie van het transport zo'n belangrijke plaats in, ook en vooral in en om de land- en tuinbouw, dat in Zeeland, een vereniging voor Bedrijfsvoorlichting daarvoor een speciale transportdag zal organiseren.

Het melktransport door het land naar de consumptiecentra en van de boerderijen naar de zuivelindustrie en melkinrichtingen stelt speciale eisen aan de transportmiddelen en de hygiëne, zodat ook wordt gezonden op middelen inplaats van met de melkbussen de melk met een vrachtwagen met een tank van de boerderijen in ontvangst te nemen.

Dit is nu op proef ingevoerd in Nieuw Schoonebeek, waarbij het monsternemem automatisch plaats vindt, en de melk gemeten, dus niet gewogen, wordt als met een meter op een benzinepomp, Bij twee keer per dag afhalen uit melkbussen aan de weg kan het loelen op de boerderij vervallen, maar kunnen de bussen niet meer aan de fabriek worden schoongemaakt, terwijl ook het terugleveren van ondermelk karnemelk- wei enz. op andere wijze moet worden geregeld.

Meer over de *externe* melkleiding op de site (kijk daar bij: 'St Nicolaasga' en 'Ameland')

Ondergrondse melkleiding

Leeuwarder Courant 1961-04-26

Melk ondergronds naar zuivelfabriek in St. Nicolaasga

Ir. H. Dijkstra is er in geslaagd om een plasticleiding voor melk te leggen van de boerderij van de heer P. Jaarsma naar de Coöperatieve zuivelfabriek te St. Nicolaasga, een afstand van 1600 meter. De bedoeling van deze leiding is te demonstreren, dat het melktransport via deze leiding goedkoper kan dan met bussentransport, althans in bepaalde gevallen. De plasticleiding is op 20 en, diepte gelegd. Het is nog niet gelukt om vloeistof door de leiding te krijgen in een redelijke tijd. Waarschijnlijk is de pomp, die daarvoor in gebruik is, niet krachtig genoeg. De proeven van ir. Dijkstra worden met enig scepticisme door de betrokkenen gevolgd temeer omdat er op de transportkosten bij de fabriek in St. Nicolaasga, waar ze 0.7 ct per kg bedragen, weinig meer bezuinigd kan worden. Melk is er nog niet door de leidingen gegaan. Ir.

Dijkstra heeft dit leidingsysteem gezien in Zwitserland, waar het gebruikt wordt in de bergen. Hij heeft partikulier het initiatief genomen om dit systeem ook in Nederland te introduceren.

Leeuwarder Courant 1961-08-05

(De Veemarkt)

Als het maar even kan, breekt ir. H. Dijkstra uit zijn LEI-beslommeringen in Den Haag om in St. Nicolaasga verder te werken aan zijn melkleidingprojekt, waarbij de melk rechtstreeks van de boerderij van de heer Jaarsma, (tachtig koeien) naar de fabriek stroomt. Enkele problemen die zich daarbij hebben voorgedaan, worden geleidelijk opgelost. Aanvankelijk spoot de melk onder een druk van vijf atmosfeer plotseling in de tank bij de fabriek en wanneer de laatste melk uit de plasticleiding was, kwam er nog een harde straal lucht achteraan, die de melk alle kanten uit deed vliegen.

Gebleken is bij deze proeven in St. Nicolaasga, dat het transport van de melk ondergronds een sterke afkoeling van de melk met zich brengt, die bij de beoordeling van de kosten van dit systeem tamelijk belangrijk is. Ir. Dijkstra is van mening, dat hij met de buisleiding de melk voor de helft van de normale kosten in de fabriek krijgt. Zijn idee is, dat groepen van bijvoorbeeld twintig boeren hun melk via een buisleiding en op een centraal punt verzamelen, waar de fabriek het dan met een tankauto vandaan haalt. Zijn aanvankelijk partikuliere activiteit, die nog al skeptisch is bejegend, heeft ook de steun van het ministerie van landbouw gekregen, en zijn proeven met de ondergrondse melktransportbuis zullen nu aan vijf zuivelfabrieken in Nederland met subsidie worden voortgezet.

Automatische boerderij verrijst in Rottum

Per koe een week werk per jaar; op ouderwetse manier drie weken

(Van onze landbouwredakteur)

De heer H. A. Dijkstra te Rottum bij Heerenveen heeft zijn boerderij „De Telegraaf” neergegoid en er komt nu iets in de plaats, dat wel de „Automaat” mag heten. Het is de eerste boerderij in Nederland, waarin automatische voeding, automatische mestverwijdering en automatische melkafvoer gekombineerd worden toegepast. Tien silo's komen er onderdak te staan. Verschillende anders arbeidsbesparende methoden worden er toegepast. De melk kan er twee dagen worden bewaard in een tank op -5 gr. C. (?) Over het hele geval is een doos heengezet van eternit-platen en gemakkelijk uitneembare beton-elementen. De Sohoonheidskommissie ging er in een uur door de knieën. Een boer in de Haskerveenpolder heeft zijn bouwplannen opgeschort, toen bij hoorde, wat er in Rottum gaande was. De heer Dijkstra verzoekt nog van belangstelling verschoond te blijven, want er is nog niet veel te zien. De stal voor tachtig dieren moet nog gebouwd worden, maar dat kan in vier weken en dan

.... en dan zal de heer Dijkstra graag om de veertien dagen exkursies ontvangen. Deze boer is een energiek man, die niettegenstaande zijn bedrijf van veertig melkkoeien nog de gelegenheid vindt om zich met veel organisatorische zaken in te laten. Op de jaarlijkse graslanddag in Sneek zit hij altijd op het podium omdat hij sekretaris is van de bedrijfsverenigingen in de Zuidwesthoek. Het bedrijf van de heer Dijkstra is slechts 26 ha met zijn veertig melkkoeien 20 pinken en twintig kalveren, houdt hij nog ieder jaar de helft van het hooi over. Het is voor een boer, die het met Dijkstra en zijn methode niet eens is, niet moeilijk te raden hoe dat komt. Hij heeft met zijn assistent natuurlijk niet tijd genoeg om al dat hooi op te voeren. Het zal velen ook duidelijk zijn, dat de heer Dijkstra „de slaef fan syn bidriuw” is. Dat wil hij niet blijven en daarom is zijn oude boerderij, die evenals zeventig procent van de boerderijen in de Zuidwesthoek ondoelmatig was ingericht, afgebroken. De nieuwe boerderij moet het mogelijk maken voor de beide mannen op het bedrijf een normale achturige werkdag aan te houden met om de beurt in het weekend vrij. In 1847 molk de heer Dijkstra twintig koeien met twee arbeiders; nu veertig met een assistent. Het landwerk is reeds geheel gemechaniseerd, maar 's winters liep het bedrijf spaak doordat de bouw niet doelmatig ingericht was. Het gebeurt niet zo heel vaak in Friesland, dat er een boerderij afgebroken wordt, wanneer hij economisch verouderd is. Nieuwbouw vindt praktisch alleen plaats in ontginningsgebieden en na brand, maar deze nieuwbouw heeft nog niet veel werkelijk vernieuwing opgeleverd.

Geen open loopstal

De heer Dijkstra stak overal zijn licht op. Voor een open loopstal voelde hij niets en daarom stuurde hij aan op een gesloten grupstal met vaste standen voor de dieren in overleg met het Instituut voor landbouwbedrijfsgebouwen van ir. L. H. Huisman, en het Rijkslandbouwkonsultantschap van ir. C. Wind.

Het instituut deed hem de verschillende middelen tot arbeidsbesparing aan de hand. De melkleiding, die het gesleep met de melk in de stal overbodig maakt, en de mechanische mestafvoer zijn wel bekend, maar de automatische voeding met een rijdende voergoot, voerexpres of voertrein komt heel weinig voor. Deze goot wordt bij de silo's gevuld en daarna voor de

dieren gereden, die in vier rijen staan in een stal, welke in het verlengde ligt van de veldschuur met de silo's. Het gebouw komt de heer Dijkstra te staan op 87.000 gulden, de melkapparatuur op 8.000 gulden, de mestafvoer op 5.000 en de voerautomaat op 8-10.000 gulden. Het instituut zal dan verder nagaan in hoeverre er arbeidsbesparing optreedt en hoe het financieel komt te liggen. Die arbeidsbesparing zal ook komen van de indeling in de veldschuur met laadperrons voor krachtvoer en kunstmest. Er hoeft niet gesjouwt te worden met zware zakken e.d. Het Instituut voor Landbouwtechniek en -rationalisatie, waarvan ir. Huisman voorheen adjunct-direkteur was, heeft zich ook op deze boerderij geworpen o.a. met het streven het transport met handkracht tot het uiterste te beperken. Op het bedrijf wordt het werk nu zo ingericht, dat er per jaar 45 manuur per grootvee-eenheid nodig zijn. In de normale Friese stal, waar met de hand gemolken en uitgemest wordt is voor de verzorging van een grootvee-eenheid 150 tot 160 manuur per jaar nodig. Of anders gezegd: op het bedrijf van de heer Dijkstra vergt een koe een week werk per jaar en op een ouderwets bedrijf drie weken.

Deze arbeidsbesparing vergt uiteraard investeringen. Teneinde te voorkomen, dat verkeerde investeringen zich eeuwenlang zullen wreken op de bedrijfsvoering, is de boerderij opgezet van betonelementen, die gemakkelijk weggenomen kunnen worden opdat veranderingen in het bedrijf kunnen worden aangebracht. Ir. Huisman vestigde er nog de aandacht op, dat de arbeidsbesparing op het bedrijf van de heer Dijkstra even groot is als op een bedrijf met een open loopstal. De plattegrond van de vierrijige Hollandse stal is in verhouding tot andere Hollandse stallen klein, omdat er door de toepassing van smalle voergoten geen brede voergangen voor wagens hoefden te worden aangelegd. De doseringen van het krachtvoer in de goot worden geregeld door een voerautomaat, die op het krachtvoerperron staat opgesteld.

Vier muren

De directeur van het Coöperatief Bouwbureau voor de Landbouw te Arnhem, de heer E. Kiestra, legde zijn problemen gister op een persconferentie in Heerenveen aldus bloot: „Er moesten vier muren komen en een dak er op”. Aan de bouwtekeningen te zien heeft hij zich aan die opdracht gehouden. Triomfantelijk voegde hij er aan toe: „Er blijft geen draad over van de traditionele bouw”. Ir. Huisman zei, dat zijn instituut geen invloed tracht uit te oefenen op de architectuur. Hij voegde er aan toe, dat men het systeem ook kan onderbrengen in een gebouw van het traditionele type.

Ir. J. Postma van het rijksveeteeltkonsulentenschap deelde mee, dat op het bedrijf van de heer Dijkstra ook de problemen onder ogen zullen worden gezien van het bewaren van de melk over een of twee dagen, zulks met het oog op de moeilijkheden, die er in de toekomst te verwachten zijn met het vervoer van melk op zaterdagen en zondagen. De Friese Zuivelbond heeft de desbetreffende proef op het bedrijf gesubsidieerd. De kwestie is van groot belang voor de zuivelindustrie, omdat de bewaring van de melk bij een temperatuur van vijf graden onder nul¹⁶ bacteriologische veranderingen in de melk met zich brengt, die van invloed is op de bereiding van boter en kaas.

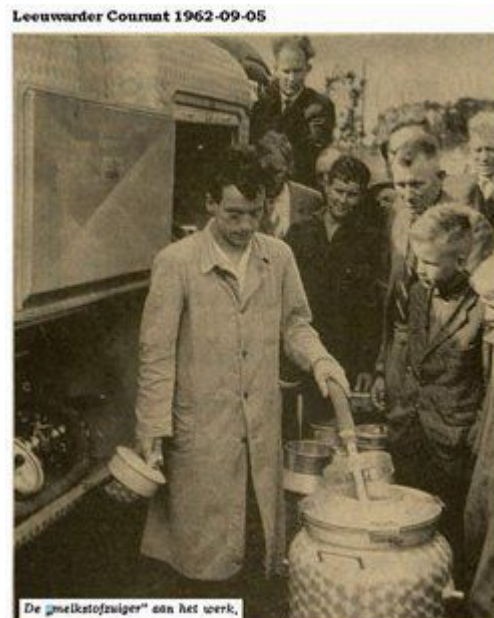
Aanvragen voor exkursies zullen te zijner tijd gericht moeten worden tot het rijkskonsulentenschap te Sneek, waar ir. C. Wind ook een belangrijk aandeel heeft gehad in de ontwikkeling van het bedrijf van de heer Dijkstra. Het woonhuis van de heer Dijkstra staat evenals dat van zijn assistent los van de bedrijfsgebouwen. Dit was al zo en dit blijft ook zo. Mevrouw Dijkstra blijft uit liefheerij de kalveren verzorgen.

¹⁶ *zhn* vraagt zich af of de *landbouwredakteur* dit goed heeft, eerder in de tekst stond er ook -5 gr. C!

Rijdende melkontvangst: laktarische stofzuiger

(Van een onzer redakteuren)

Nadat op enkele plaatsen in ons land in de afgelopen maanden al demonstraties waren gehouden, heeft de blanke „Milchsammel-Express” van de firma W. Jansky, uit Emsdetten (Westfalen), gistermorgen zijn kunnen (bijna zouden wij zeggen: zijn kunsten) vertoond op de melkriet Oosterwolde richting Veenhuizen en terug van de coöperatieve zuivelfabriek in Ooststellingwerfs hoofdplaats. Deze demonstratie vond plaats op uitnodiging van de Bond van Coöperatieve Zuivelfabrieken in Friesland en er waren heel wat directeuren (ook uit Overijssel) en boeren bij aanwezig, die met verbazing zagen hoe de fraai uitgevoerde „rijdende melkontvangst” (zoals de Duitse term wat stuntelig wordt vertaald) bijvoorbeeld in twee minuten een serie van zes bussen leegzoo, vier bussen weer met wei vulde en meteen bijna automatisch de nodige administratie verrichtte. De chauffeurmelkontvanger (een monteur van de Duitse fabriek) parelde het zweet dan ook op het voorhoofd, ook al door het voor hem ongewone werk in ijlt tempo.



Overigens, „Knochtenarbeit”, zoals de Duitse explikator toelichtte (wij zouden zeggen „leakbrekkend wurk”), komt er niet meer aan te pas. Ook op de fabriek zijn minder machines en minder handen nodig en ontbreekt ook het hels lawaai, dat bij zuivelfabrieken vaak omwonenden tot vertwijfeling brengt. Of ook de boer het makkelijker krijgt? Hij krijgt geen schone bussen weer thuis, zoals nu het geval is.

Keert dus het vermaarde „bushimmelen” terug? De voorstanders van de „melkophaaalexpres” voerden aan, dat weibusen toch ook gereinigd moeten worden. Bovendien loont het de moeite voor bedrijven, die veel melk langs de weg zetten, een koffertank (gekoeld) aan te schaffen. En die is in één keer schoongespoeld. In Duitsland heeft men al een jaar of tien ervaring met deze uitvinding, die wat het chassis betreft in Nederland in samenwerking met de DAF aan de boer zal worden gebracht. In Nederland zijn er ook al van deze rijdende melkontvangers, die, zoals de demonstratiewagen in Oosterwolde, 2000 liter wei naar de boeren brengen en 4100 liter melk mee terugnemen. In een uur en twintig minuten was de hele rit afgelopen en scho-

ven de genodigden in de kantine te Oosterwolde op een stoel om een referaat over deze nieuwe manier van melkophalen aan te horen.

Zo'n auto met alles er op en er aan kost rond f 65.000 en kan wat de eigenlijke machine betreft (die met vacuum werkt) vijf tot tien jaar mee. Een flinke som? „Och”, zo zei een van de propagandisten ons, „het bedrag is niet het grootste bezwaar. De moeilijkheid is, dat de directeuren (die overigens vrij positief reageerden) deze vinding aan hun boeren moeten *verko-*
pen”. Daar de „Milchsammel-Express” nogal ingrijpt in hun leven en hun werk, zal er wel enige overredingskracht nodig zijn. Maar misschien doet de moderne afkeer van „Knochenarbeit” (om dat prachtige Duitse woord nog eens te gebruiken) de balans wel overslaan en dan zal men ook in Friesland de wagens met hun tanks en slangen straks langs de wegen zien snorren telkens haastig als een soort laktarische stofzuiger de bussen of tanks in de berm leegslurpend.

NvhN 1962-11-29

Rijdende melkontvangst krijgt belangstelling. Lezing directeur T. Oosterloo *Acmesa* Assen.

Nieuwsblad van het Noorden 29-11-1962

**Rijdende melkontvangst
krijgt belangstelling**

(Van onze redactie te Assen)

De afdeling Drenthe—Groningen van de bond van bezitters van het FNZ-diploma assistent-directeur hield te Assen haar algemene vergadering.

Besproken werd onder meer het werk in de verschillende kringen. Tot bestuurslid werd gekozen de heer J. Albring te Assen.

De heer T. Oosterloo, directeur van de Asser Coöperatieve Melkinrichting en Melkproduktenfabriek, schetste in een inleiding de opmars van de **rijdende melkontvangst** in Duitsland en Frankrijk. De belangstelling daarvoor bestaat ook in ons land.

'Melktankauto's

OP DE „EBELSHEERD”, de Oldambtster proefboerderij voor een nieuw bedrijfssysteem met groenvoederbouw als vruchtwisseling en een melkveestapel in een loopstal, is geen jeep-melkerij van de Winschoter zuivelfabriek meer te zien.

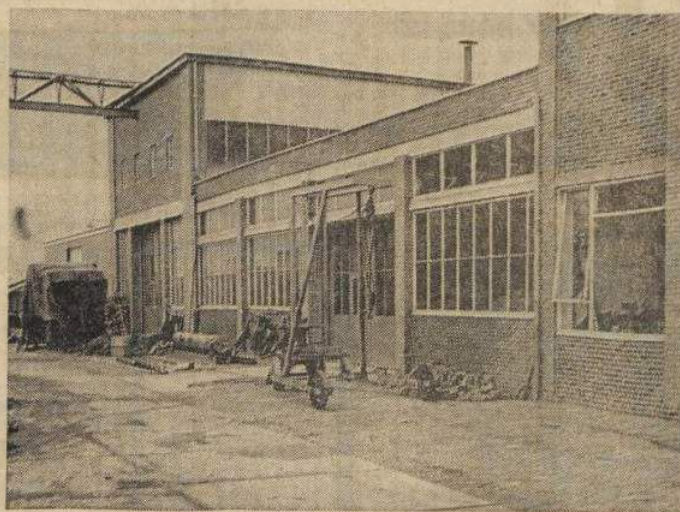
Normaal wordt de melk in bussen van 30 liter naar de melk- en zuivelindustrie getransporteerd, maar er is nu een streven naar rationalisering van het melktransport door middel van tankauto's.

In de omgeving van Gorredijk pioniert men reeds met drie rijdende melkontvangsttankauto's die met automatische bemonstering en een melkmeter de melk uit de bussen zuigen. Dit brengt met zich mee dat de auto iedere dag zoveel mogelijk ritten maakt en ook midden overdag melk van de boerderijen haalt. Om de kwaliteit op peil te houden zal de melk gekoeld moeten worden. Is dat eenmaal zo ver dan kan men er mee volstaan het „witte goud” eenmaal per dag af te halen. In Friesland zijn zowel de veehouders als de bedrijfsleiding tevreden over deze werkwijze.

Het ligt voor de hand dat een groot aantal melkbussen komt te vervallen, want in het Duitse Oost-Friesland waar normaal melkbussen van 20 liter worden gebruikt, heeft men gunstige ervaringen met melktanks op de boerderij van 100 tot 150 liter, die verrijdbaar zijn naar de weg en langs de melkstal.

Dit rationele melktransport moet er echter naar streven zowel op de boerderij als aan de fabriek arbeidsbesparend te werken om de arbeidstijden te kunnen verkorten, want nu krijgen de veehouders de bussen schoon van de fabriek terug!

Volma nv groeit hard



GORREDIJK — Dit is het nieuwe gedeelte van Volma NV te Gorredijk, waar o.m. apparaten worden gebouwd voor de zuivel- en chemische industrie. Volma NV heeft zoals bekend sinds kort haar 300-ste werknemer. Hiervan werken 90 in Grouw, waar „De Volma” ook een vestiging heeft. In Gorredijk is, zoals ook eerder gemeld, onlangs een roestvrij staalgietery in gebruik gesteld. Er worden o.m. onderdelen voor een **rijdende melkontvanger** gegoten. Het „hoofd-artikel” in Gorredijk is echter de grote melkpoederinstallatie.

In Grouw worden enorme tanks gefabriceerd, die — hoofdzakelijk voor zuivel-doeleinden — naar vrijwel alle Europese landen worden geëxporteerd. Zuid-Amerika is ook afnemer.

Ook in Grouw heeft Volma NV dit jaar uitgebreid. Er is een nieuwe 14 meter hoge montagehal in gebruik genomen, waar de laatste hand aan de grote tanks wordt gelegd. De inhoud ervan varieert van 2.000 tot 50.000 liter.

Melkrijder: beroep dat uitsterft? Komt fabriek zelf de melk halen?

(Van een onzer verslaggevers)

HEERENVEEN - Er schijnt in Nederland weer een beroep aan het uitsterven te zijn. Steeds minder mensen willen melkrijder of melkvaarder zijn. Dit probleem speelt zich af in een tijd dat de melkaanvoer aan de fabrieken ieder jaar aanmerkelijk stijgt. In 1957 werd er ruim 19 miljoen kg melk aan de Nederlandse zuivelfabrieken aangevoerd. In 1961 was dit ruim 27 miljoen kg.¹⁷ Voor de fabrieken brengt dit nog een extra moeilijkheid mee: grote investeringen voor nieuwe melkontvangsten. Deze twee hoofdoorzaken: méér melk en minder melkvervoerders, hebben de gedachte doen uitgaan naar een zg. rijdende melkontvangst. Hiermee is in Friesland twee jaar geleden al een proef genomen.



Dit is de „rijdende melkontvangst”; een door Volma NV te Grouw vervaardigde wagen. Deze melkauto moet de dure melkontvangst op de zuivelfabriek vervangen. De mobiele ontvanger zal in de toekomst misschien ook bij de Friese boerderijen langs rijden. Het werk van de melkrijder komt dan te vervallen.

De grote coöperatieve melkinrichting „Ac-mesa” te Assen gaat binnen niet te lange tijd al haar melk per rijdende melkontvangst ophalen. Ook in Brabant (?) en vooral Duitsland wordt de melk op veel plaatsen op deze wijze naar de fabriek vervoerd. Zowel de boeren als de fabriek zijn heel tevreden over het nieuwe systeem. Vrijwel allemaal zouden ze niet weer terug willen naar de auto's vol melkbussen.

Er zijn momenteel 4 typen rijdende melkontvangsten bekend, 3 Duitse en 1 Friese. Deskundigen vinden dat de Nederlandse de beste is. Een Friese industrie heeft de produktie van deze rijdende melkontvangst ter hand genomen. Volma NV te Gorredijk en Grouw zijn op het ogenblik bezig met het vervaardigen van de tankwagens, die voor een groot deel van roestvrij staal worden gemaakt.

De Nederlandse zuivelinstanties verheugen zich erover, dat de nieuwe wagen in ons eigen land wordt gefabriceerd. Bij de proefnemingen is er dan ook nauwe samenwerking.

FBvCZ: Nog niet

Het is te begrijpen, dat bijvoorbeeld de gehele Friese zuivelindustrie niet een-twee-drie overstapt op dit nieuwe systeem van melkvervoer „boer-fabriek”. De problemen, die immers naar dit nieuwe systeem doen grijpen, zijn nog aan het ontstaan en kunnen zich ook nog in een andere richting ontwikkelen.

Ir. A. E. J. van der Ploeg, adjunct-secretaris van de Bond van Coöperatieve Zuivelfabrieken in Friesland zegt dit over de nieuwe „melkrijderij”: „Wij hebben er al heel wat op gestudeerd en

¹⁷ Waar deze 19 en 27 mln. vandaan komen??? In 1957 en 1961 was de melkaanvoer in Nederland resp. 5,876 en 6,953 Mln. kg. of 11,0 resp. 14,5 Mln. kg. per fabriek in Nederland. (ZHN.)

we gaan daar ook mee door. We zijn zelfs bezig een nieuwe proef op te zetten. Maar onder de huidige omstandigheden vinden wij het nóg niet iets om direct aan te bevelen”.

Er kleeft een aantal voordelen en nadelen aan het nieuwe systeem. Een daarvan kunnen we misschien nog wat ten goede doen veranderen. Er is een ontheffing van het Produktschap voor Zuivel nodig voor dit nieuwe systeem.

In Friesland zijn nog niet dergelijke wagens in gebruik, maar in Drenthe, Overijssel, Brabant en vooral Duitsland wordt dit systeem van melk-aanvoer naar de fabriek met succes toegepast.

Wel koelen

Een ander, heel belangrijk punt in deze zaak is de melkhygiëne op het boerenbedrijf. De vijfdaagse werkweek, die op den duur ook wel op de zuivelfabriek zal worden doorgevoerd, brengt met zich mee dat de melk in ieder geval 's-zondags niet meer van de boerderij kan worden gehaald. De melk moet in zulke gevallen op de boerderij worden gekoeld omdat ze anders zuur wordt.

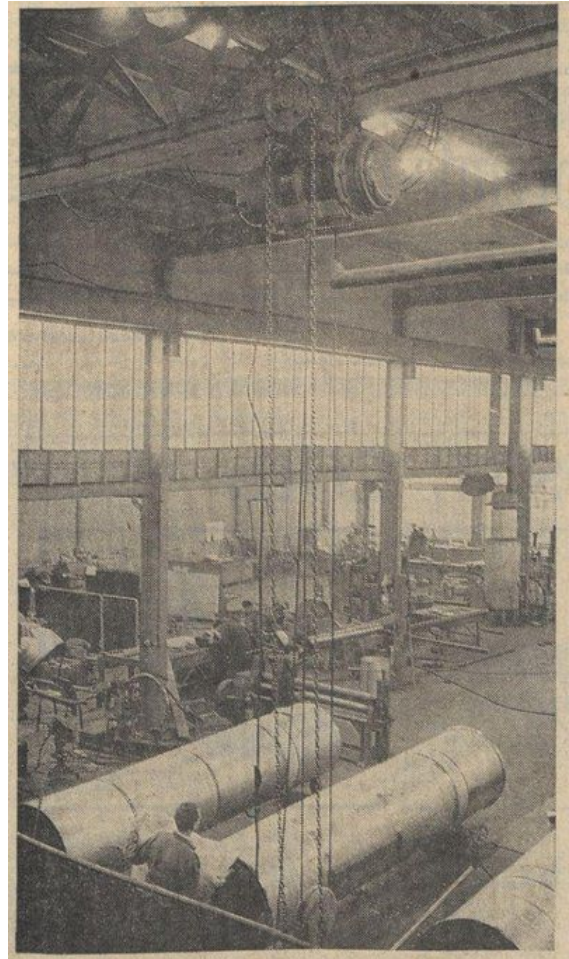
Het systeem van de rijdende melkontvangst werkt als volgt: De melk wordt op de boerderij in luchtledige, roestvrijstalen meettanken gezogen. Deze tanks bevinden zich bovenop de grote opslagtank van ongeveer 7.000 liter. Een zeef zorgt er voor dat geen grof vuil passeert. Door een handel over te halen wordt de melk via een doseermonsterapparaat en een melkmeter in de opslagtank gespoten.

Door deze handel is meteen ook een tweede meettank klaar voor inzuigen. Zo kan dus de chauffeur, die de gehele melkontvangst zelf bedient, doorgaan met tanken. Ook als er melk van meerdere boerderijen op één standplaats moet worden gehaald. Het leeglopen van de meettank kan trouwens zowel bij stilstand van de wagen als bij het rijden plaatsvinden.

Niet wegen maar meten

De melk wordt dus al tijdens het vervoer gemonsterd. Gewogen wordt er niet, wel gemeten. Zoals bekend is een liter melk iets zwaarder dan een kilo. Men vermenigvuldigt het aantal liters, dat telkens op een klok in de kabine is af te lezen, met 1,02. Dit is wel niet precies het soortelijk gewicht van melk, maar in de praktijk (de melk wordt nogal met wat lucht vermengd) toont deze berekening slechts een zeer geringe afwijking. Zo komt men te weten hoeveel melk iedere boer afzonderlijk levert.

De melkmeter wordt bij iedere leverancier uiteraard weer op nul teruggesteld. De chauffeur gebruikt hierbij een kaartenbak en monsterbakje. De boer kan toezien als de chauffeur zijn



Dit is het gedeelte van een der fabriekshallen van Volma NV. te Gorredijk waar men o.m. onderdelen voor melkpoedercondensators maakt. In Grouw wordt de „rijdende melkontvangst” hoofdzakelijk gemaakt.

aantal liters invult op de kaart. De gehele installatie op het melkautochassis kan net als een melkmachina, prima worden gereinigd.

Samen is nog beter

Bij dit probleem denkt men de laatste tijd aan grote koelbakken, die een groepje boeren, die vlak bij elkaar wonen, kunnen gebruiken. Dit zou hoge investeringskosten kunnen besparen, In West- Duitsland wordt hiervoor een overheidssubsidie gegeven.

De rijdende melkontvangst heeft dan als het ware ook een „opvoedende werking” omdat melk van onvoldoende kwaliteit niet wordt aangenomen. Hieraan zou toegevoegd kunnen worden dat een koelsysteem op de boerderij in de toekomst tóch zou moeten komen, afgezien van de invoering van een rijdende melkontvangst.

Al met al, er zijn voor- en nadelen, zowel voor de boer als voor de fabriek. Misschien zijn het maar kinderziekten. Het is echter niet onwaarschijnlijk, dat de agrarische wereld binnenkort weer voor een beslissing staat, waarbij een oud Fries beroep de inzet is. Erg is dit overigens niet. Met het verdwijnen van het oude ontstaat immers een nieuw beroep: melkophaler.

Experiment St. Nicolaasga vindt navolging

MEER MELK DOOR GROND VAN BOERDERIJ NAAR FABRIEK

Zes boeren aan een plastic buis leveren hun melk aan zuivelfabriek in Heino

(Van een speciale verslaggever)

Opnieuw heeft de plastic buisleiding voor het transport van melk van de boerderij naar de fabriek een kans gekregen in Nederland. Ir. H. Dijkstra experimenteerde twee jaar geleden met een leiding van de boerderij van de heer Jaarsma naar de coöperatieve zuivelfabriek te St. Nicolaasga. Die leiding ligt er nog en wordt nog alle dagen gebruikt om de melk van ruim 80 koeien (straks meer dan 100, want de heer Jaarsma breidt zijn bedrijf uit) naar de fabriek te vervoeren.

De leiding is een groot succes gebleken, ook wat de kwaliteit van de melk betreft. In Heino is men bij de uitwerking van de melkleiding verder gegaan dan in St. Nicolaasga. Hier zijn namelijk zes bedrijven aangesloten op een rondgaande leiding. Iedere boer stort de melk op zijn beurt in deze leiding. Als deze proef succes heeft, dan zullen alle bedrijven van de zuivelfabriek op dergelijke rondgaande leidingen worden aangesloten. De grote vraag is of dit leidingnet mettertijd de concurrentie zal kunnen doorstaan met het ophalen van melk in tankwagens, die hier en daar ook snel opkomen met name in Duitsland.

Dit vervoer van melk door ondergrondse plasticbuizen was destijds een primeur. Wat nu in Heino gebeurt, is ook als een primeur te beschouwen. Hoewel men op verschillende onderdelen nog in het experimentele stadium vertoeft, kan het systeem, dat wordt toegepast, toch enig in ons land en vermoedelijk in heel de wereld worden beschouwd. Er is thans, na maandenlange proefnemingen, een circuit van totaal zeven kilometer plastic buisleidingen in de grond gelegd, op een diepte van 1 à 1.20 meter, waarop zes boerderijen zijn aangesloten, waaronder ook de proefboerderij aan de weg van Heino naar Lemelerveld, op een afstand van 2,5 km van de zuivelfabriek.

Eerste activiteit naar buiten**GOEDE START VAN DE ZEEUWSE MELKWINNINGCOMMISSIE****Voorlichtingsbijeenkomsten in zes gemeenten**

In 1963 is de Zeeuwse Melkwinningscommissie, samengesteld uit vertegenwoordigers van de landbouworganisaties, (ZML., CBTB. enz) de melkfederatie, (Zeeuwse Melkfederatie) de melkverwerkende industrie (VZ.) de gezondheidsdienst, ingesteld.

Deze commissie treedt, in samenwerking met de dienst van de rijksveeteelt- en zuivelconsulent coördinerend op bij de bevordering van een verantwoorde melkwinning en behandeling. Om dit doel te bereiken zal aandacht moeten worden besteed aan dierfysiologische, melkhygiënische en -technische aspecten.

In de afgelopen weken ontplooiden deze commissie de eerste activiteiten naar buiten door het houden van zes voorlichtingsbijeenkomsten in de Provincie, namelijk te Zierikzee, Middelburg, Goes, Hulst, Scherpenisse en Oostburg. Op deze bijeenkomsten hielden de veeteeltconsulent en zijn specialist voor de melkwinning inleidingen over onderwerpen betreffende de melkveehouderij en de melkwinning.

In de eerste plaats werd gewezen op de sterke verschuivingen die zich in de melkveehouderij voltrekken. Bij een afnemend aantal melkveehoudende bedrijven is er echter een toename van het aantal melkkoeien per bedrijf te constateren. Dit laatste bevordert de belangstelling, voor het machinaal melken. Het gebruik van de melkmachine neemt de laatste tijd belangrijk toe. Hierdoor is het nodig dat aan een doelmatige manier van machinaal melken alsmede aan de toepassing van arbeidsbesparende melksystemen grote aandacht wordt besteed.

Een goede koeling van de melk is een onmisbaar sluitstuk van de melkwinning. Bij een behandeling hiervan werd de aandacht gevestigd op mechanische diepkoeling (beneden 10 gr. C) en de mogelijkheden hiervan door combinatie met tankmelktransport naar de fabriek met een zogenaamd rijdende melkontvangst. (RMO)

Voorts werd de aandacht gevestigd op het streven dat de laatste tijd is waar te nemen om te komen tot een hogere manprestatie, uitgedrukt in het aantal te melken koeien. Dit streven kan echter leiden tot een minder doelmatige methode van melken voornamelijk door het niet tijdig afnemen van de melkstellen. De langere melktijden die hierbij per koe ontstaan kunnen leiden tot produktiedaling, terwijl ook de gevoeligheid voor uierontstekingen toeneemt.

Van fundamenteel belang is een goede voorbehandeling. Dit is mede noodzakelijk om de namelktijd en hoeveelheid melk zoveel mogelijk te beperken. Een goede en tevens zeer weinig tijd vragende methode van melken zowel met de hand als met de machine werd in het bijzonder naar voren gebracht. De reiniging van de melkmachine geeft in de praktijk nogal eens moeilijkheden. Na een uiteenzetting over de werkmethode bij de reiniging werd een praktische demonstratie ten tonele gebracht van een goede reiniging van de melkmachine.

Tot slot werd nog de aandacht gevestigd op het feit dat de melkbaarheidseigenschappen van de koeien in de toekomst steeds meer betekenis zullen krijgen. Selectie van de koeien is mogelijk en noodzakelijk door een juiste stierenkeuze, speciaal van die stieren waarvan een onderzoek op de vererving van melkbaarheidseigenschappen heeft plaatsgehad.

Voor de bijeenkomsten van de melkwinningscommissie bestond een goede belangstelling. Ongeveer 300 personen bezochten deze instructieve dagen. Het ligt in de bedoeling om het volgend jaar opnieuw dergelijke voorlichtingsdagen te organiseren.

Melktanks op de boerderij

Op een boerderij in Nagele in de Noord-Oost-Polder is gisteren een vacuümbestendige melk-tank in gebruik genomen, de eerste die in Nederland is gebouwd. In deze tank, die 1500 liter melk kan bevatten, wordt de melk bewaard bij een temperatuur van vier graden Celsius, welke temperatuur met behulp van een koelaggregaat wordt gehandhaafd. Het voordeel van dit systeem is, dat de melk enkele dagen op de boerderij bewaard kan worden, waardoor het dagelijks spelen van bussen naar de auto achterwege kan blijven. Wanneer de tank vol is, kan de inhoud in een tankauto worden overgeladen. Het systeem werkt dus arbeidsbesparend voor de boer. Tenminste, het is de bedoeling dat het dat op den duur zal gaan doen.

Het systeem van melktanks op de boerderij is niet nieuw. Al verscheidene jaren wordt van deze tanks gebruik gemaakt op boerderijen in de Verenigde Staten en in Zweden. De Amerikaanse tanks zijn echter duur, bij ons worden ze praktisch niet gebruikt.

1964-04-09

Aanvulling Bron: 100 jr. Zuivelindustrie in Oosterzee - G.A. Ploegh, 1992

In het voorjaar van 1964 begonnen de eerste veehouders in Oostelijk Flevoland hun melk te leveren. Aangezien het bestellen van boerderijtanks door allerlei omstandigheden nogal wat vertraagd was, moest de eerste melk nog in bussen opgehaald worden. Pas in het najaar van 1965 begon de eerste RMO met het ophalen van melk.....

Op 18 maart 1978 werd de bussenmelkontvangst in Oosterzee stopgezet.....

Op 10 mei 1980 werd in Tuk de laatste bussenmelk ontvangen. De afsluiting van het bussentijdperk is toen niet gevierd. Door de komst van de melktank heeft een groot aantal veehouders afscheid moeten nemen van de koeien, omdat de omschakeling voor hen economisch niet haalbaar was. Toen de eerste tank in 1965 in de Flevopolder werd geplaatst, werd er melk ontvangen van 2.300 melkveehouders. In 1980 was het aantal teruggelopen tot 880. Gedurende 15 jaar was er voor f 16.000.000,- geïnvesteerd in boerderijtanks.....

Vijf keer melkrijden in 14 dagen

Piet Anema luidt bel voor nieuwe ronde modernisering veehouderij

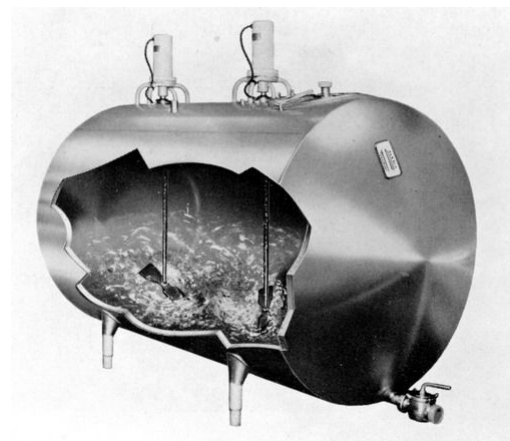
Melk gekoeld van boerderij in tankauto naar fabriek

(Van onze landbouwredakteur)

In Dongjum moest men eerst wel wat wennen aan het klokkenspel, dat voortdurend van de boerderij van de heer Pieter M. Anema (38) kwam. De heer Anema had een van zijn koeien een grote bel, uit Zwitserland meegenomen, om de hals gebonden om deze koe als leider te laten optreden van zijn kudde. In Zwitserland en andere berglanden blijven de koeien bij de leider van de kudde en de boer, die zijn dieren wil opsporen vindt ze door dit klokgelui. De bedoeling van de heer Anema was, dat de koeien deze leider zouden volgen als ze tegen melktijd naar de stal moesten. Hij zou dan immers verlost zijn van het hui-hui-geroep, waarmee in de Friese weilanden de koeien naar de melkmachines gedreven worden. Het lukte hem niet helemaal om een koe te vinden, die aan de eisen van het leiderschap voldeed, maar misschien vindt hij er nog wel eens een.

De heer Anema is bezig zijn melkveestapel opnieuw op te bouwen sedert een brand het beslag vernietigde. Hij zelf is een jonge boer op een gemengd bedrijf van 40 hektare en na de brand moest hij nieuwe wegen inslaan bij de herbouw van het bedrijf. Hij is een moderne man, die ook minutieus naging of een dak van asbestplaten ook een oplossing zou zijn om goedkoop te bouwen. Hij ging het na en het werd een dak van echte dakpannen. De stal is zo gebouwd, dat deze in de zomer dienst kan doen als **melkstal**. Dat kan uiteraard alleen, wanneer het weiland om de boerderij ligt en bij de heer Anema ligt het weiland om de boerderij. Daar hoefde in dit geval geen ruilverkaveling aan te pas te komen.

De heer Anema is bij de vernieuwing van zijn bedrijf nog een stap verder gegaan. De **melkmachine** pompt er namelijk via een **melkleiding** de melk in een **gekoelde tank** die vijf maal in de veertien dagen geleegd wordt. Dan komt namelijk de tankauto van de coöperatieve zuivelfabriek in Dronrijp de melk halen, melk die soms reeds drie dagen oud is. De heer Anema heeft met dit systeem, dat gesleep met **melkbussen** overbodig maakt, de bel geluid voor een nieuwe ronde in de modernisering van de melkveehouderij in Friesland. Hij heeft dit uiteraard in nauw overleg gedaan met de directeur van de zuivelfabriek in Dronrijp, de heer H. de Boer.



Melktank met spatter-spray reinigings en roerinstallatie

De beide heren hebben toch al nauw contact met elkaar, want de heer De Boer (Anema?) is bestuurslid van „De Maatschap”, de zuivelcoöperatie die de fabrieken in Dronrijp en Marrum exploiteert. Aangezien de directeur van de zuivelfabriek wel inziet, dat het transport van melkbussen, die tweemaal daags op ongelegen tijden naar de fabriek gehaald en terug ge-

bracht moeten worden metertijd problemen zal opleveren zowel wat de sociale kant van de melkrijderij betreft als wat de kosten aangaat, is bij deze tankmelkerij betreft als wat de kosten aangaat, is bij deze tankmelkerij hevig geïnteresseerd.

De heer De Boer heeft in overleg met de rijksveeteeltconsulent voor Friesland, dr. Jm. J. Kestra, een plan ontworpen om nog een aantal boerderijen met een dergelijke gekoelde tank (6 graden) uit te rusten, opdat op grootscheepse schaal een praktijkproef met dit systeem kan worden uitgevoerd. Het melken met een **melkleiding** in een tank is geen onbekend verschijnsel meer in Friesland of in het buitenland. De Friese boeren, die naar Oostfriesland zijn getrokken hebben er ook kennis mee gemaakt. De eerste, die het systeem in Friesland op advies van ir. H. Dijkstra van het LEI toepaste was de heer P. Jaarsma uit St Nicolaasga. Het bijzondere van het systeem van de heer Jaarsma is, dat deze de melk ook nog in een plastic-buis naar de zuivelfabriek pompt. De idee van de heer Dijkstra was overigens afkomstig uit Zwitserland net als de bel van de heer Anema. De heer J. Bergsma uit Boyl levert ook melk in een tank aan de fabriek in Elsloo. Daar is het systeem nog weer even anders. De heer Bergsma melkt in een tank van gegalvaniseerd ijzer - zeer eenvoudig materiaal dus - en die tank wordt bij iedere melkriet achter de melkwagen van de fabriek gehaakt. Bij de heer Anema in Dongjum komt een tankauto van de fabriek de melk halen. Het principiële verschil tussen deze systemen ligt in het feit, dat de melk van de heer Anema in een gekoelde tank komt en daar bewaard wordt.

Kaaskwaliteit

Deze koeling levert voor drinkmelk geen problemen op, maar eer de zuivelindustrie op grote schaal tot het ontvangen van melk overgaat die drie dagen op de boerderij gekoeld is, zijn er wel enige vragen op te lossen omtrent de kwaliteit van de kaas, die van deze melk gewonnen wordt. De opbouw van de eiwitmolekulen in de melk is dusdanig, dat daarin bij temperatuurveranderingen gemakkelijk wijzigingen optreden en deze wijzigingen zullen niet mogen leiden tot een teruggang van de kwaliteit van de kaas. Deze kwaliteit wordt bij de huidige industriële verwerking van de melk toch al op hoge proef gesteld, dat verdere experimenten niet zonder meer kunnen passeren. De heer De Boer meent, dat er voor de proef die hij wil nemen ongeveer 25 melkveehouderijbedrijven nodig zijn, die elk minstens 100.000 kg. melk per jaar aan de fabriek leveren. Dan pas kan hij dagelijks een aparte bak kaas maken. Er is reeds een subsidieaanvraag naar het ministerie van landbouw in zee om de extra-kosten van deze proef te dekken.

Men wil wel

De heer Anema krijgt op zijn bedrijf veel kijkers en dat zijn natuurlijk in de meeste gevallen ook boeren. Onder de leden van De Maatschap bestaat bijzonder veel belangstelling voor deze tankmelkerij en ze zullen ook graag aan de proef meedoen, hoewel dat een totale investering van een half miljoen gulden in tanks en tankauto met isolatie met zich meebrengt. De heer De Boer meent, dat de tank door de fabriek geplaatst moet worden, omdat deze in wezen de melkbus vervangt die ook van de fabriek is en omdat bij zeggenschap wil houden over de kwaliteit van de tank en de daarbij behorende apparatuur.

Hij wil namelijk voorkomen, dat er met alle mogelijke goedkope installaties, die niet bedrijfszeker zijn geëxperimenteerd wordt, terwijl bij een gemeenschappelijke aanbesteding lagere prijzen uit de bus zullen komen. Uniformiteit in de apparatuur werkt snel werken voor de tankauto in de hand. Aangezien de melkleiding en de tank met de tegenwoordig daarvoor beschikbare middelen gemakkelijk schoon te maken is en de boeren van de rompslomp van de melkbussen af zijn, is het zonder meer duidelijk, dat onder de boeren de animo voor dit systeem groot is. De heer De Boer is niet geporteerd voor het systeem, waarbij een tankauto de

melk uit de bussen of uit een verrijdbaar tankje bij de boerderij pompt, omdat de boer, beter gezegd de boerin, dan blijft zitten met het schoonmaken van de bussen, hetgeen tot menige bacterie-explosie zou leiden. Dit is niet een boze droom van de heer De Boer, want deze winter vertelde een van de Friese boeren, die naar Jever in Duitsland verhuisd is ons precies hetzelfde. Deze boer, de heer Postma, heeft een tank, die hij naar de weg rijdt en als in de zomer de melkrijder geweest is, moet hij er als de weerga achteraan om de tank te spoelen en dat past niet altijd in de werkzaamheden, die hij als boer heeft. Het schoonmaken van de tank komt ook iedere dag terug, ook zaterdags en zondags. Bij een gekoelde tank met roerinrichting heeft men die moeilijkheden niet. Wel staat de boer dan voor het feit, dat hij op een voor de tankauto bereikbare plaats een **melklokaal** moet inrichten, hetgeen van de boer de nodige investeringen vraagt. Als men in gedachten even nagaat hoeveel boerderijen in Friesland onbereikbaar zijn voor tankauto's, dan blijkt daaruit overigens wel, dat we op dit moment niet over een universele oplossing van het melkvervoer schrijven.

Melkrijder

Toen de heer De Boer met ons over het melkvervoer en over melkrijders sprak, doemde daar dat levensgrote probleem op, dat op zichzelf om een oplossing vraagt. Het probleem is met een paar woorden te schetsen: snelverkeersweg, schemering, trekker met wagen vol bussen. Dan het krantenbericht: Vanmorgen om zeven uur botste.....het verhaal is bekend. Het melkrijden gaat door zaterdags en zondags, 's morgens vroeg en 's avonds laat. Het kost in Friesland zo'n 70 cent per 100 kg melk. In provincies waar de veedichtheid geringer is, loopt het melkvervoer al gauw boven een cent per kg.

Er zijn vele elementen in de vervoersprijs, die in de toekomst de prijs snel zullen opdrijven. De invoering van het tankmelken, het gekke woord moet wel even wennen, zou kostenbesparend kunnen werken op de boerderij, bij het vervoer en ook bij het ontvangen van de melk aan de fabriek. Eventueel zou men melk, die doorgeleverd moet worden naar de CCF in Leeuwarden rechtstreeks van de boer naar Leeuwarden kunnen brengen. De melkrijder zou ook een functie krijgen, die bij de werkklassifikatie zeker hoger aangeslagen zou worden dan nu het geval is. Hij heeft nu een zwaar en enerverend beroep. De bussen met veertig liter melk zijn gelukkig de wereld uit, maar ook het hijsen van de dertig liter bussen is inspannend. De melkrijder op de tankauto zal ook de monsters van de melk moeten nemen voor hij bij de boer de melk uit de tank laat stromen.

Melkbus

Als de heer De Boer zijn gedachten over deze zaken laat gaan, merkt hij plotseling op, dat er bij het vervoer van de melk sedert de oprichting van de zuivelfabrieken in 1880 in wezen weinig veranderd is. Het is steeds die melkbus geweest, terwijl bij alle andere vervoer steeds nieuwe dingen naar voren zijn gekomen. Een melkbus moet tussen de boerderij en de fabriek zes tot zeven keer getild worden. Als we eens tien, twintig jaar verder zijn. Ieder weet, dat de situatie dan veranderd is. De verandering zal vrij hoge investeringen vragen. Alleen de bouw van een melklokaal in de boerderij komt wel op f 3.000. Op de inrichting van die melklokale moesten net zulke hoge subsidies zijn als in Duitsland. Alleen al in Sleeswijk-Holstein wordt er 42 miljoen mark achteraan gegooid om het systeem op gang te brengen.

Melkleiding en tank veranderen veehouderij

Boeren deden greep naar grote veestapel

Experiment in oude en nieuwe bedrijven

(Van onze landbouwredacteur)

Een vertegenwoordiger van een melkmachine merk sleepte ons bij een viertal boeren langs, die zijn merk melkmachine gebruikten en op het eind van de reis was hij ervan overtuigd, dat zijn merk het beste was en wij hadden de overtuiging, dat, dertig, veertig koeien per man op dit moment te realiseren is, wanneer aan een aantal voorwaarden is voldaan. Deze laatste opmerking heeft precies dezelfde waarde als de volgende, iedereen is miljonair als je hem een miljoen geeft. Het gaat dus om die voorwaarden. De tweede konklusie van de reis is, dat er in Groningen de mogelijkheid bestaat tot een explosieve ontwikkeling van de melkveehouderij nu de enorme landbouwschuren door de opkomst van de combine renteloos staan.

Wat de voorwaarden betreft, gaat het natuurlijk in de eerste plaats om de man, om de boer. Weegt hij 120 pond en schilt hij aardappelen voor zijn vrouw? Is het een stevig gebouwde man, die tegen de zestig nog een groot avontuur aandurft? Of is het een sterke knappe jongeman, die na zes jaar hard werken uit de rode cijfers is en vorige zomer voor het eerst met vakantie ging of moet het per ze de grote autohandelaar zijn, die er ook nog een boerderijtje bij heeft van 12 ha., een akkerbouwbedrijf met wat groenland, waar bij 150 tot 200 melkkoeien wil houden? We hebben maar een overeenkomst kunnen ontdekken tussen deze mensen. Ze hebben heldere, levendige ogen. Pretogen zou misschien iets te veel gezegd zijn, maar zij of hun bedrijfsleider waren bepaald geen uitgebluste wezens. Twee ervan zijn polderpionier geweest en de derde heeft een bedrijf in de polder aangeboden gekregen, maar kon nog iets beters krijgen. De zoon van de vierde ziet ook nog kans om de Jongerenrubriek in het Fries Landbouwblad levendig te houden. Uiteraard zijn het geen eenmansbedrijven, waar we mee te maken kregen. Het eenmansbedrijf is de ondergang van de boerenstand en de politici, die op dit bedrijf houden laten de boeren een guerrillakrijg voeren in een wildernis. Zoals bekend worden alle nieuw te bouwen boerderijen in de Friese ruilverkavelingen als eenmansbedrijven gepland.

Enkele voorwaarden

De technische voorwaarden voor het houden van dertig of meer koeien per man liggen o.a. bij de melkleiding het melken in de tank, het melken op stal of in de visgraatstal. Het melken (op zomer-stal) houdt in, dat het land om de boerderij moet liggen, daarmee staat en valt een systeem van veel koeien per man. Op de boerderijen, die we tot dusver gezien hebben, waar veel koeien gemolken werden, past men het melkleiding-systeem toe, niettegenstaande het feit, dat de voorlichting nog steeds berekent, dat er geen tijdwinst inzigt. Maar als je een stal hebt, die vijftig meter lang is, schijnt het slepen met melkimmers toch niet mee te vallen. De grote moeilijkheid bij het melkleidingsysteem is de melkkontrolle, die daar niet tussen past en die op grote bedrijven een enorm en kostbaar oponthoud geeft. Een van de boeren, een FRS-boer, (Veefokker lid van het *Fries Rundvee Syndicaat*) moest deswege met de kontrolle ophouden maar ondervindt daarvan na een jaar reeds de gevolgen bij de verkoop van zijn dieren. Er is wel een oplossing en de Groninger PMD (*Provinciale Melkcontrolle Dienst*) aanvaardt deze oplossing.

1e A. Bouwer, Akkrum)

De eerste boer, die we bezochten was de heer A. Bouwer, bij Akkrum, die met twee zoons en een oude arbeider op een bedrijf van 52 ha zit en die deze zomer 62 koeien molk. De arbeider gaat over twee jaar weg; hij is dan 65 en dan komt er een mechanische uitmestinstallatie in de Friese stal, die 50 meter lang is. Deze zomer wordt er in een doorloopmelkstal gemolken en dan wordt ook het aantal melkkoeien uitgebreid. Tot dusver was de **melkwagen** daarbij de beperkende faktor. Uiteraard ligt al het land naast en om de deur. Al vijf jaar werkt de heer Bouwer met een lagedrukkers voor de hooioogst. In de „únetiid” Is er ook nog wat hulp van andere familieleden, die dan op de boerderij zijn en graag eens de handen uit de mouw steken. Vorig jaar hadden ze de hooiing op het land in veertien dagen achter de rug en de ventilator in de schuur zorgde voor de nabehandeling.

Geen stamboek

De heer Bouwer is geen stamboekboer. Hij koopt altijd zelf een stier, die naar zijn oordeel uit een goede familie komt. In zijn jeugd woonde hij in Heerenveen, waar velen hem nog zullen kennen als melkboer. Hij heeft er zeven jaar met een melkkar gelopen, in de tijd, dat de melk aan de fabriek drie cent opbracht. Door het steeds uitbreidende Heerenveen werd hij daar van de ene boerderij naar de andere gedreven tot hij tenslotte op het grote bedrijf terecht kwam, dat vlak ten noorden van Akkrum aan de straatweg ligt. De heer Bouwer wil in een **tank** melken omdat dat een grotere zekerheid geeft omtrent de kwaliteit van de melk. De plaatselijke coöperatie zit wat met dat probleem, want ook aan de westkant van Akkrum zit een boer, de heer Fokke A. de Jong, die in een tank wil melken.

2e De Jong Akkrum)

De heer De Jong, wiens zoon verbonden is geweest aan het Instituut voor Landbouwcoöperatie en het Bolwerk in Friesland heeft met een nieuwe boerderij ook zijn zoon weer thuis gekregen. De oude boerderij staat in het uitbreidingsplan van Akkrum en stelt niet veel meer voor, maar het nieuwe bedrijf dat midden in de 50 hektare grasland staat, is een heel experiment. Het is de eerste volwaardige gesloten **loopstal in Friesland**. De heer De Jong moet zich nu nog behelpen met een veel extra werk vragende inrichting. De nieuwe schuur heeft een oppervlakte van 31 bij 50 meter. Er is een potstal in. Het is de bedoeling, dat het vee zelf zijn voer in de schuur zoekt. Het voer wordt meest kuilvoer, dat via een maaikneuzer aan de hoop gereden wordt in de schuur. Verder is er enig hooi.

Twee man

Het is de bedoeling, dat twee man op dit bedrijf 70 tot 80 koeien gaan melken. „En dan bin ik der seis op ta”, zo formuleerde de heer De Jong het. Pas in de volgende winter komt de nieuwe boerderij geheel in bedrijf. De timmerlui lopen er nu nog rond. Deze zomer kan de achtstands visgraatsmelkstal al in gebruik genomen worden. **De melk gaat van de machine door een leiding naar een tank en het verdriet de heer De Jong uiteraard, dat de melk dan nog weer in bussen overgepompt moet worden om naar de fabriek te brengen.** De veldschuur van de heer De Jong een kilometer buiten Akkrum is van binnen bijzonder licht. Er is een grote gierkolk onder de schuur gebouwd tegen het advies van „Wageningen” in.

3e H. Bergman Boyl)

Het jaartal 1654 stond in een van de balken van de stal gesneden in een schuur, die het jaartal niet logenstrafft. De heer H. Bergman heeft hier 54 ha grasland om zijn bedrijfsgebouwen liggen bij Boyl (Boekelte) vlak bij de Drentse grens. Voor zover wij weten is de heer Bergsma een van de twee boeren, die in Friesland hun melk met een tank aan de fabriek afleveren. De heer P. M Anema van Damgjum krijgt een tankauto vijf keer in de veertien dagen op zijn erf

om de gekoelde melk op te halen, maar de heer Bergsma heeft een wagen met twee tanks erop van hetzelfde type als een giertank, deze wagen wordt iedere dag achter de melkwagen van het fabriek gekoppeld en gaat dan naar de fabriek in Elsloo. De heer Bergsma is iemand die van improviseren weet. Een modelboerderij heeft hij niet. Het jongvee heeft hij gestald in een voormalige potstal met erg lage zoldering. Tegen de schuur aan heeft hij een Hollandse stal met mechanische uitmesting gebouwd, die zo'n beetje tussen de schuur en de hooiberging inhangt. Het is geen indrukwekkend bedrijf naar het uiterlijk gezien, maar de heer Bergsma verzorgt hier met zijn arbeider 90 melk- en kalfkoeien. De **melkleiding** voert de melk naar de tanks (twee keer 500 liter) op de wagen. 's Zomers komen de koeien naar een **visgraatmelk-stal** (twee keer zes standen), waarbij een „Lassie” voor het fijne opdrijfwerk zorgt. Terwijl de heer Bergsma vertelt, dat hij al drie jaar met deze stal werkt, is zijn arbeider bezig met het scheren en schoonmaken van de koeien.

Knelpunten

De heer Bergsma vertelt, dat de grote moeilijkheid bij de melkkontrolle zit. Hij is stamboekboer, maar heeft van de kontrolle moeten afzien, omdat het **melkleidingsysteem** nog moeilijk te verenigen is met de onderbreking, die de individuele kontrolle vereist. Er zijn wel apparaten voor, maar de PMD erkent die nog niet. De heer Bergsma heeft de kontrolle nu afgeschaft, hetgeen een besparing van 1000 gulden geeft. De heer Bergsma past bij zijn koeien de kunstmatige insimiatie toe en hij gebruikt daarvoor alleen de stieren, die een goede melkvererving hebben. Bij de pinken heeft hij echter een eigen stier lopen. Zes jaar geleden kwam de heer Bergsma op dit verwaarloosde bedrijf en de afgelopen zomer had hij alles aan onderhoud ingehaald en kon hij met zijn vrouw op vakantie gaan. Deze winter had hij genoeg tijd voor zijn hobby, het jagen. Hoewel de heer Bergsma wel voor de coöperatie voelt, betreft hij zijn krachtvoer van een bedrijf uit Noord-Brabant, dat hem een korting geeft voor grote kwantums, die de plaatselijke coöperatie niet wil geven. Het scheelt weer 1000 gulden.

4e Witkamp Usquert)

Als Eurofarm bekend!

Een bedrijf, dat snel grote bekendheid verwerft in de veehouderij is de Earofarm in Usquert in Groningen. De autohandelaar Witkamp heeft hier een akkerbouwbedrijf van 100 ha met nog 26 hektare groenland en kunstweide. De heer Witkamp zag door de modernisering van de oogstmethoden in de akkerbouw zijn vier grote landbouwschuren grotendeels renteloos staan en hij besloot deze in te richten tot een loopstal voor 100 koeien met een eventuele uitbreiding tot 200. De dieren blijven zomer en winter in de schuur en hebben veel bekijks. De bedrijfsleider, de heer C. Oosterhuis registreerde al 4.000 bezoekers in zijn gastenboek. In januari van dit jaar was er een week dat er 300 personen op bezoek kwamen. Ook hier is een potstal die drie maal per jaar wordt uitgemest, terwijl de ligruimte iedere dag met de trekker wordt aangeveegd.

Op het ogenblik zijn er zo'n 70 melken kalfkoeien, die door anderhalve man worden verzorgd. De uitbreiding tot 100 of 200 koeien wil de heer Witkamp tot stand brengen door eigen aanfok. Hij heeft zijn koeien, meest twenterdieren, (voor 2e maal) drachtig of drachtig gehad van Broekster Jeltje Adema van de k.i.-Winsum.

De koeien zijn **onthoornd**, opdat het zo rustig mogelijk zal wezen in de stal. Bij de jonge dieren worden de hoornkiemen meteen al weggebrand, zodat de hoorns later niet behoeven te worden afgezaagd, wat nog al een bloederige geschiedenis kan zijn.

Automatisch

De **visgraatmelkstal** met de daarbij behorende koeling van de melk en de automatische reiniging van de melkleiding is wel een van de modernste die er op het ogenblik in Nederland te vinden is. Een reep glas gunt de bezoekers een kijkje in de **melkstal**. Het bijzondere is wel, dat de melk van de koeien aan zes **weegklokken** onmiddellijk individueel gecontroleerd kan worden. Als de melker meent, dat er aan een van de koeien iets hapert, kan hij de melk via de klok laten lopen, wegen en een monster nemen zonder dat het systeem in de war loopt. Ook de normale tweeweekse melkkontrolle kan op deze manier uitgevoerd worden. Een maaikneuzer en een zelflossende wagen zorgen voor kuil. Wanneer de melkers klaar zijn begint de **automatische reiniging van de machines en de leidingen**. De arbeiders hoeven er verder niet naar om te zien.

De melk wordt gekoeld op vier graden in een tank van 3.000 liter (f17.000). Eens in de drie dagen komt een tankauto van Bedum. De fabriek, heeft meer tankmelkers. De heer Witkamp krijgt voor zijn melk een hogere prijs dan de andere boeren, omdat de kosten van vervoer lager zijn. Bovendien levert hij altijd eerste klas melk. Verschillende andere akkerbouwers in Groningen willen het voorbeeld van de heer Witkamp volgen. Een van de belangrijke punten op de Eurofarm is wel, dat het personeel van de veeafdeling geregeld zijn vrij weekend heeft, men kan steeds teruggrijpen op de zeven man, die in het akkerbouwbedrijf werken. Om het personeel volledig aan de slag te houden wil de heer Oosterhuis ook nog 50 fokzeugen hebben. Hij rekent dan twee man voor 100 melkkoeien en voor 50 varkens.

Er zijn er meer

De vier bedrijven, die we hier genoemd hebben zijn de enige niet die veel koeien per man kunnen melken en verzorgen. Er zijn er in het noorden van het land reeds verschillende andere. Op het eerste gezicht lijken ze akseptabel, zowel voor het vee als wel uit sociaal oogpunt. Of ze zich als bedrijfsvorm kunnen handhaven moet de tijd leren. In de landbouw zal men geneigd zijn om deze bedrijven als groot te beschouwen, hoewel ze dat uit een oogpunt van personeelsbezetting niet zijn. Als men deze bedrijven echter ziet tegen de achtergrond van vijftien koeien per man; wat in Friesland ongeveer regel wordt, dan openen deze experimenten een vergezicht, dat de boeren in ons gewest toch wel iets moet zeggen.

Nieuwsblad vh Noorden 1965-04-01

CZ. Bedum beproeft het ophalen van de melk per tankauto

(Van onze landbouwredactie)

FRIESLAND Neemt men, zoals gemeld, proeven met een melkleiding van de boerderij naar de melkfabriek, op het bedrijf te Bedum van de Coöperatieve Melkproductenbedrijven DOMO-Bedum beproeft men het ontvangen van melk per tankauto inplaats van te werken met het bussensysteem, dat niet meer past bij machinaal melken en een rationeel melktransport over de drukke verkeerswegen.

Een rijdende melktank haalt bij twintig grotere melkveehoudersbedrijven, verspreid over het gehele werkgebied van de fabriek te Bedum de melk

Nieuwsblad van het Noorden 05-03-1965



op. Dat gebeurt door opzuiging uit tankjes, bakken of grote verrijdbare bussen van 150 tot 200 liter, waardoor de gebruikelijke bussen van 30 of 40 liter overbodig worden. Er is inmiddels twee jaar ervaring opgedaan met diverse bewaarmethoden op de boerderij.

Het is de bedoeling een koelsysteem in te voeren, waardoor de melk minder vaak hoeft te worden opgehaald, waardoor de melkontvangstauto minder hoeft te worden gebruikt. De verdere opgang is uiteraard zeer afhankelijk van de kostenverhouding voor dit transport inclusief de opslag- en koelkosten en het traditionele bussentransport. Bij verplaatsbare bussen van bijvoorbeeld 150 liter of tankjes van bijvoorbeeld 500 liter, die praktisch gekoeld kunnen worden, hoeft de tankauto niet op het erf of tot aan de staldeur te worden gereden en is in een waterrijk gebied ook een varende melkontvangst mogelijk. Daar thans de melkbussen als regel schoon van de fabriek terugkomen, is het ook van praktisch belang dat na het leegzuigen van tank of bus het reservoir met water kan worden nagespoeld.

Overigens kan bij de verantwoording der investering de machinale melkinstallatie buiten beschouwing worden gelaten en bij een verplaatsbare grote bus, waarin rechtstreeks wordt gemolken, is een eventuele melkleiding overbodig.

Aanpassing van de bestaande stalinrichting dient gepaard te gaan met behoud of verbetering van de melkqualiteit. Dit in verband met de daarvoor geldende toeslag of korting op de prijs.

Holtens Nieuwsblad, 1965-04-03

Ook MAP Holten

Voor de Boer

DE RIJDENDE MELKONTVANGST

Een goedkopere vorm van melktransport ?

Er zijn zuivelfabrieken die verandering in het systeem van transport van de boerenmelk aangebracht hebben of gaan aanbrengen.

Een tiental heeft reeds de rijdende melkontvangst aangeschaft. Een aantal andere is bezig 'n beslissing te nemen, aldus de heer dr. ir C. J. Schipper, Rijkszuivelconsulent voor de melkwinning te Wageningen onlangs voor de microfoon. De reden waarom tot een dergelijke aanschaf wordt overgegaan of waarom zij wordt overwogen, is van geval tot geval verschillend.

Overwegend is vaak wel de gedachte, dat op deze wijze een goedkoper transport mogelijk is. Andere factoren, die verder bij de beslissing over het aanschaffen ervan meespelen zijn o.a.:

- De moeilijkheid om voldoende melkrijders te krijgen;
- de noodzaak tot uitbreiding van de ontvangstcapaciteit - een tweede melkontvangst is vaak moeilijk het gehele jaar rendabel te maken bijv, juist boven 20 miljoen liter - een rijdende ontvangst kan een oplossing geven;
- bij kleinere fabrieken waarvan verwacht wordt dat zij bij een concentratie betrokken raken en waarvan de ontvangst gemoderniseerd moet worden, hoeft men geen geld meer in gebouwen te investeren, de rijdende ontvangst kan meegenomen worden;
- als de fabriek in een stad ligt, is de hinder die ondervonden wordt (verkeer, geluid) geringer;
- de vijfdaagse werkweek;
- stijging van de loonkosten (overuren, onaangename uren).

In de loop van de tijd hebben zich enkele melkafhaalmethoden ontwikkeld. Voornamelijk uit Amerika heeft zich de methode verbreid, waarbij melk op de boerderij diepgekoeld wordt bewaard in boerderijtanks, terwijl het ophalen gebeurt met een tankwagen, waarop slechts een pomp, voor het opzuigen van de melk is gemonteerd. Het bepalen van de hoeveelheid melk geschiedt dan met de meetlat. De monsters voor de bepaling van het vetgehalte en de kwaliteit worden uit de tank geschept. Deze werkwijze is door een aantal landen o.a. Engeland en Zweden en hier en daar in Frankrijk, Italië en Denemarken overgenomen.

Uit Duitsland heeft zich de werkwijze verbreid, waarbij gebruik wordt gemaakt van de rijdende melkontvangsten. Bij deze wagens wordt de melk met een afzuiginrichting uit de bussen of uit de boerderijtank gezogen. De apparatuur om de hoeveelheid melk per leverantie te meten en de apparatuur voor het nemen van het monster voor vetgehaltebepaling is op de wagen gemonteerd. Het ophalen is dus minder afhankelijk van de wijze van bewaren van de melk. De melk kan zowel in tanks als in bussen op de boerderij worden bewaard. Het vaststellen van de hoeveelheid geschiedt met een volumemeter, terwijl het monsternemen voor het vetgehalte-onderzoek halfautomatisch of volautomatisch plaats heeft. Tot nu toe wordt het monster voor de kwaliteitsbepaling nog uit de bussen of de boerderijtank geschept.

Voor de omstandigheden in ons land lijkt over het algemeen de rijdende melkontvangst meer geschikt dan het gebruik van een tankauto en tanks met een meetlat en wel om verschillende redenen:

- In de eerste plaats laat een rijdende ontvangst de mogelijkheid open om ook melk van kleinere leveranciers, die om economische redenen geen melktanks kunnen aanschaffen, te blijven ontvangen. Een rijdende melkontvangst kan zowel tanks als bussen leegzuigen.
- In de tweede plaats is de situatie veelal zo, dat ter weerszijden van een grotere leverancier meer kleine wonen.
- In de derde plaats is het in verband met de bepaling van de hoeveelheid en het nemen van monsters voor het vetgehalte en de kwaliteit bij veel leveranciers beter dat de daarvoor benodigde handelingen geautomatiseerd worden.

De fabrieken, die nu reeds een rijdende melkontvangst in gebruik hebben, hebben over het algemeen één of meer ritten, uitgevoerd met auto of trekker, vervangen door één rit met een rijdende melkontvangst zonder verplichting tot koeling van melk tot bijv. lager dan 15°C. Enkele fabrieken die vroeger met het oude systeem één keer per dag de melk ophaalden, zijn er toe overgegaan met de rijdende ontvangst de melk in de zomer twee keer per dag op te halen, terwijl men in het algemeen wil volstaan met in de winter één keer per dag ophalen.

Als geen eis tot koeling wordt gesteld, is de vrees gewettigd, dat bij zo'n organisatie een achteruitgang van kwaliteit zal kunnen plaatshebben. En dit nog niet eens zozeer vanwege goede melk die gemengd wordt met slechtere melk, maar meer omdat men de neiging heeft de ritten van langere duur te maken dan vroeger bij de oude transportwijze het geval was. Daardoor kan de gemengde melk te lang onderweg zijn en kan vooral in de zomer de melk te lang ongekoeld op de boerderij blijven. Bij fabrieken met nog al wat kleinere leveranciers is men hier al gauw toe geneigd. Vooral wanneer men door een herhaalde malen inzetten van dezelfde rijdende ontvangst deze zoveel mogelijk wil uitbuiten, zal er niet aan zijn te ontkomen, dat men de koeling op de boerderij verplicht stelt.

Het herhaalde malen op één dag inzetten van de rijdende ontvangst is wel aantrekkelijk voor de fabriek want daardoor wordt mogelijk gemaakt dat de aanvoer van de melk regelmatig

over de gehele dag wordt gespreid. Dit kan het optreden van arbeidspieken in de fabriek vooral in de zomer verminderen.

Uit ervaringen, die tot nu toe zijn opgedaan, is al wel naar voren gekomen, dat er geen verschil bestaat in de mate waarin de constructie van de verschillende wagens doordacht is. Dit kan van groot belang zijn i.v.m. de snelheid waarmee kan worden gewerkt, maar het kan tevens van invloed zijn op de kwaliteit van de melk en de nauwkeurigheid waarmee wordt bemonsterd. In hoeverre het transport en het ontvangen goedkoper kunnen plaatshebben dan met het tot nu toe gebruikelijke systeem, hangt sterk af van de omstandigheden in het gebied van de rijdende ontvangst.

ZZNB 1965-04-08

Menken-Landbouw Wassenaar gaat de melkbus vervangen door gekoelde tanks



Zierikzeesche Nieuwsbode, 08/04/1965; p. 2/6

Melktanks op de boerderij

WASSENAAR, 7-4. Als eerste zuivelindustrie in ons land heeft de melkinrichting Menken N.V. in Wassenaar een systeem ontwikkeld, waarbij de melkbussen worden vervangen door gekoelde tanks op de boerderijen van de veehouders-melkleveranciers. De melk wordt met behulp van de machine direct van de boer naar de tank overgebracht. De tank wordt leeggezogen door een tankwagen die de melk naar de fabriek brengt.

Friesche Koerier 1965-04-10

Melkinrichting in Wassenaar wil bussen afschaffen

(Van een onzer verslaggevers)

HEERENVEEN — De Wassenaarse melkinrichting NV *Menken-Landbouw* wil het systeem van melkbussen geleidelijk afschaffen. In plaats daarvan komen op de boerderijen koelinstallaties en tanks. De tanks zullen worden leeggezogen door een tankwagen, die met meet- en controleapparatuur is uitgerust.

De tanks op de boerderij, waarvan al 21 in gebruik zijn hebben een inhoud van 1800 liter. De “mobiele melkontvangst” heeft een inhoud van 9000 liter. Een tank met koelinstallatie kost f8250. Van kleine bedrijven is een koelbus ontworpen met een inhoud van 200 liter. Deze kost 2500 gulden.



Ook de Asser melkinrichting *Acmesa* maakt al geruime tijd gebruik van rijdende melkontvangsten. Binnenkort zal Volma NV in Gorredijk-Grouw de derde rijdende melkontvangst voor deze coöperatie afleveren.

Ook elders in ons land wordt de belangstelling voor deze vorm van transport groter, doordat melkvervoer wegens gebrek aan melkrijders steeds groter problemen met zich me 2 brengt.

De Nieuwe Holevoet, 1965-04-13

Menken Wassenaar als eerste (?) met melktank op de boerderij

Als eerste zuivelindustrie in ons land heeft de melkinrichting Menken N.V. in Wassenaar een systeem ontwikkeld, waarbij de melkbussen worden vervangen door gekoelde tanks op de boerderijen van de veehouders-melkleveranciers. De melk wordt met behulp van de melkmachine direct van de boer naar de tank overgebracht. De tank wordt leeggezogen door een tankwagen die de melk naar de fabriek brengt.

Uitgebreide proeven hebben volgens de N.V. Menken uitgewezen dat dit de kwaliteit van de produkten (het bedrijf beperkt zich tot consumptiemelk en aanverwante produkten, zoals yoghurt, vla e.d.), door dit systeem aanzienlijk beter wordt. De oude werkwijze waarbij de omstreeks 7 uur op de boerderij verkregen melk warm in melkbussen werd gestort en pas om 11 uur of later op de fabriek werd ontvangen en verwerkt, kon in de zomer nadelige invloed hebben op het produkt.

Het systeem is opgezet in samenwerking met 500 veehouders-leveranciers. 21 boerderijen in het meest afgelegen deel van Menken's melkleveringsgebied (de streek rond Vegtveld, Woerden, Linschoten en dergelijke) zijn reeds van de installatie voorzien en men hoopt dit jaar tot 30 à 35 te komen. Om het stelsel in het hele leveringsgebied in te voeren zal men 10 tot 12 jaar nodig hebben, althans wanneer men het zonder overheidssubsidie moet doen. Maar bij Menken N.V. is men ervan overtuigd dat men die subsidie eventueel uit het Europese Oriëntatie- en Garantiefonds wel zal krijgen en dan zal de zaak al binnen een jaar rond kunnen zijn. Denemarken, Zweden, Frankrijk, Engeland en West-Duitsland subsidiëren dit systeem ook.

Zierikzeesche Nieuwsbode, 1965-10-25

Een nieuw systeem van melktransport Primeur voor Oostelijk-Flevoland

DRONTEN, 22-10. - In de polder Oostelijk Flevoland zal over enkele weken geen gebruik meer worden gemaakt van melkbussen. Op de 50 veebedrijven, die tot nu toe in de jonge polder zijn gevestigd, zijn diepgekoelde melktanks geplaatst, waarin de melk rechtstreeks door leidingen uit de uier van de koe zal lopen.

De tanks zullen driemaal per week worden leeggezogen met een speciaal apparaat, waarop het produkt in een daarvoor geconstrueerde auto naar de melkfabriek „Novae" te Emmeloord zal worden gebracht.

Omdat het een belangrijke proef betreft, heeft het Ontwikkelings- en Saneringsfonds voor de Landbouw zich bereid verklaard een derde van de aanlegkosten bij te dragen. Deze kosten bedragen per boer, per veebedrijf, omstreeks f 15.000,-.

De voordelen van deze nieuwe wijze van melkvervoer zijn dat de melk direct als ze uit de koe komt kan worden gekoeld en dat geen mensenhanden de melk zullen aanraken voordat die aan de fabriek komt. Het systeem treedt half november in werking.

Leeuwarder Courant 1965-10-30

Coöp. Oosterzee *Novac* haalt melk met tankauto

(De Veemarkt)

Volgende maand begint de Novac (Oosterzee, Munnikeburen, Blokzijl, Steenwijkerwold) de melk in Oostelijk Flevoland op te halen met een tankauto. Op vijftig bedrijven in de polder wordt de melk via de melkleiding verzameld in een tank, die door de auto leeggepompt wordt.

De Novac is daarmee de eerste coöperatie in de Friesfe Zuivelbond, die dit systeem op grote schaal toepast. De fabriek haalt bij dit systeem niet iedere dag de melk op omdat de boer de melk in zijn tank kan koelen en bewaren. Dit systeem is alleen mogelijk, wanneer de tankauto op het erf kan komen bij het melklokaal. De rentabiliteitgrens ligt ongeveer bij 100.000 kg melk per bedrijf per jaar.

Aan die 100.000 kg komt het gemiddelde bedrijf in Friesland niet toe en evenmin zijn alle bedrijven gemakkelijk met tankauto's te bereiken. In vele gevallen is het echter ook uitgesloten, dat er ooit een tankauto zal komen. Sommige bedrijven zullen altijd op het vervoer over water zijn aangewezen en elders hebben de gemeenten de wegen niet in orde. De maximum-wieldruk is er zo miniem, dat de lege tankwagen er niet eens kan rijden, terwijl de reden door het land ook niet bestand zijn tegen een zware druk.

Melkleiding gered - Kwaliteit beslissend

(De Veemarkt)

In Friesland zijn ongeveer honderd melkveehouders, die hun bedrijf met een melkleiding hebben uitgerust. Deze melkleiding brengt de melk direct van de uier naar een melktank, zodat er geen geloop meer in de stal is met melkimmers.

Vijftig van deze boeren hebben de afgelopen jaren bedankt voor de melkkontrolle, omdat er nog geen mogelijkheid was of geen methode werd erkend om zonder onderbreking van het systeem op de dag van de melkkontrolle de melkleiding te gebruiken. Op grote bedrijven verkeerde men praktisch in de onmogelijkheid om zonder melkleiding te melken, hetgeen dus melkkontrolle onmogelijk maakte. Zonder melkkontrolle geen melklijsten en zonder melklijster geen koeien, die hun prijs opbrengen. Bovendien raakt de boer zonder kontrolle het overzicht van zijn melkveestapel kwijt.

Op de tentoonstelling Froonacker was deze week een apparaatje te zien, dat melkkontrolle mogelijk maakt bij het melkleidingsysteem. Het apparaatje van 320 gulden komt uit Denemarken en is dermate ingenieus, dat het precies 1.7 procent van de melk, die uit een uier komt, aftapt in een buis. De Provinciale Melkkontrolle Dienst heeft deze „Milkoscope” inmiddels erkend, zodat de melkleiding praktisch vrijbaan gekregen heeft. En dat betekent op zijn beurt weer, dat de zuivelfabrieken nog meer gekonfronteerd zullen worden met het probleem van boeren, die hun melk in de tank willen leveren.

De Maatschap in Dronrijp heeft dit probleem voor zijn bestuurslid P. M. Anema opgelost door met een tankauto te gaan rijden. De veehouder H. Bergsma in Boekelte levert zijn melk in twee „giertanks” aan de fabriek in Oosterwolde. De tanks staan op een platte wagen, die achter de melkwagen van de fabriek worden gehaakt. Ook andere veehouders dringen er bij hun fabriek op aan hun melk met een tankwagen op te halen, omdat ze dan van het gesleep met melkbussen af zijn. Die tankwagen vraagt echter een enorme investering. De fabrieken zullen wel niet aan die tankwagen ontkomen. Elders in Nederland rijden er al verscheidene. De grote fabrieken zullen er zelf één moeten aanschaffen en de kleine kunnen dat met elkaar doen.

Dronrijp: ook *De Maatschap* krijgt subsidie op tankmelken

De Coöperatieve zuivelindustrie *De Maatschap* te Dronrijp is ook aangewezen als proefobjekt voor het tankmelken. Dit houdt in dat het Ontwikkelings en Saneringsfonds voor de landbouw een subsidie zal geven op het gekoeld bewaren en transporteren van melk in tanks. Oorspronkelijk was de subsidie aan *De Maatschap* geweigerd, maar omdat Nestlé-Hollandia zijn subsidieaanvraag introk, kwam er plaats voor *De Maatschap*.

Zoals bekend is er reeds een boerderij in het melkwinningsgebied van *De Maatschap*, waar de boer aan het tankmelken is. De melk wordt bij de heer P. M. Anema te Dongjum met de tankauto van de fabriek in Dronrijp twee, drie keer in de week opgehaald. In de door brand ver-

nielde boerderij van de heer S. Bouma te Marssum wordt bij de herbouw ook een melkleiding met melktank aangelegd en daar zal de tankauto van Dronrijp zijn tweede klant vinden. Ook andere boeren in het gebied van *De Maatschap* hebben er belangstelling voor en bij verbouwingen van de boerderijen wordt reeds rekening gehouden met de mogelijke plaatsing van een tank.

De Maatschap had zijn subsidieaanvraag gebaseerd op de kwaliteitskwesties, die er rijzen bij de verwerking van diepgekoelde melk in de kaasbak. Zoals reeds eerder is bericht, krijgt ook de Novac een subsidie op het tankmelken bij boeren in Flevoland.



Kwaliteit melk ging omhoog

Melktank veroverde Amerikaanse veeboer

Nederlandse veehouderij staat ook voor grote investering

(Van een landbouwkundig medewerker)

Het vervoer van melk per tankauto van de ene zuivelfabriek naar de andere is al lange tijd heel gewoon, maar voor het transport van de boerderij worden in ons land op enkele uitzonderingen na melkbussen gebruikt. In navolging van de Verenigde Staten, waar het vervoer van de melk vanaf de boerderij per tankwagen in de laatste vijftien jaar grote opgang heeft gemaakt, zullen met deze wijze van transport ook in ons land binnenkort uitgebreide proeven worden genomen.

Er komen zeven gesubsidieerde proefobjecten, zo vertelde ons dr. C. J. Schipper, rijkszuivelconsulent voor de melkinrichting, en wel te **Bedum, Dronrijp, Boekelo**, in de **Flevopolder** (NOVAC), te **Venlo** en in Zuidholland bij de **CMC** en bij de firma **Menken**. In de Flevopolder begint men nog deze maand en bij de melkinrichting Menken te Wassenaar heeft men al enkele maanden ervaring. De ervaringen zijn gunstig. Het loopt lekker, zo vernamen wij van één van de heren Menken (het is een familiebedrijf), en de kwaliteit van de melk is beslist beter, is hun oordeel.

Dat is ook de conclusie van de zuiveldeskundigen in de Verenigde Staten, en die kunnen van ervaring spreken, want de meeste grote boeren zijn daar van melkbussen op tanks overgegaan. Ongeveer dertig jaar geleden is dit reeds begonnen in Californië. Op grote melkveebedrijven begon men daar toen de melk diep te koelen en in tanks te bewaren en kwam er een tankauto om de melk op te halen. In het begin nam het gebruik van tanks daar niet snel toe. Aanvankelijk was men namelijk in Amerika van mening, dat het melktransport per tankauto vanaf de boerderij alleen rendabel was bij grote veebedrijven. Maar na de tweede wereldoorlog kwamen er hier en daar, eerst alleen in Californië, ook melktanks op kleinere boerderijen en toen dit goed beviel, ook elders. Sinds 1953 ongeveer kan men spreken van een stormachtige ontwikkeling.

Algemeen is men van oordeel, dat de kwaliteit er door is verbeterd. Dit moet vooral aan het diep koelen worden toegeschreven. De melk wordt namelijk gekoeld tot een temperatuur van ongeveer 4 gr. Celsius, en dan in een geïsoleerde tank bewaard totdat de melkwagen komt. Bij zulk een lage temperatuur heeft er praktisch geen bacterieontwikkeling plaats.

Voor de zuivelfabrieken opende het tanksysteem nog meer perspectieven dan voor de boeren. Want het werd mogelijk de melk om de andere dag op te halen en dit betekende een belangrijke besparing op de transportkosten. De tankauto's konden zodoende veel intensiever worden benut. Ook de ontvangst van de melk op de fabriek werd er veel eenvoudiger door. Het leeg storten van de melkbussen kon immers vervallen, doordat enkel de tanks van de melkauto's leeggezogen behoeften te worden, wat een aanmerkelijke werkbesparing betekende.

Natuurlijk was de kostenbesparing niet groot, zolang er ook nog melk in bussen werd aangevoerd. Maar naarmate bij het melktransport meer en meer op tanks werd overgeschakeld,

werd het voordeel groter en zodoende is het begrijpelijk, dat in vele gevallen vanwege de zuivelfabrieken en de melkrijders premies aan de melkveehouders werden beloofd, als zij tot de aanschaf van melktanks overgingen. Deze premies gingen tot 30 dollarcenten per 50 kg melk. De melkrijders zijn in de Verenigde Staten vaak zelfstandige ondernemers. Bij gebruik van tanks behoefden zij bij iedere boer maar eens in de twee dagen te komen en zij konden zodoende in totaal per auto belangrijk meer melk vervoeren. Bovendien verviel het zware werk van het op de auto tillen van de melkbussen. Het is dus wel te begrijpen, dat zij, zodra zij een dure tankauto hadden aangeschaft, diverse boeren een premie beloofden, als zij tot in de tank melken overgingen.

Gemak voor boer

Voor de boeren betekent dit ook een gemak, vooral wanneer de melkmachine via een melkleiding direct op de koeltank wordt aangesloten. Maar de aanschaffingskosten zijn aanzienlijk. Niet alleen, omdat er een koelinstallatie met een goed geïsoleerde tank moet komen, maar bovendien is in vele gevallen verbetering van het erf en van de toegangsweg tot de boerderij en de inrichting van een melkkamer nodig. Dat niettemin zoveel Amerikaanse boeren zo snel tot het tankmelken zijn overgegaan, is niet alleen het gevolg van het gemak en van de toegezegde premies. Ook het feit, dat zij anders het gevaar liepen, dat de melkrijder hun bedrijf links zou laten liggen en zij misschien voor de levering van de beter betaalde consumptiemelk uitgeschakeld dreigden te worden, heeft ongetwijfeld een rol gespeeld om een melktank aan te schaffen.

Een belangrijke faktor, zowel voor de zuivelindustrie als voor de veehouders, is ook de verbetering van de kwaliteit van de melk. Deze blijkt langer houdbaar te zijn. In de eerste plaats door de snelle en diepe koeling. Maar volgens Amerikaanse deskundigen ook, omdat de boeren meer kwaliteitsbewust zijn geworden. Zij kunnen namelijk niet het risico lopen, dat een gehele tank melk vanwege de melk van misschien één verkeerde koe geweigerd zou worden.

Het gebruik van melktanks op boerderij is natuurlijk niet tot de Verenigde Staten beperkt gebleven. Ook in Nieuw Zeeland en in Engeland worden ze al veelvuldig gebruikt. En eveneens in Zweden, waar de zuivelfabrieken het gebruik ook op kleine boerderijen financieren om zo op het dure melktransport te kunnen bezuinigen.

Ook in ons land

Hoe de ontwikkeling in ons land zal zijn, moeten we afwachten. Maar het diepkoelen van de melk opent de mogelijkheid om deze slechts enkele keren per week op te halen en op de zuivelfabriek tot de vijfdaagse werkweek over te gaan. Een probleem zal voorlopig nog wel zijn hoe deze zaak gefinancierd moet worden en hoe te handelen met afgelegen boerderijen. Dat zal nog niet zo gemakkelijk op te lossen zijn, maar toch lijkt het waarschijnlijk, ook voor ons land, dat de melkbus mettertijd voor de melktank het veld zal moeten ruimen.

Limburgs dagblad 1965-12-30

.....Bij *Sibema* (Sittard) wordt in februari 1966 een derde rijdende melkcontingst in dienst genomen. Dat zal gebeuren in plaatsen waar meerdere boeren kernen hebben gevormd, waardoor de hoeveelheid af te voeren melk groot genoeg is om opgehaald te worden.....



Primeur voor NV. „Omefa” Rijssen Rijdende melkontvangst feestelijk in gebruik genomen

Wanneer van de Wilton Feyenoordwerf te Amsterdam of van de werf van de ADM te Amsterdam een nieuw schip het ruime sop kiest, wordt eerst de z.g. „doop” verricht, waarbij men een fles champagne tegen de boeg van het schip stuk laat slaan; een ceremonieel, dat gewoonlijk wordt verricht door de echtgenote van de directeur welks maatschappij de opdracht gaf tot de bouw van een kleiner of groter „zeekasteel”, tanker of vrachtvaarder.

De N.V. Overijsselsche Melkfabriek „Omefa” heeft vorige week vrijdagmiddag (11 maart) dit voorbeeld gevolgd, niet met een fles dure champagne, maar, geheel in de stijl van het bedrijf, met een fles taptmelk, waarbij burgemeester mr W. H. Enklaar als „werper” fungeerde. Na de doopplechtigheid was een groot aantal leveranciers in „Amicitia” de gast van de N.V. „Omefa”, die hartelijk werden welkom geheten door de directeur, de heer B. G. Eerdmans, die burgemeester Enklaar zeer erkentelijk was voor zijn bereidwilligheid om de nieuwe rijdende melkontvangst officieel in gebruik te stellen.

MELKONTVANGSTSTATION „LOOK” WORDT OPGEHEVEN

De N.V. „Omefa” gelieerd met de N.V. Leo de Winter en Co., exporteurs van Melkprodukten te Amsterdam, besloot, zo verklaarde directeur Eerdmans, tot deze moderne wijze van melkontvangst méde in verband met de hoge kosten van melkontvangst aan het station in de Look. De melkontvangst te Holten bedraagt ca. 5½ miljoen kg., waarvan nu per rijdende melkontvangst ca. 3 miljoen kg. wordt opgehaald, terwijl de rest per trekker rechtstreeks naar de fabriek te Rijssen wordt gebracht. Niettegenstaande momenteel de leveranciers hun bussen schoongemaakt terug krijgen van de fabriek en dus na ingebruikneming van de rijdende melkontvangst hun bussen zelf weer moeten schoonmaken, zijn de veehouders bereid tegen ontvangst van een vergoeding (eens per 14 dagen) dit te doen, terwijl de voor de spoelmachine gestorte gelden gerestitueerd zullen worden. Een woord van dank aan de vrouwen van de le-

veranciers, die zo veel met de melkwinning te maken hebben, mag deze middag niet achterwege blijven.

TANKS EN DIEPKOELAGGREGATEN

In de toekomst wordt getracht door aanschaffing van boerderijtanks van 200 liter en diepkoe-laggregaten (welke installatie in vijf jaar afbetaald kan worden) een grote besparing te bereiken door 2 à 3 maal per week de melk op te halen van circa 4^o C., waarvoor voor deze diepgekoelde melk dus een premie kan worden gegeven. Ook van overheidswege is men sterk doende een premieregeling voor diepgekoelde melk te ontwerpen.

Het schoonmaken van boerderijtanks is uiteraard veel eenvoudiger dan van bussen. Ook geven deze tanks de mogelijkheid bij machinaal melken om zonder melkimmers rechtstreeks in de tank te melken, hetgeen weer een besmettingsfactor uitschakelt.

Aan het slot van zijn toespraak deed de heer Eerdmans een beroep op de leveranciers om hun volle medewerking. Met deze rijdende melkontvangst heeft de „Omefa” in wijde omtrek een primeur (van korte duur, want binnen afzienbare tijd gaat een fabriek in de omgeving van Holten ook met een tankwagens rijden), maar ook een experiment. We moeten even „inschieten”, zo besloot de heer Eerdmans, die zijn leveranciers hartelijk dankte voor het begrip, dat werd getoond voor deze ontwikkeling. Wat in andere plaatsen en landen (in Duitsland zijn reeds bijna 900 van deze wagens in bedrijf!) lukt, zal ook hier lukken en bevalt het de leveranciers niet, dan kunnen ze er nog altijd mee stoppen. Op de burgemeester deed de heer Eerdmans een vriendelijk beroep te willen zorgen voor een zo goed mogelijke toestand van de zandwegen. Alle maatregelen, die genomen worden om te komen tot verharding, zullen van harte worden toegejuicht.

TOESPRAAK BURGEMEESTER

Burgemeester Enklaar verklaarde graag gevolg te hebben gegeven aan de uitnodiging van de directie van de N.V. „Omefa” om de rijdende melkontvangst officieel in gebruik te stellen, alhoewel het gevolg hiervan is het sluiten van een plaatselijk bedrijf. Hij herinnerde aan de strijd om de melk, toen in 1949 de fa. Wansink besloot tot sluiting van de melkfabriek en een belangrijk deel van de Wansink-leveranciers niet wenste te leveren aan „De Vrijheid”. Met medewerking van de fa. C. A. Muller werd toen door de Verenigde Veluwse Melkbedrijven (VVM) te Nunspeet een noodstation ingericht, welke noodvoorziening in september 1957 door de „Omefa” werd vervangen door de thans nog bestaande inrichting.

De „Omefa” bleek in de melkoorlog over de langste adem te beschikken en heeft de boeren, die aan een vrije fabriek de melk wilden leveren, goede diensten bewezen. De burgemeester kon zich voorstellen, dat in deze tijd van modernisering en schaalvergroting het bedrijf de oude cliëntele wil proberen te behouden, wat door deze nieuwe vorm van dienstbetoon heel goed mogelijk is.

Voor de vrouwen geeft één en ander extra werk, dat de „Omefa”-directie gaat belonen. Wat het verharden en verbeteren van de zandwegen betreft, blijft de raad actief en hopelijk kan in verband met de ruilverkaveling iets extra's worden gedaan, aldus mr Enklaar, die tenslotte de hoop uitsprak, dat het experiment „rijdende melkontvangs” mocht werken tot tevredenheid van boeren en fabriek.

De importeur van de tankwagens, de heer J.B. Berkhout te Malden, gaf een korte explicatie over deze moderne melkontvangst, die o.a. in Duitsland een enorme vlucht heeft genomen. De N.V. „Omefa” heeft wat deze omgeving betreft, de primeur, maar het zal niet lang meer du-

ren of meerdere bedrijven in deze contreien gaan hiertoe over. Deze ontwikkeling is niet tegen te houden.

De heer D. Muller C.A. zn. vond de rijdende melkontvangst van groot belang voor de boerenstand en de „*Omefa*”. De sluiting van het ontvangstation in de Look mag voor de boeren geen reden zijn om zich terug te trekken. Twintig jaar geleden hebben zij als vrije leveranciers de strijd gewonnen. Door dit vrije bedrijf blijft er concurrentie met als resultaat een hogere prijs voor de melk. De heer Muller betreurde het, dat niet alle boeren aanwezig waren.

De heer H. W. van Schooten, sprekend namens de leveranciers, wenste de „*Omefa*” geluk met de prachtige hypermoderne aanwinst en ook hij deed een beroep op zijn collega's om geduld te betrachten. Er zullen zich de eerste weken zeker wel moeilijkheden voordoen, doch deze zullen beslist overwonnen worden en het zal niet lang duren of de leveranciers zullen met deze rijdende melkontvangst zeer content zijn.

Holtens Nieuwsblad, 31/12/1966; p. 7/11

De N.V. „*Omefa*” te Rijssen nam op 11 maart een rijdende melkontvangst (tankauto) in gebruik, die dezer dagen eigendom is geworden van de Coberco te Zutphen en momenteel gebruikt wordt door „De Vrijheid”.

Uit Boekje over CZ. Venray – door oud-directeur Kroon¹⁸

1965De melkaanvoer aan de fabriek werd steeds groter zodat de melkontvangst en de melkontvangstinstallatie deze niet meer in een redelijke tijd van de dag kon ontvangen. De zogenaamde Rijdende Melkontvangst-auto (RMO.) was in opkomst en naar verwacht kon worden had dit systeem de toekomst. In het Bestuur en de Raad van Toezicht werd op 2 juni 1965 besloten een Rijdende Melkontvangst-auto aan te schaffen en deze werd aangekocht in augustus 1965. Deze R.M.O. zou met ingang van het nieuwe melkrijjaar mei 1965 gaan rijden in Vredepeel en Ysselsteyn-Noord.

Zo gemakkelijk ging het evenwel niet. Ondanks de uitvoerige informatie aan de leden, ontmoette dit systeem grote weerstand bij de boeren, in hoofdzaak omdat zij dan de bussen zelf dienden te wassen; men bedenke dat er toen praktisch nog geen zogenaamde koeltanks waren. Er werd van de leden een 18-tal lijsten ontvangen met daarop voorkomende 235 handtekeningen. De kop van elke lijst had de volgende tekst:

"Ondergetekenden wensen binnen 14 dagen een protestvergadering aangaande Rijdende Melkontvangst".

Het bestuur voldeed uiteraard aan bovengenoemd verzoek, reden waarom alle leden van de Vereniging tot een buitengewone Algemene Vergadering werden opgeroepen. Deze werd gehouden op 28 april 1966. Er waren 353 leden aanwezig. De RMO. werd in z'n algemeenheid bij stemming afgewezen, doch tevens werd besloten op verzoek van de leden van Vredepeel dat deze wel in hun dorp zou gaan rijden en er werd besloten dat deze niet zou gaan rijden in Ysselsteyn-Noord.

De vergoeding voor ondermeer het zelf wassen der bussen werd vastgesteld op f 1,-- per 100 kg melk, overeenkomstig het voorstel van het bestuur. De leden konden het *melk-vaatwerk* dat zij in verband met de RMO. zouden aanschaffen, te weten 200 liter verrijdbare melkbussen, door de fabriek laten financieren tot een bedrag van f 1.500,--.

1967 Met ingang van zondag 16 april 1967 werden bij een tweede rit van de RMO.-auto opgenomen, zes leden van Ysselsteyn-Noord, drie leden van Ysselsteyn-Zuid en drie leden aan de Putterweg-Timmermansweg. De RMO. was in opmars.

Op 30 april 1967 verviel de laatste paardenrit voor aanvoer van de melk naar de fabriek, te weten de rit Heide. Het vervoer van de bussenmelk geschiedde nu uitsluitend door eigen vrachtauto's, door uitbesteed vrachtautovervoer, of door RMO.-vervoer.

18 http://www.zuivelfabrieken.nl/_wp_pdf/1984-Kroon-Venray-100-jr-melk-Eigen-versie_2011-12-24.pdf

1968 In februari 1968 werd van een lid de eerste diepgekoelde melk ontvangen uit een zogenaamde diepkoeltank die geplaatst was op het bedrijf van G. Peynenborg te Ysselsteyn

1973 In 1973 kwam het RMO.-vervoer met de rijdende melkontvangst-auto met volledige medewerking van de leden-veehouders in een zodanige versnelling dat op 24 augustus 1973 een grote mijlpaal in Venray werd bereikt, te weten het voor de laatste maal ophalen van melk in melkbussen.

In de loop der jaren werd vanzelfsprekend het RMO.-wagenpark uitgebreid. Het waren vooral particuliere ondernemers, die voorheen de bussen met melk naar de fabriek vervoerden. Eind 1980 werd in geheel Zuid-Nederland de melk via RMO.-wagens opgehaald.

In de overgangperiode van ophalen van de melk uit de bussen langs de weg, naar ophalen van de melk uit de tanks waren er ook particuliere vervoerders die de melk uit de bussen ophaalden en nadien waren er ook particuliere vervoerders die de melk uit de melktank vervoerden. In hoofdzaak gebeurde het vervoeren van diepkoelmelk door chauffeurs in loondienst.

Vanaf 1982 werden RMO.-chauffeurs in loondienst in de gelegenheid gesteld deze functie als zelfstandige uit te voeren met medewerking van en begeleiding door DMV-Campina

Zo van de uier in de tank

Melkbussen gaan uit ons landschap verdwijnen

(Van een onzer verslaggevers)

Natuurlijk, melken gebeurt nog wel op de traditionele manier. Touw om de achterpoten van de koe, krukje neergezet, emmer tussen de benen geklemd en spuiten maar. De moderne boer echter zet de melkmachine aan en pompt de melk rechtstreeks uit de uier via een glazen leiding in een gekoelde tank.

Twee- of driemaal per week komt een auto van de fabriek langs om de tank te legen. Dat betekent een enorme tijdsparing op het transport. Normaal wordt namelijk de melk tweemaal per dag opgehaald, 's morgens en 's avonds. Dat is zwaar werk voor de melkrijders. Want elke bus weegt zowat vijftig kilogram. En er gaan heel wat bussen op een boerenwagen. Geen wonder dat de animo om melkrijder te worden vermindert. Temeer daar het bijna altijd op zondag werken geblazen is.



Melkbus uit „de oude tijd“.

Landbouwers en zuivelfabrikanten houden zich dan ook al jarenlang bezig met de vraag hoe het melktransport vereenvoudigd zou kunnen worden. De meest praktische methode daarvoor is de rijdende melkontvangst, waartoe steeds meer fabrieken in ons land overgaan.

Om de twee dagen

Nodig daarvoor is dat de veehouders zich een tank aanschaffen van 1000 of 1500 liter, voldoende om de voorraad melk van twee of drie dagen koel in te bewaren. Op een tijd, die de fabrieken het best uitkomt, rijdt de tankauto voor, gooit de slang uit en pompt de boerentank leeg.

Helaas is deze tank-methode maar op een derde van de Nederlandse boerderijen toe te passen. Tal van bedrijven zijn zo ingeklemd door landweggetjes en boerensloten dat een zware tankauto er onmogelijk komen kan.

Ook daarvoor is nu een oplossing gevonden. Er zijn grote aluminium bussen ontworpen ter grootte van 200 liter die op een steekkarretje makkelijk verrold kunnen worden. Natuurlijk moet men die bus dan ook nog wel naar de verkeersweg rijden, maar dat is maar een keer in de twee of drie dagen en niet zesmaal.

Zuivelfabrieken, die reeds de tankmethode toepassen, hebben de ervaring dat de kwaliteit van de melk beter is. Afgewacht zal echter nog moeten worden welke invloed melk die een paar dagen blijft staan, ook al is het gekoeld, zal hebben op de kwaliteit van kaas en boter. Toen onlangs de kwaliteit van de kaas in opspraak was, werd dit door sommigen geweten aan het feit dat de melk op de boerderij tegenwoordig 's zondags blijft overstaan. Andere deskundigen hebben dit daarna bestreden.



Moderne rijdende melktank.

Vaste melkleiding

Het meest nuttige effect van deze nieuwe wijze van melktransport is voor de boeren uiteraard de toepassing van een vaste melkleiding. Op dit moment zijn er in Nederland enkele honderden veehouders die hiervan gebruik maken. De consequentie daarvan is echter dat men steeds op stal moet melken.

Omdat Nederlandse koeien een groot deel van het jaar de wei prefereren betekent dit toepassing van een geheel nieuwe werkmethode. De oplossing heeft men gevonden door de weilanden dicht bij de stal te kiezen en deze stal gemakkelijk toegankelijk te maken.

Waarschijnlijk zouden veel meer boeren een gekoelde tank voor hun bedrijf willen aanschaffen als de kosten daarvan niet zo hoog waren. Die bedragen namelijk zowat kleine 20.000 gulden.

In een aantal gebieden, o.a. in Flevoland en delen van Limburg heeft het Ontwikkelings- en Saneringsfonds hiervoor een subsidie van 5000 gulden gegeven. Bovendien geven de zuivelfabrieken meestal iets extra's per liter melk omdat zij door het ophalen per tankwagen minder kosten hebben.



Ook dan nog blijven de aanschaffingskosten vrij hoog. Het zou te wensen zijn dat hiervoor een gemakkelijke betalingsregeling werd gevonden. Want koeltanks betekenen voor de boeren dat hun werkzaamheden worden verlicht en dat zij aanzienlijke kosten besparen.

Tankmelken dure liefhebberij, op den duur toch noodzakelijk Kwaliteit van melk basis kaasmerk

(Van onze landbouwwredacteur)

De enorme kwaliteitsverbetering van de melk, die het gevolg is van het melken in een gekoelde tank, kan verstrekkende consequenties hebben voor de melkveehouderij. De gekoelde melktank staat nog slechts op enkele tientallen boerderijen in Nederland. Het betreft een hoge investering en het is de vraag of er geen bijzondere maatregelen nodig zijn om de tank hier populair te maken. Door het tankmelken kan de veehouder melk afleveren met een laag bacteriegehalte. Dit is in de allereerste plaats van belang voor de drinkmelk, die daardoor in smakelijker kwaliteit aan de consument kan worden geleverd. Verder zijn zuivelproducten als kaas en boter bijzonder gevoelig voor de hoedanigheid van de melk. Producten, die door en door gesteriliseerd worden zijn dat in mindere mate. Dat betekent, dat deze producten straks gemaakt kunnen worden van melk, die over lange afstanden vervoerd is en eventueel verwerkt kan worden in streken, waar men het met de kwaliteit niet zo nauw neemt.

Binnen Nederland zal dit voorlopig niet tot grote prijsverschillen leiden voor melk van verschillende kwaliteiten. Wanneer in de Euromarkt melk wel over grote afstanden versleept mag worden, zullen deze verschillen echter niet uit kunnen blijven. Het zal dan zeker in Friesland zaak zijn dat de zuivelindustrie zich richt op producten die gemaakt moeten worden uit kwaliteitsmelk, waarbij dan tevens de eis is dat deze producten zich als merkartikel laten verkopen. Er is slechts een zuivelproduct dat daarvoor in aanmerking komt en dat is kaas

Het plaatsen van de koeltank op de boerderij geeft zijn speciale moeilijkheden. Zelfs in een nieuw gebied als Oostelijk Flevoland moesten deurposten uitgehakt worden om de tanks in de boerderij te kunnen plaatsen. Verder waren daar moeilijkheden over de erfverharding want de tankauto's van de fabriek, die de melk eens in de twee dagen ophalen, zijn zwaar. De wegen in Flevoland zijn overal berekend op de zware tankauto's, maar in Friesland bijvoorbeeld zijn talrijke wegen in de Lage Midden gewoon niet begaanbaar voor dit transport. Dat nog afgezien van het feit, dat de boerderijen niet steeds aan de weg plegen te liggen. Een andere beperkende factor is de plaats van de melkkamer in de boerderij. De boerderij kan zo gelegen zijn langs een opvaart, dat de tankwagen niet bij de melkkamer kan komen als deze melkkamer op een natuurlijke plaats in de boerderij ligt. Ook zijn er boerderijen, die over de weg of pad niet te bereiken zijn. Tenslotte is er een nog niet bepaalde bedrijfsomvang nodig om een tank enigszins rendabel te maken.

Tankmelkers

In Friesland wordt op verschillende boerderijen in de tank gemolken. Alleen de Maatschap in Dronrijp haalt de melk (driemaal in de week) ook met een tankauto op namelijk bij P.M. Anema in Dongjum en bij S. Bouma in Marssum. Op de boerderij van P. Jaarsma in St. Nicolaasga wordt ook in de tank gemolken maar de melk wordt hier dagelijks door een plastic-leiding naar de – 1600 meter verder gelegen - fabriek gepompt. Een koelinrichting is er niet nodig. Weer anders gaat het op de boerderij van H. Bergstra in Boekelte, die zijn melk aan *Elsloo* levert. Hier wordt de melk in twee tanks gepompt, die op een wagen staan, die achter de melkwagen van de fabriek wordt gekoppeld. Nog weer iets anders gaat het toe op de boerderij van R. Huitema in Jutrijp, waar een grote tank aan een katrol hangt, die op de melkwagen van

Normandia uit Sneek geplaatst kan worden. Tenslotte zijn er nog enkele boerderijen, waar wel in een tank gemolken wordt, maar waar de melk overgetapt moet worden in bussen omdat de fabriek niet berekend is op het ontvangen van tankmelk.

Buiten Friesland o.a. bij de melkinrichting van Assen maar vooral ook in Duitsland komt nog een variatie voor op deze tankmelkerij. Daar komt een tankauto de bussen of een verrijdbaar tankje leeg pompen. Het schoonmaken van de bussen en de tanks moet dan op de boerderij gebeuren.¹⁹ De meeste koeltanks hebben een eigen wasinrichting, doch dit systeem is niet steeds afdoende, wat het schoonmaken betreft.

Zijn ideale vorm heeft het tankmelken gekregen in Oostelijk Flevoland, waar de Novac van Emmeloord van vijftig bedrijven de melk met een tankwagen ophaalt uit koeltanks. De boeren en boerinnen, die we erover hoorden, waren enthousiast. De heer L. van der Berg zei, dat hij niet weer anders zou willen, al zou hij de gehele investering in een keer terug kunnen krijgen. De fabriek betaalt hem en zijn collega's in de polder een halve cent per liter extra uit, hetgeen te weinig is om de investering te dekken, maar hij zou toch niet anders willen. Het tankmelken in de Flevopolder is een van de gesubsidieerde projecten, van het Ontwikkelings- en Saneringsfonds.²⁰ Zonder subsidies is het tankmelken nog niet geheel mogelijk. In de Verenigde Staten is het systeem vrij algemeen en in Engeland zet de *Milk Marketing Board* er vaart achter, waarbij jaarlijks enkele duizenden boerderijen op het tankmelken zullen overschakelen. Enig gevaar dat men in Nederland achter op zal komen bestaat er dus wel. De commissie die over de subsidie van het tankmelken in Nederland gaat, stelt echter voorwaarden die niet bevorderlijk zijn voor een snelle invoering.

De Maatschap in Dronrijp moet bijvoorbeeld zorgen, dat de boerderijen, die aan het project mee doen, alle op een rijtje liggen. Een onmogelijke eis, omdat de omstandigheden van boerderie tot boerderij zo verschillen, dat ze zeker niet op het rijtje af voor tankmelken in aanmerking komen.

Proef nodig

In Flevoland heeft men wel uniforme omstandigheden en bovendien veestapels, van een omvang die het tankmelken mogelijk maken. Er zijn echter boerderijen, waar de vervanging van arbeid door kapitaal niet verder kan gaan, omdat er dan enerzijds te hoge investeringen per arbeidskrach plaats vinden en anderzijds door deze investeringen een arbeidsoverschot ontstaat, dat niet meer nuttig kan worden aangewend. Arbeid is immers op de meeste boerderijen een vast gegeven geworden. Toch is het bijzonder wenselijk, dat er met tankmelken ten behoeve van een specifieke Friese kaasfabriek een proef wordt genomen. Het is nu wel zo, dat de melk van Flevoland voor 90 tot 100 procent in de eerste klasse valt, maar op den duur kunner verrassingen optreden. Nieuwe bacteriën krijgen in de koude melk hun kans. In Amerika treedt bijvoorbeeld ranzigheid van de melk op. Of er haast is met een invoering van de tankmelkerij uit een sociaal oogpunt valt moeilijk te zeggen. Wel is het een feit dat het steeds moeilijker zal worden om melkrijders te vinden, die bereid zijn na de traditionele melktijden de melk van de boerderijen te halen. De tankauto's kunnen de melk ophalen wanneer dat het geschiktste uitkomt voor de fabriek. Dat kan 's middags om twee uur zijn.

De zuivelwerktuigenindustrie bereidt zich op het ogenblik voor op de omschakeling naar de tankmelkerij. De tanks op de boerderij worden veelal geleverd door bedrijven, die zich ook

¹⁹ In het verhaal van Assen – elders in deze map – staat dat er een bussenwasvoorziening achteraan reed en later een spoelvoorziening achter in de RMO!

²⁰ Zie voorgaande artikel – blz. 39 - uit LC. 1965-11-12

toeleggen op de verkoop van melkmachines. Op het ogenblik zijn het nog voornamelijk buitenlandse merken, die in de markt zijn met kostbare roestvrijstalen tanks. In Nederland wordt ook een poging gedaan om althans een deel van de markt in bezit te nemen. terwijl tevens gezocht wordt naar goedkopere uitvoeringen. De proef in Flevoland telt drie types koeltanks, namelijk Zero Dari-Kool (?) en Bijlenga.

Boerinnen voor.

Een van de bijkomende eisen van het tankmelken is dat er op stal gemolken moet worden. Mevrouw Van der Berg in de Flevopolder vond dat een van de prettige dingen van het melken met de koeltank. Als het slecht weer is en onweersbuien drijven over het land, dan zit de boerin niet rustig in haar kamer. Haar man zit dan immers de koeien te melken in het land.

„s' Middags om drie uur krijg ik dan al pijn in de buik”, zo zegt mevrouw Van der Berg. Ja, haar man kan de 29 koeien gemakkelijk aan. Haar buurvrouw aan de Oudebosweg, mevrouw H. J. Simmens, houdt van het tankmelken omdat ze nu altijd ijskoude melk in haar huishouding heeft. Haar man vindt het ook ideaal, maar door de vruchtwisseling, komt het wel eens zo uit, dat de koeien een heel eind moeten lopen voor ze in de stal zijn. De heer L. van der Berg noemt als voordeel van het tankmelken, dat hij niet klaar hoeft te zijn als de melkrijder zijn morgen- of avondronde langs de boerderijen doet. Als het zo met het werk op zijn akkerbouwbedrijf uitkomt, dan melkt hij de koeien een uurtje vroeger of later. Hij is niet meer aan vaste melktijden gebonden.

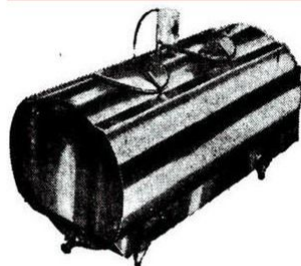
1966-12-17

Leeuwarder Courant 1966-12-17

Demonstratie MUELLER

melkkoeltanks

geheel
roestvrij
staal



•
*de beste en
meest verkochte
ter wereld !*

◀ Maandag 19 december 's avonds van 7-10 uur
Dinsdag 20 december 's morgens van 9-12 uur
HOTEL DE KOORNBEURS TE FRANEKER ▶

• • •
MUELLER MELKKOELTANKS zijn leverbaar zowel in vacuumvaste- als atmosferische uitvoering.

MUELLER MELKKOELTANKS met inhoud van 265 t.e.m. 7.570 liter.

• • •
Tevens demonstreren wij de volautomatische MUELLER-MATIC REINIGINGSAUTOMAAT en het nieuwste FONTEIN MELKLEIDING-SYSTEEM volgens het één- en tweeleidingtype.

gebr.  **geertjes** n.v.
ASSEN Industrieweg 22 • telefoon 05820-6343

Verhitte discussie over agrarische problemen

ALPHEN - Op een door de van beneden af opgolvende smartlappen en meezangertjes trillende vloer hebben gisteravond ruim 40 boeren gediscussieerd over problemen rondom de landbouw en veeteelt. De hoofdmoot omvatte de problemen: wel of niet melktanker en de varkensmesterij.

Na een lange discussie over het probleem van de opvolging, waarbij het forum tot de conclusie kwam, dat het de voorkeur verdient, dat ouders bij leven zorgen dat er een regeling is getroffen voor wat er na hun dood zal moeten gebeuren met de boerderij, kwam men tot de vraag van het wel of niet melktanker.

Het forum, bestaande uit de heren A. Stokkers, agr. soc. voorlichting CBTB, dr. ir. J. D. Dorgelo, econ. soc. voorlichting H.M.v.L.; A Bikker, bedrijfsdeskundige R.L.v.D.; J de Bruin, bedrijfsvoorlichter R.L.v.D., met als voorzitter ir. M. M. Veldman. rijkslandbouw-veeteeltconsulent zei positief te staan tegenover melktanken.

De heer De Bruin somde enkele voordelen op, zoals makkelijker transport, geen transport in het weekeinde en de kwaliteitsverbetering.

Uit de zaal kwamen tal van bedenkingen. Over de melkleidingen zei de heer De Bruin dat deze voornamelijk arbeids vereenvoudigend werken. Dit moet men niet als een directe besparing zien.

De voorzitter stelde dat de ontwikkeling wordt bepaald door de arbeidsbesparing.

Het forum willen we geen ondeskundigheid verwijten, maar grappig was het wel, dat steeds opmerkingen en bedenkingen uit de zaal de discussies. die levendig waren. een andere kant op stuurden.

MELKBUSSEN VERDWIJNEN MECHANISATIE MELKWINNING IN FRIESLAND EN GRONINGEN

**Voor f 750.000 melkkoeItanks
(Van een onzer verslaggevers)**

DEN HAAG Op korte termijn wordt op bijna 70 boerderijen in Groningen en Friesland de melkwinning volledig gemechaniseerd. De melkbussen verdwijnen en worden, vervangen door melkkoeItanks. Op het ogenblik zijn pas een 350 van de 110.000 veehouderijbedrijven wat de melkwinning betreft, geheel gemechaniseerd. Verwacht wordt dat het er eind van dit jaar zo'n 600 zullen zijn.

De zuivelfabrieken 'De Maatschap' Dronrijp en 'Domo-Bedum' hebben een order van driekwart miljoen gulden aan melkkoeItanks geplaatst bij de Rotterdamse onderneming 'Vanandel' NV.

Op een zevental over het gehele land verspreide projecten van het sanerings- en ontwikkelingsfonds worden op het ogenblik proeven genomen met melkkoeItanks. De resultaten daarvan zullen pas over geruime tijd bekend worden gemaakt.

Machines

De mechanisatie is begonnen met het in gebruik nemen van elektrische melkmachines, waarvan er nu een 85.000 in ons land zijn. Verderr zijn er een 2000 melkleidingsystemen. Hoewel in de Verenigde Staten 90 procent van de melkwinnende bedrijven volledig zijn gemechaniseerd en bedrijven die consumptiemelk produceren als gevolg van dwingende voorschriften van de overheid uitsluitend zijn uitgerust met melkkoeItanks, is met deze nieuwe vorm van melkopslag pas enkele jaren geleden in ons land op zeer kleine schaal begonnen.

Prijzig

MelkkoeItanks variëren in prijs van enkele duizenden tot meer dan 30.000 gulden. De inhoud van de tanks loopt uiteen van 500 tot 10.000 liter. De tanks hebben door de hoge aanschafkosten alleen voordeel voor de grotere bedrijven.

Een voordeel voor zowel de melkfabriek als de veehouder is dat de in tanks opgeslagen melk slechts twee tot driemaal per week door de melkfabriek met speciale tankauto's wordt afgehaald, terwijl dat met de melkbussen tweemaal per dag gebeurt.

Voordelen

Naast arbeidsbesparend, zou de koeltank ook kwaliteitsverbeterend werken. Immers zo redeneert men, melk heeft praktisch dezelfde temperatuur als het lichaam van de koe. Hoe sneller de melk wordt gekoeld, des te sneller wordt een verdere ontwikkeling van de bacteriën tegengegaan. De kans op melk van de eerste klas is aanzien groter dan op melk van de tweede of derde klas, hetgeen voor de veehouders een betere prijs betekent.

1967-08-19 Tankmelken bij De Maatschap Dronrijp) kan beginnen

1967-08-25 (Peel en Maas) Omwenteling op komst door melktank

Leeuwarder Courant 1967-08-19

Tankmelken bij De Maatschap kan beginnen

De proef met melkwinning via een leidingsysteem en bewaring in melktanks bij een aantal leden van de zuivelcoöperatie De Maatschap in Dronrijp staat te beginnen. Voor de proef is een subsidie beschikbaar van het Ontwikkelings- en Saneringsfonds. Ook bij de Domo-fabriek in Bedum zal een dergelijke proef worden georganiseerd. De melktanks, waarin de melk twee tot drie dagen op de boerderij kan worden bewaard, voor de proef zijn besteld bij een Rotterdamse onderneming.

Peel en Maas, 25/08/1967; p. 11/14

Melkweg

Nu enkele grote melkfabrieken het startsignaal gaven, staat er weer een grote omwenteling in de melkproductie voor de deur. Grote koeltanks zullen bij de boer de elektrisch gewonnen melk opvangen en de fabriek hoeft slechts nu en dan een tankwagen te sturen, om de verzamelde voorraad van enkele dagen op te halen.

Het economische voordeel is duidelijk. Het hygiënisch argument is ook doorslaggevend. De melk kan beter in koeltanks worden bewaard dan in metalen bussen langs de weg en op de wagens warm te worden gestoofd. Want in warme melk ontwikkelen zich ontelbare bacteriën.

Er is ook al sprake van melktransportleidingen tussen fabriek en dichtbij gelegen boerderijen. Straks wordt de elektrische melkmachine vanuit de controlekamer op de zuivelfabriek bediend en kan de boer zich geheel aan zijn akkers wijden!

Obligatielening van CMC (vier miljoen) tegen 6¾ procent

Op vrijdag 29 september wordt de Inschrijving opengesteld op 14 mln. 6¾ procent 15-jarige obligaties 1967 van de Coöperatieve Melkcentrale GA (CMC) te Den Haag, tegen 98½ procent. De stortingsdatum is maandag 9 oktober. Notering ter beurse zal blijkens het prospectus, worden aangevraagd. Deze lening maakt deel uit van 6¾ pct lening 1967, groot maximaal f 6 8 mln, waarvan f 2 mln. is gereserveerd voor de leden van de vereniging. Aflossing geschiedt door uitlotint á pari in zeven jaarlijkse termijnen van 1976 tot en met 1982.

De opbrengst zal onder meer worden aangewend ter financiering van de voortschrijdende centralisatie en rationalisatie van de vele melkinrichtingen, zuivelfabrieken en fabrieken van andere voedings- en genotmiddelen, waarbij de coöperatieve vereniging ten nauwste is betrokken. Daarnaast zijn belangrijke bedragen nodig voor de vervanging van ijzeren melktransportmateriaal door aluminium en voor de inschakeling van rijdende melkontvangsten met de daarbij behorende outillage op de boerderijen. Per 1 april van dit jaar telde de CMC 9759 ledenveehouders.

Peel en Maas 1967-11-03

Advertentie voor Simplex Melkmachine met.....melkleiding en koeltank

Peel en Maas 1967-12-22

Voorlichtingsbijeenkomst CZ Venray over RMO en melktank

Peel en Maas, 03/11/1967; p. 18/18

H.H. veehouders

Het is weer bijna staltijd.
Wij hebben alle onderdelen voor
SIMPLEX melkmachines in voorraad

Vraagt vrijblijvend prijs op van **SIMPLEX** volautomatische melkleiding met koeltank.

H. Versleijen
Oirlo 04787-266

Peel en Maas, 22/12/1967; p. 2/24

**VOORLICHTINGS-
BIJEENKOMSTEN**

De coöp. Zuivelfabriek Venray is bezig met voorlichtingsbijeenkomsten over het ophalen van melk met de rijdende melkontvangst en over de diepkoeling van de melk.

Gisteren, donderdag, waren die voorlichtingsbijeenkomsten in Ysselsteyn en Vredepeel; voor vandaag, vrijdag, zijn ze gepland in Oirlo, zaal Rongen 1.30 uur en in het gemeenschapshuis van Leunen om half 8.

Een leerzame bijeenkomst

Jaarlijkse contactmiddag voor melkveehouders te Zierikzee

Praatje over de mogelijkheden voor het langer bewaren van melk

ZIERIKZEE, 8-1. Met een lezing over „*Ontwikkelingen op het gebied van de melkwinning, -bewaring en het transport*” werd maandagmiddag in het Huis van Nassau de jaarlijkse contactbijeenkomst voor melkveehouders gehouden, georganiseerd door de *Provinciale Melkwinningcommissie van het Landbouwschap*.

De inleider, die de lezing met dia's verduidelijkte was de heer G. van der Gaast, technisch medewerker van het Rijkszuivelconsulentschap uit Wageningen. De heer Van der Gaast stelde in zijn causerie in de eerste plaats de mogelijkheden voor het langer bewaren van melk aan de orde.

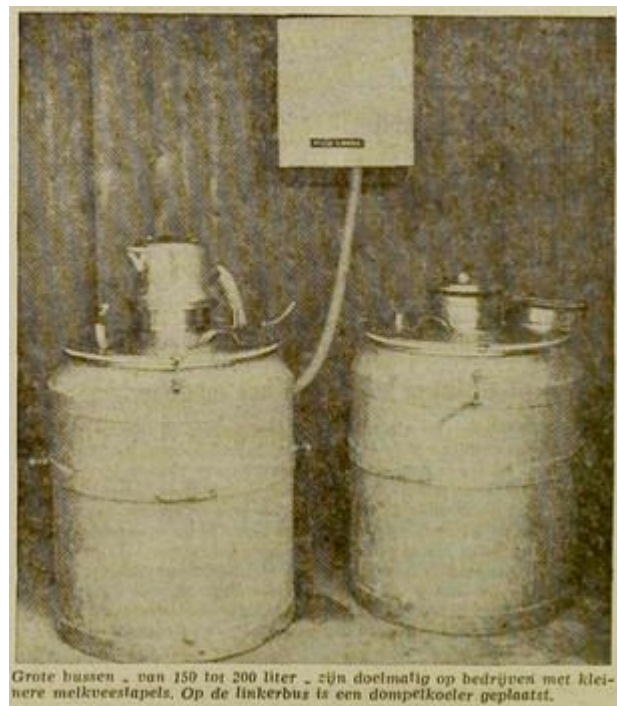
Wanneer de melk één of twee keer per dag van de boerderij wordt afgehaald is de tijd van verantwoording, voor de kwaliteit van de melk niet zo lang. Indien de melk echter langer b.v. 2 of 3 dagen op de boerderij moet worden bewaard, is het nodig dat ze wordt diepgekoeld, wat betekent dat de temperatuur van de melk op 4° C moet worden gebracht. Voor bedrijven met veestapels van meer dan 10 melkkoeien zijn melktanks met diepkoeling het meest geschikt.

De opslagruimte, de inhoud van de tank, zal dan voldoende moeten zijn voor tenminste vier melkmalen en in de top van de productie waarbij dan rekening wordt gehouden met een buffercapaciteit van 50 liter per koe. Worden de koeien in de zomer niet bij huis gemolken dan gebruikt men voor het vervoer van de melk uit de weide naar de grote tank op de boerderij, één of twee enkelwandige grote bussen van 150 á 200 liter inhoud, óf transparttankjes van b.v. 400 à 600 liter.

De melktank kent twee manieren van diepkoeling. Bij de melktank met diepkoeling volgens „ijsbanksysteem” wordt met behulp van een koelmiddel een „koude voorraad” aangelegd in de vorm van een bepaalde hoeveelheid ijs. Daarnaast is er de melktank met diepkoeling volgens „directe verdamping”.

Hier wordt geen „koude-voorraad” gevormd. De koelspiralen liggen direct tegen de binnenvand aan.

Er zijn ook kleinere diepkoeltankjes te koop, die kunnen worden gebruikt op bedrijven met weinig melkkoeien. Op bedrijven tot 10 melkkoeien met een toproductie van 400 liter melk



Grote bussen - van 150 tot 200 liter - zijn doelmatic op bedrijven met kleinere melkveestapels. Op de linkerbus is een dampelkoeler geplaatst.

in twee dagen, kan men grote geïsoleerde melkbussen van 150 á 200 liter inhoud gebruiken. Als opslagruimte voor vier melkmalen zijn bij 10 koeien dus twee van zulke bussen voldoende.

Ook voor de kleinere hoeveelheden zijn twee mogelijkheden: de dompelkoeler met „directe verdamping” of een grote bus en de kleine koelmachine op geïsoleerde koelbak, waarin enkele bussen worden geplaatst. „Bij de aanschaf van de apparatuur voor diepkoeling moet men niet individueel te werk gaan, maar neemt u contact op met de afnemer van uw melk”, was de raad van de heer Van der Gaast. Alle apparatuur met betrekking tot het melken dient eigenlijk in, een goed ingericht en hygiënisch melklokaal bij elkaar te zijn.

Uitvoerig besprak de heer Van der Gaast de „rijdende melkontvangst” (RMO). De veehouders dienen dan de mogelijkheid op hun boerderij te scheppen de melk tenminste twee dagen te kunnen bewaren. Dit vergt een grote investering. Een melkkamer is in dat geval een vereiste. Er worden op het ogenblik op zeven projecten in het land proeven genomen waarbij o.a. wordt nagegaan de kosten voor de boerderij, welke apparatuur het meest geschikt is enz. De zuivelfabrikant wil weten of de diepkoeling invloed heeft op verkingsprodukten zoals kaas en boter.

Machinaal melken.

Ideaal voor de melkveehouder is een melkleiding als aansluiting op het machinaal melken. De aanleg van de leidinginstallatie moet aan hoge eisen voldoen. Bij een goede uitrusting vraagt het onderhoud niet veel werk.

Als de melk met een „rijdende ontvangst” wordt opgehaald (wat in de toekomst op Schouwen-Duiveland niet denkbeeldig is) zullen de veehouders dus voor investeringen staan van ongeveer *f* 1000 per koe. Het O. en S. fonds keert hiervoor een subsidie uit van 40 % zodat voor de boer nog *f* 600 overblijft. Dit onderwerp ontlokte in de vergadering een levendige discussie.

De voorzitter de heer L. M. Moermond, sprak van een teleurstellende opkomst, hetgeen hij in verband bracht met het feit dat de vergadering deze keer in de middag werd gehouden. Ongetwijfeld was het, voor de melkveehouders van SchouwenDuiveland een leerzame en interessante middag.

Suggestie op C.B.T.B. conferentie

Melkrijden op zondag wordt overbodig

UTRECHT - Voor de veehouders in Nederland openen zich perspectieven tot belangrijke vereenvoudiging van de werkzaamheden op het bedrijf. Vooral voor het werk op zaterdag en zondag en ter verkrijging, van meer vrije tijd in het weekeinde kan dit van groot belang worden.

In plaats van de melkrijder, die op vaste tijden de bussen melk gereed voor verder vervoer bij de boerderij moet aantreffen, wordt in de toekomst melkopslag in gekoelde tanks op, de boerderij mogelijk, zodat de boer zijn melktijden zelf kan vaststellen en zaterdagmiddag en zondag de melk kan bewaren tot maandag.

De technische installatie op het bedrijf, die hiervoor nodig wordt, gaat de boer extra geld kosten, maar hier staat tegenover: meer gemak en meer vrije tijd. Voor de melkfabriek is bovendien de exploitatie van een grote tankauto, die de melk bij de boerderijen inneemt, goedkoper dan de oude melkrijder met melkbussen. Bij coöperaties, die het prijsvoordeel doorbetalen aan de boer, kan dit betekenen, dat aan overschakeling naar het nieuwe systeem op den duur geen extra kosten voor de boer verbonden zijn.

Drs. C. Timmer, directeur van de *Coöperatieve Melk Centrale*, het grootste melkverwerkende bedrijf in het westen van het land, vertelde gisteren op de veehouderijconferentie van de Nederlandse Christelijke Boeren- en Tuindersbond bijzonderheden om er het nieuwe systeem van melkontvangst, dat bij de CMC al wordt toegepast.

Nieuwe Leidsche Courant, 1968-01-20

Revolutionair melksysteem uniek voor bollenstreek

Waarom „klein bouwlust” groot kan zijn.

Veehouder Jansze uit Voorhout staat met zijn nieuwe stal opnieuw vooraan

(Van een onzer verslaggevers)

VOORHOUT - Van een streek die zelfs aan de bollen haar naam ontleent, verwacht je op landbouwgebied geen daverende dingen. In de bollenstreek komt het agrarisch bedrijf dan ook maar een ondergeschikte plaats in. Des te meer verbazing trekt het in Voorhout, midden tussen de straks weer bloeiende bollen, een boerderij aan te treffen, waar voor Nederland revolutionaire methoden worden toegepast.



De Hoeve Klein Bouwlust Foto's: N. van der Horst

Achter zijn uit 1632 daterend hoeve *Klein Bouwlust* aan de Jacoba van Beierenweg, heeft de xx jarige veehouder H. G. W. Jansze een stal laten bouwen, waarop niet alleen zijn collega's uit de omgeving jaloers kunnen zijn.

De stal, waarin 42 dromerig kijkende melkkoeien hun tijd staan te herkauwen in gezelschap van een extra goed vastgebonden, vriendelijk uitziende stier, is opgetrokken uit betonplaten. Uniek is het interieur van de op een constante temperatuur van 15 graden Celsius gehouden ruimte.

Het bijzondere van dat interieur zit hem in een op Amerikaanse leest geschoeide melk-leiding, die tussen de voorpoten van de koeien doorloopt en de melk in 'n grote tank met een inhoud van 2500 l. brengt. In de - voor een leek op technisch gebied van allerlei onbegrijpelijke meters, kijkglasjes en toestanden voorziene - tank wordt de melk vloeibaar en op temperatuur gehouden. Het gevaarte heeft ?000 gekost, waarmee meteen 't subsidie die voor de bouw van de hele stal was uitgeput.



Het exterieur van de uit betonplaten opgetrokken koeienstal.

Het grote voordeel van dit systeem waaraan nauwelijks meer enig handwerk te pas komt, is dat de wagens van de melkfabriek niet meer tweemaal per dag, maar slechts tweemaal per week hoeven te komen om de toekomstige inhoud van yoghurt-, pap-, vla- en melkflessen af te voeren.

Per dag levert de Bouwlustige veestapel namelijk zo'n 800 liter melk. Alleen in het voorjaar, wanneer de produktie groter is, komt de wagen driemaal per week langs.

Arbeidsbesparing

De melk-leiding is overigens niet helemaal naar Amerikaans voorbeeld gemaakt. Anders dan daar zijn in Voorhout de buizen niet achter maar voor de koeien aangebracht en, wat belangrijker is, de leiding ligt laag, wat in Amerika ook al onbekend is.

Dank zij die lage ligging. 'n „uitvinding" van de vertegenwoordiger van de leveranciers, wordt voorkomen, dat de vacuümpomp zijn werk niet aankan.

Het volledig geautomatiseerde systeem betekent een belangrijke arbeidsbesparing, zowel voor de heer Jansze zelf als voor zijn afneemster. de Coöperatieve Melkcentrale in Gouda. Kwamen tot nu toe aan het melken twee man te pas, straks kan het karwei door één man worden geklaard. De besparing voor de melkfabriek komt tot uitdrukking in de hogere prijs die voor de melk wordt betaald.



Het interieur van de veestal met links en rechts langs de grond de melkbuisen.

Doordat de nieuwe stal van de heer Jansze later werd afgebouwd dan voorzien was, liep hij net de Nederlandse primeur mis. Een bedrijf in Leimuiden is nu met de eer gaan strij-

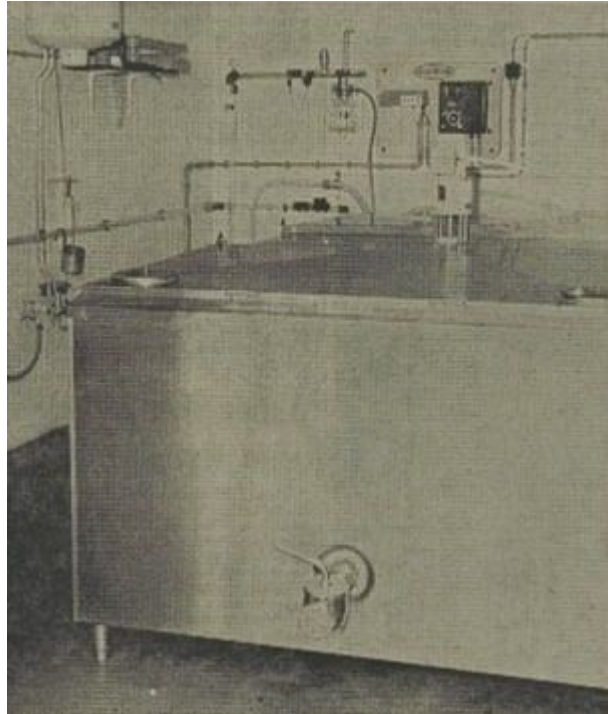
ken. De Voorhoutse veehouder ligt er niet wakker van. In elk geval behoort hij tot de zeer weinigen in Nederland die zo'n stal de hunne kunnen noemen en voorzover bekend is hij zeker in de bollenstreek wel de eerste die ermee voor de dag is gekomen.

Naam hooggehouden

De nieuwe stal. 27,5 meter lang en 10 meter breed, biedt nog een ander belangrijk voordeel. Stroomt voor de koeien langs de melkweg, achter ze is dat het geval met de mest, die via zgn. drijfmestroosters wordt afgevoerd naar een sloot. Vuile handen komen er niet meer aan te pas. De koeien zelf kunnen niet op die roosters gaan staan of liggen, doordat het voor hen bestemde plateau enkele centimeters hoger is.

Met deze van de meest verbluffende gemakken voorziene stal heeft veehouder Jansze de naam die hij in Nederland, en in de bollenstreek in het bijzonder, heeft, hooggehouden. Zijn vader, wijlen de heer Ant. Jansze, was in 1955 een van de eersten die overging op het elektrisch melken. Wat toen nog revolutionair was, is nu de gewoonste zaak van de wereld geworden. Tegen de tijd dat het melkleidingsysteem dat ook is, zal in Voorhout wel een nog opzienbarender methode worden toegepast Als dat nog mogelijk is, tenminste.

Leeuwarder Courant 1968-02-01



De volledig automatisch werkende melktank.

Fabriek Lutjewinkel is autoriteiten te vlug af met proef voor tankmelken

Nederlandse industrie ontgaat order van 300 miljoen gulden

(Van onze landbouwredacteur)

Bij de coöperatieve zuivelfabriek „De Maatschap” In Dronrijp wordt een proef opgezet om na te gaan of het melken in de tank met gekoelde bewaring op de boerderij ook gevolgen heeft voor de kwaliteit van de kaas. Er zijn met een flinke subsidie van het Ontwikkelings- en Saneringsfonds reeds een groot aantal (40) tanks bij Dronrijp geplaatst. Ook elders in het land vinden proeven met tanks plaats o.a. vanwege de Novac in Flevoland. In totaal zijn 350 boeren bij de proeven betrokken.

Buiten de proef en de subsidiëring valt hetgeen in Lutjewinkel bij Schagen in Noord-Holland gebeurt. Gisteren werd daar reeds een beetje officieel de honderdste tank geïnstalleerd. Op het ogenblik ontvangt Lutjewinkel zestien procent of 12,5 miljoen kg melk van de in totaal 78 miljoen kg via de melktank. De resultaten bij de kaasfabricage zijn uitstekend.

Ieder kon zich daar gister in Schagen uitgebreid van overtuigen. De NCK, een zusterorganisatie van de Frico, beoordeelt de kaas goed tot zeer goed. Bij speciale proefbakken kaas, waarin de melk van drie dagen was verwerkt had men soms minder goede uitslagen.

Het feit, dat Lutjewinkel niet ingeschakeld is als proefobject van het ministerie, is een gevolg van de weigering van Lutjewinkel om zich neer te leggen bij de enge voorwaarden, die er aan de subsidiëring gesteld werden. De voorzitter van deze Noordhollandse coöperatie, de heer W. van der Oort, van Barsingerhorn meende, dat mede als gevolg van een falen van de overheid de Nederlandse industrie een order zal ontgaan van 300 miljoen gulden aan melktanks op de boerderijen. De heer Van der Oort was van mening, dat de overheid in het melktankproject verdoemd is met het gevolg, dat er een groot stuk werkgelegenheid in Nederland verloren gaat.

De tanks moeten alle geïmporteerd worden en naar schatting zullen er in Nederland 30.000 nodig zijn. Zij kosten gemiddeld 10.000 gulden. Bij samenwerking hadden de tanks in Nederland kunnen worden gebouwd. De boer had dan zeker een goedkopere tank kunnen hebben. De overheid heeft gefaald, zo zei de heer Van der Oort, terwijl de subsidie, die toegepast wordt niet bijdraagt tot een structurele, verbetering van de melkveehouderij. Overigens achtte de heer Van der Oort het nog niet te laat om alsnog tot de bouw van de tanks in Nederland te komen.

De hoofddirecteur de heer B. Knijnenberg, deelde mee, dat de fabriek het aantal merken tanks tot vier (alle Amerikaans) heeft beperkt. Door middel van de Coöp. Zuivelbank in Alkmaar worden leningen verstrekt aan de boeren voor de installatie van de tanks. De leningsbedragen variëren van 8000 tot 16.000 gulden. De fabriek betaalt de tankmelkers een toeslag van een cent per kg melk. Voor de fabriek vervallen namelijk kosten voor vervoer, ontvangst, koeling en opslag.

Een premie wordt ook verder twee jaar lang gegeven om het tankmelken zo snel mogelijk op gang te brengen, opdat de drie dure rijdende Deense melkontvangsten geen leeg loop hebben. De heer J. Osinga van de staf van Lutjewinkel deelde ons nog mee, dat de tankmelk vanwege de kwaliteit (83 procent eerste klas) in de eerste plaats geleverd wordt naar de Melco In Alkmaar, de centrale consumptiemelk-inrichting van Noord-Holland. De kosten van het melkophalen liggen bij Lutjewinkel voor vervoer in bussen op ongeveer een cent (Friesland ruim een halve cent). Van de dertig melkritten van Lutjewinkel zijn er dit jaar vier uitgevallen. De beide overbelaste melkontvangsten in Lutjewinkel hebben het een stuk gemakkelijker gekregen. Het is de bedoeling om geleidelijk verder over de schakelen op het tankmelken, waardoor de tweede melkontvangst ook stopgezet kan worden. De tankmelk kan namelijk zonder meer in de fabriekstanks worden gepompt.

Lutjewinkel heeft 1100 veehouders, die gemiddeld 70.000 kg melk mm de fabriek leveren. De levering van de 104 tankmelkers is gemiddeld 150.000 kg. Er zijn zes tankmelkers met meer dan 200.000 kg melk, maar er zijn er ook drie, die minder dan 50.000 kg melk hebben. Als de fabriek om de melk komt op de boerderij dan staan er doorgaans vijf melkmalen in de tank.

Zondags wordt er niet gereden. De opgehaalde melk wordt in ieder geval de volgende dag verwerkt.

Vergadering C.M.M.C.

Gaat koeltank, de melkbus vervangen?

BRUINISSE, 15-2. In de vergadering van de C.M.M.C. afdeling Oosterland-Bruinisse heeft de voorzitter, de heer D. Eveleens de vraag in het midden gelegd of het zin zou hebben, ever te schakelen op het in gebruik nemen van melktanks op het bedrijf, zoals in andere streken van ons land wel het gebruik is. Het melkvervoer kost namelijk jaarlijks *f* 150.000,-. Door het gebruik van tanks (ondergekoeld) zou het aantal ritten per week belangrijk kunnen worden gereduceerd. Het schoonmaken van melkbussen vervalt dan eveneens. De tanks zijn eigendom van de fabriek.

Om zich over een en ander te oriënteren heeft het bestuur van de C.M.M.C. Schouwen-Duiveland een reis gemaakt naar Boekelo, waar men met tankopslag werkt. De tanks staan aan de rand van het bedrijf langs de weg, in een daartoe gemetselde opslagplaats.

De kosten (investering) zouden ongeveer *f* 1000,- per koe bedragen, terwijl minder dan 6 of 7 koeien per bedrijf niet in de regeling konden mee komen. Daar er nogal wat bedrijven zijn op Schouwen-Duiveland waar niet meer dan vier koeien worden gehouden, zou in zulke gevallen natuurlijk het bestand aan melkvee moeten worden opgevoerd. Daarnaast was het genoemde bedrag van *f* 1000,- per koe echter zo hoog, dat het de meeste aanwezigen afschrok. Nog meer nadelen werden opgesomd.

.....

Binnenkort proeven in Jelsum

Nijboer gooit melkvaten in strijd tegen tankmelk

Omwenteling in vervoer door melkbus van 240 titer

Een omwenteling op het gebied van het vervoer van melk van de boerderij naar de fabriek lijkt mogelijk door een idee - een ei van Columbus - van de heer H. Nijboer, directeur van de *Leeuwarder Melkinrichting* (Fresia). Hij wil de traditionele melkbussen van 30 liter vervangen door melkvaten in ongeveer dezelfde vorm maar met een inhoud van 240 liter melk. Dit melkvat laat zich gemakkelijk koelen en is geschikt voor mechanisch lossen en laden. Maandag een week start bij de bekende veefokker Th. Schuiling van het bedrijf Wassenaar-Schuiling te Jelsum en bij diens collega A. Oostenbrug, ook in Jelsum, een Proef met deze melkvaten.

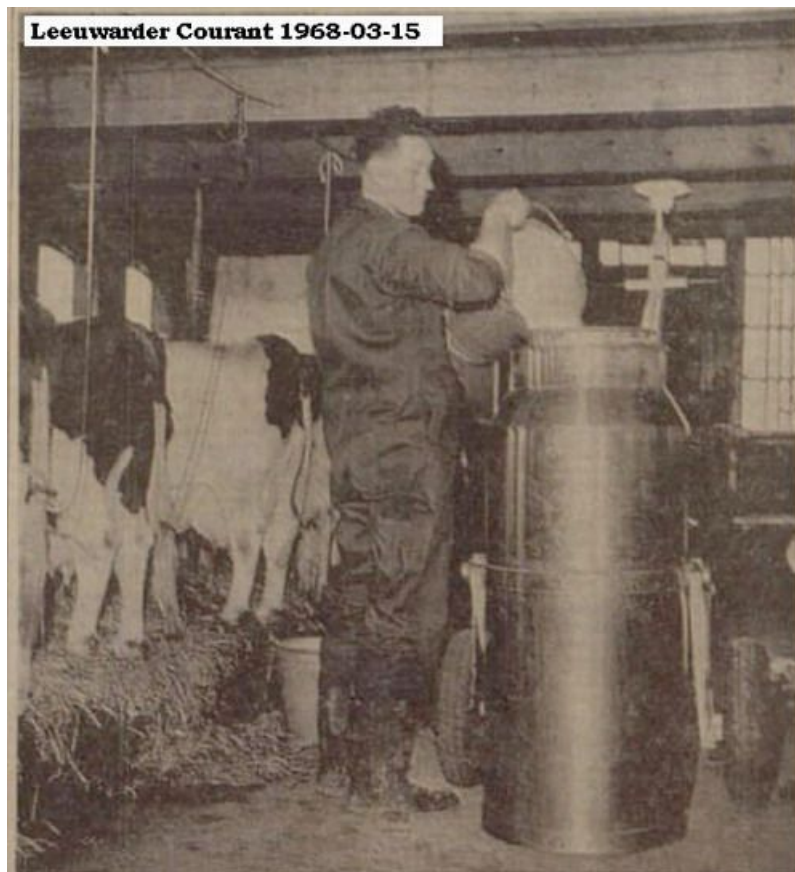
De bedoeling van deze proef is te tonen, dat het zogenaamde tankmelken overbodig en duur is. De heer Nijboer vindt er wat dat betreft geen doekjes om. Hij stelt, dat het melken in een tank op de boerderij, die leeggepompt wordt door een „rijdende melkontvangst” (RMO) op ongeveer twee cent per kg melk komt. Het systeem dat hij bedacht heeft zou niet tot een verhoging van de huidige kosten leiden. Wel zou zijn systeem boven het busvervoer het voordeel hebben, dat er gekoelde melk op de boerderij is. De melkinrichting in Leeuwarden heeft lage transportkosten voor de melk, namelijk 0,8 cent per kg bij het bestaande bussensysteem. Bij omschakeling op het systeem-Nijboer zou dit transport nog een halve cent goedkoper worden waar investeringen op de boerderij van 0,6 cent per kg melk tegenover staan.

Het grote voordeel van dit systeem acht de heer Nijboer, dat in tegenstelling met het tankmelken ook de veehouders, die slechts weinig melk aan de fabriek leveren er aan mee kunnen doen. Bij hen wordt de melk eenmaal in de twee dagen opgehaald. Bij de grotere boeren, die dagelijks meer dan 120 liter melk afleveren, komt de fabriek eenmaal daags om de melk. De Friese Zuivelbond heeft de berekeningen van de heer Nijboer gecontroleerd en er geen fouten in kunnen ontdekken

De invoering van tanks op de boerderij vervult de heer Nijboer met grote zorg, omdat het huidige efficiënte systeem van melkophalen doorbroken wordt en omdat de tankmelkers een subsidie van de fabriek vragen van ongeveer een cent per kg melk. De heer Nijboer acht deze subsidie niet verantwoord, omdat er duurder werken voor de fabriek uit voortvloeit. De tank kan niet overal geplaatst worden, zodat de vrachtauto's met bussen en de tankwagens langs dezelfde weg moeten rijden, waar vroeger slechts een auto van de fabriek kwam. De subsidie, die aan de tankmelkers gegeven wordt, komt uit de zak van degenen, die niet meedoen of die door de ligging van hun bedrijf niet mee kunnen doen. Alle boeren kunnen deelnemen aan het melken in de vaten van 240 liter, waarbij de fabriek alle investeringen ook op de boerderij voor zijn rekening neemt. Er vloeit dan voor de fabriek een kostenverhoging uit voort van 0,1 cent per kg, waartegen de kwaliteitsverbetering van de melk door de koeling ruimschoots opweegt

De melkvaten van de heer Nijboer worden gemaakt van roestvrijstaal, waardoor het mogelijk is op de fabriek tot chemische reiniging (met zuur en loog) over te gaan. De reiniging wordt daardoor eenvoudiger dan bij de bestaande bussen mogelijk is. Het transport van de melkvaten in de fabriek moet geschieden langs kabelbanen. De bussen gaan langs transportbanden over de vloer. Op de boerderij wordt het volle vat met een steekwagen aan de hand vervoerd.

Het steekwagentje kan ook achter de trekker of een personenauto rijden. De kraan van de vrachtauto van de fabriek zet de vaten van en op de auto. De heer Nijboer meent, dat de melkvaten ook geschikt zijn voor vervoer per boot, een probleem, waarmee de fabrieken in Friesland nog tientallen jaren te maken zullen hebben.



Leeuwarder Courant 1968-03-15

*Twee soorten:
200 en 240 liter*

Eerste proeven met melkvaten in Jelsum

Twee veehouderijen in Jelsum genieten de primeur van het melkvat: die van de bekende veefokker Th. Schuiling en die van diens collega A. Oostenbrug. Het betreft een proefneming. Het idee van de melkvaten is afkomstig van de heer H. Nijboer, directeur van de Leeuwarder Melkinrichting (**Fresia**). De heer Nijboer verwacht van zijn melkvat (dat 200 of 240 liter melk kan bevatten) een omwenteling in het vervoer van de melk van de boerderij naar de fabriek. Ook de kwaliteit van de melk zou een verbetering ondergaan. Dit door koeling tot tien graden (boven nul) op de boerderij zelf.

Het melkvat van 240 liter in de stal van de heer Th. Schuiling te Jelsum. Voor bedrijfsleider Germ de Boer is de hoogte, 1,24 meter, geen bezwaar.

Beide bedrijven hebben ongeveer een gelijk aantal melkkoeien: veertig tot vijftienveertig. De heer Schuiling kreeg van de LMI vier vaten van elk 240 liter op proef en de heer Oostenbrug twee van elk 200 liter. Het is de bedoeling dat de avond- en morgenmelk gescheiden bewaard blijft. Het vervoer van de melkvaten levert geen probleem op, tenminste niet wanneer het vee op stal gemolken wordt, zo konden belangstellenden gistermiddag zien. Een steekwagentje rijdt de vaten met groot gemak naar de koelmachine en later naar de weg, waar een vrachtauto de super-bussen mechanisch kan opladen. De heer Nijboer, die bij de eerste proefnemingen met „zijn“ melkvat (hij spreekt zelf van container) aanwezig was, verwacht dat de melkvaten van 200 liter uiteindelijk het meeste succes zullen opleveren.

Leeuwarder Courant 1968-04-19 D1

Leermeester voor Friezen

Amerikaan komt kijken wat hij aanrichtte

De heer Merritt S. Hewitt uit North Bennington in de Amerikaanse staat Vermont brengt op het ogenblik een bezoek aan Friesland om eens te kijken bij de Friezen, die na de oorlog op zijn bedrijf gewerkt hebben. Hij heeft zijn hele gezin van zeven personen meegebracht en hij logeert bij de directeur van de coöperatieve zuivelfabriek De Maatschap in Dronrijp, de heer H. de Boer. Een broer (Wietse) en een zoon (Gerben) van de heer De Boer hebben op het melkveehouderbedrijf van de heer Hewitt gewerkt evenals het bekende Jongereinlid Hessel Bouma uit

De heer De Boer kwam door de heer Hewitt in nauw contact met de ontwikkeling van de tankmelkerij in Amerika. De heer De Boer voorzag, dat dezelfde factoren, die in Amerika de algehele

invoering van de tanks tot gevolg hadden, ook in Nederland golden. De fabriek in Dronrijp besloot daarom ook dit tankmelken aan te pakken. Er wordt in Dronrijp een proef mee gedaan en 43 bedrijven melken voor deze fabriek in de tank. De proef wordt gesubsidieerd door het Ontwikkelings en Saneringsfonds. De heer Hewitt vertelde ons gister, dat het tankmelken in Amerika in ongeveer tien jaar zijn beslag heeft gekregen. Het begon aarzelend, daarna ging het snel en geleidelijk kwamen ook de laatste boeren over naar dit systeem, waarbij de melk op de boerderij gekoeld en bewaard wordt. De boeren, die niet meedelen, staakten geleidelijk de melkveehouderij.

.....

Leeuwarder Courant 1968-08-26

Geertjes overweegt produktie van melktanks voor bedrijf uit VS

NV Gebr. Geertjes te Assen, groothandel in o.a. melkkoelapparatuur en voorts in verwarmings-, elektrische en huishoudelijke apparaten, heeft onlangs de machinefabriek Zeiler nv te Lichtenvoorde overgenomen, zo deelt de directie van Gebr. Geertjes mede. Zeiler fabriceert apparaten voor de stationaire en mobiele melkontvangst ten behoeve van de Nederlandse zuivelindustrie. Gebr. Geertjes is van plan om de produktie bij Zeiler met andere artikelen voor de zuivelindustrie uit te breiden. Daarbij wordt tevens overwogen om voor de Amerikaanse onderneming Paul Mueller Cy zg. melktanks te gaan produceren voor geheel West-Europa. Geertjes verzorgt thans reeds de verkoop van deze tanks voor dit gebied. Paul Mueller Cy heeft Geertjes bij de overneming van Zeiler van advies gediend. Geertjes heeft ca. 200 en Zeiler ca. 50 personeelsleden in dienst.

Sterk gegroeid sedert 1948

Hoeksma en Velt NV gaat nieuwe fabriek bouwen in Leeuwarden

Hoeksma en Veldt NV., machine- en apparatenfabriek en installateurs van pijpleidingen, zal binnen afzienbare tijd een nieuwe fabriek laten bouwen op de oever van het Van Harinxmakanaal op het industrieterrein De Zwette. Het bedrijf heeft nu gebouwen betrokken aan de Zwettestraat-hoek Marshallweg. Het zojuist aangekochte terrein is 26.000 m² groot. Daarvan zal in eerste aanleg 4000 m² worden bebouwd exclusief de kantoren. De te bouwen werkhal krijgt een lengte van tachtig meter, Een deel wordt in hoogbouw opgetrokken. Hoeksma en Veldt NV. maakt namelijk (ook) grote tanks, waartoe in 1960 al een uitbreiding nodig was van de panden aan de Zwettestraat.

De personeelssterkte van het bedrijf, nu 110 medewerkers, zal na een aanloopperiode van enige jaren toe kunnen nemen tot 250. De geschiedenis van dit florerende bedrijf is nog jong. In 1948 richtten de heren Hoeksma en Velt aan de Posthoornsteeg, in een vroegere paardstal, een machinefabriek op welks activiteiten voornamelijk waren gericht op de zuivelwereld. In de Posthoornsteeg was geringe uitbreiding mogelijk. Er werd dan ook gebouwd, maar na enige jaren kwam het bedrijf toch weer te krap in zijn jasje te zitten.

In 1955 kwam Hoeksma en Velt NV. terecht in een hal van de Stichting Leeuwarder Industriegebouwen. De drie eerste medewerkers uit de pionierstijd in de Posthoornsteeg, T. Huijzinga, D. Suk en J. v. d. Haring waren toen reeds in gezelschap van 35 anderen. Directeur F. Hoeksma: „Toen de verhuizing in 1955 achter de rug was zei ik: dat nooit weer. Nu staan we er weer voor. We hebben nu wel zoveel grond gekocht, dat in mijn tijd geen verhuizing meer nodig zal zijn.” In 1955 trok de heer F. Velt zich uit de directie terug. Na 1955 is er om de vijf jaar een bedrijfsvergroting uitgevoerd.

De serie wordt straks verlengd met 1970 - het jaar waarin althans een deel van het nieuwe bedrijf zal kunnen worden betrokken. Hoogtepunten gedurende twintig jaar waren, behalve de uitbreidingen, het welslagen van pogingen om stalen pijpen koud te buigen (een primeur voor Nederland), de samenwerking met de Deense machine- en apparatenfabriek „*De Danske Mejeriers Maskinfabrik DDMM*” te Kolding, Denemarken en, in 1965, de aankoop van het beledende pand van Copini aan de Marshallweg. De samenwerking met DDMM begint vruchten af te werpen. Hoeksma en Velt NV heeft voor Nederland van het Deense bedrijf de licentie gekregen voor de productie van een rijdende melkontvangst. Mede met het oog hierop zijn de nieuwbouwplannen ontwikkeld.

De technische ontwikkeling in de zuivelindustrie 1968

De heer I. Leistra, directeur van de Technische Dienst van de FNZ, geeft een beschrijving over de ontwikkeling van de technische outillage van de zuivelindustrie. Het mechaniseren en programmeren is nu bij alle bereidingsprocessen mogelijk. In de toekomst zal hiervan steeds meer gebruik worden gemaakt.

De laatste jaren is er in de Nederlandse zuivelindustrie een duidelijke concentratie van de productiebedrijven waar te nemen.

De hoeveelheid melk, welke per jaar en per bedrijf gemiddeld wordt verwerkt, is hierdoor toegenomen van 12 miljoen kg in 1965 tot 20 miljoen kg in 1968.

Over de oorzaken, welke tot deze concentratie hebben geleid, zal hier niet worden uitgeweid. De steeds stijgende lonen hebben de vraag naar arbeidsbesparende installaties gestimuleerd, terwijl verschillende bedrijven nieuwe apparatuur hebben moeten aanschaffen ter vervanging van versleten of verouderde installaties om aan de steeds hoger wordende kwaliteitseisen te kunnen voldoen.

De hiervoor nodige investeringen worden gemakkelijker afgeschreven wanneer meer melk wordt verwerkt, terwijl ook de invoering van de gemeenschappelijke EEG-markt dit concentratieproces heeft bevorderd. Verwacht wordt, dat het aantal productiebedrijven in de naaste toekomst nog verder zal verminderen, waardoor de gemiddelde bedrijfsgrootte nog verder zal toenemen.

De toenemende bedrijfsgrootte en de noodzaak tot opvoering van de arbeidsproductiviteit leiden naar een vraag van steeds groter worden uurcapaciteiten en naar mechanisering en automatisering van de productieprocessen

De aan de gang zijnde ontwikkelingen zullen nu hieronder per onderdeel van de fabriekmatige verwerking van de melk worden besproken. *

Het vervoer en de ontvangst van de melk

Verreweg de meeste melk wordt in ons land per melkbus aan de zuivelfabriek afgeleverd. Sedert de tweede wereldoorlog is de apparatuur van de bussenmelkontvangst steeds meer verbeterd.

Door toepassing van kettingbanen, stortapparaten, automatische melkbascules en monsterneemtoestellen, kannenwasmachines en aftapinstallaties voor retourproducten is het thans mogelijk, dat één man 750 à 800 melkbussen per uur ontvangt, resulterend in een capaciteit van ± 18.000 kg melk per uur, terwijl een tweede man eventueel belast is met de teruglevering van retourproducten naar de boerderij.

De moderne melkontvangstapparatuur is behoorlijk geperfectioneerd en nauwelijks te verbeteren. Alleen heeft men bij verschillende fabrieken moeite met het laag houden van het aantal thermosresistente bacteriën in de gereinigde melkbussen, daar gebruik van hard spoelwater het ontstaan van een steenlaagje in de melkbussen in de hand werkt. In deze gevallen zullen de kannenwasmachines zodanig moeten worden geconstrueerd, dat zo weinig mogelijk hard water van de voorspoeling meegesleept wordt naar de warme reinigingsbaden, of men zal

* Hier alleen opmerking over Melkbussen, melktank, RMO e.d., volledige tekst in [techniekmap IV pdf](#).

moeten overgaan op het gebruik van onthard water voor de voorspoeling en de reiniging van de melkbussen.

De laatste tijd is er echter een groeiende belangstelling voor de rijdende melkontvangst (RMO), gekoppeld aan het gebruik van koeltanks op de boerderij. Op de grotere bedrijven, waar bijv. meer dan 25 koeien worden gemolken en vooral wanneer men ook in de zomer op stal kan melken, is er grote belangstelling voor dit systeem. De boerderijtank betekent voor de boer op dit type bedrijf een groot gemak. Na het melken behoeft hij geen verdere zorg te besteden aan het koelen van de melk, want de koeling geschiedt geheel automatisch tot 4°C. Alhoewel dit systeem in ons land nog in het beginstadium verkeert, is er toch reeds een niet te verwaarlozen aantal rijdende melkontvangsten in gebruik, naar schatting 50 stuks.

Het eerst tot ontwikkeling gekomen type van een rijdende melkontvangstauto is het type waarmee zowel melkbussen als boerderijtanks leeggezogen kunnen worden. Dit type RMO is voorzien van een melkmeter met luchtafscheider en van een min of meer gecompliceerde inrichting om een representatief monster uit de melk te kunnen nemen. Deze zorgvuldig geconstrueerde monsternemer is noodzakelijk om een goed monster te kunnen nemen uit melkbussen, waarin de melk al een poos heeft gestaan en dus is opgeroomd. Vooral wanneer de melk diepgekoeld is, valt het niet mee om een goed monster uit deze opgeroomde melk te trekken. Dit type RMO is altijd voorzien van een melkpomp, welke wordt aangedreven door een aftakas van de automotor (PTO), zodat overal aan de kant van de weg de melk uit bussen kan worden opgezogen.

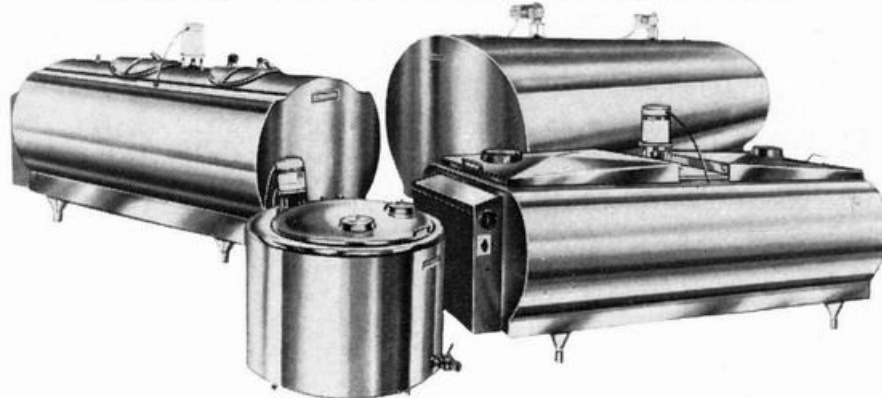
Sedert kort is er echter een veel eenvoudiger type van RMO ontwikkeld, nl. een type waarmee uitsluitend boerderijtanks leeggezogen kunnen worden. Iedere boerderijtank is voorzien van een roerwerk, waarmee binnen een paar minuten de melk homogeen geroerd kan worden, zodat het nemen van een goed monster veel eenvoudiger is geworden. Bij dit type RMO vindt men dan ook slechts een eenvoudige monsternemer, of de monsterneemapparatuur ontbreekt geheel. In dat geval moet de melkontvanger-chauffeur een monster scheppen uit de boerderijtank.

De RMO voor boerderijtanks is in de meeste gevallen wel voorzien van een melkmeter met luchtafscheider. Echter is het ook mogelijk de boerderijtanks te voorzien van een peilstok; wanneer deze tanks dan door het IJkwezen zijn geijkt, kan men de melkhoeveelheid meten met deze peilstok. In dat geval kan zelfs de melkmeter met luchtafscheider komen te vervallen en is de ontvangcabine van de RMO alleen voorzien van een melkpomp en een zuigslang. De melkpomp kan zoals gezegd, aangedreven worden met behulp van een aftakas van de automotor, doch het is ook mogelijk de pomp aan te drijven met een elektromotor door middel van een kabel met stekker, waarbij dan bij iedere boerderijtank een stopcontact aanwezig moet zijn.

Op de Machevo zullen beide typen van deze RMO aanwezig zijn. De omschakeling op dit systeem van melkaanvoer zal niet overal gemakkelijk zijn. Vele boerderijen zijn (nog) niet goed bereikbaar voor de tankauto en ook zijn vele boerderijen te klein om economisch verantwoord een boerderij-koeltank toe te passen. Verwacht wordt echter, dat bij het verbeteren van de boerderijstructuur in de naaste toekomst het ophalen van diepgekoelde melk met behulp van een RMO steeds meer toepassing zal vinden.

MUELLER MELKKOELTANKS

**de beste en meest
verkochte ter wereld!**



4 modellen; atmosferisch en vacuümvast
met inhouden van 265 - 13.250 liter

bezoekt onze stand op de Machevo !!

Bernhardhal - Stand nr. 1039

gebr.



geertjes n.v.

ASSEN - Industrieweg 20-24 - Telefoon 05920-5343

- ★ unieke constructie en ongeëvenaarde kwaliteit
- ★ spiegelgladde wanden en ronde hoeken
- ★ in- en uitwendig geheel roestvrij staal
- ★ speciale verdamper, met zeer hoog rendement
- ★ laagste kW-stroomverbruik per gekoelde liter melk
- ★ unieke volautomatische reiniging
- ★ dag en nacht service over geheel Nederland

Advertentie Mueller in Officieel Orgaan 1968-10-16 Machevo nr.

ZEILER

mobiele melkontvangst



KENMERKEN

Eenvoudig en bedrijfszeker
Korrekte melkmeting
Gegarandeerd juiste vetbemonstering
Volledige zelfreiniging

Een waarborg
voor snel,
hygiënisch
en doelmatig
melkophalen

MACHINEFABRIEK ZEILER N.V. LICHTENVOORDE
TELEFOON (05443) 1606

Door bijzondere omstandigheden zijn wij dit jaar niet op de Machevo aanwezig. Vanzelfsprekend zijn wij bereid alle inlichtingen en brochures op uw verzoek te verstrekken.

RMO van Zeiler - zelfbouw ? -

Bron: officieel Orgaan 1968-10-16 Machevo Nr.

1969-04-08

Mueller-Europa gaat van start in Lichtenvoorde – voormalige Zeiler N.V.

Leeuwarder Courant 1969-04-08

Mueller-Europa gaat in Lichtenvoorde melkkoeltanks maken

Gebr. Geertjes NV te Assen, 100 procent aandeelhouder van de machinefabriek Zeiler NV te Lichtenvoorde, is tot overeenstemming gekomen met de Amerikaanse maatschappij Paul Mueller Company over het oprichten van een nieuwe n.v. op 50-50 procent basis, onder de naam: Mueller-Europa NV. Het doel van deze nv is de fabricage van de Mueller melkkoeltanks in de machinefabriek Zeiler te Lichtenvoorde. Met de uitbreiding van het machinepark en de fabricage van de koeltanks is inmiddels al begonnen. Paul Mueller is de grootste gespecialiseerde fabrikant van melkkoeltanks ter wereld.

Eerste RMO op Walcheren

MIDDELBURG - Sinds gisteren toert er een melkwitte tankwagen door de Walcherse drevén. Het is het visitekaartje van de coöperatieve melkfabriek *Walcheren*, die is begonnen met de uitvoering van een diepkoelproject.

Daarmee kan worden bevorderd dat de melkweg van koe naar consument in teruggekoelde toestand blijft. - Een nieuwe schakel is in de naaste toekomst een koelingsmogelijkheid op de ventwagén. Straks krijgt de huisvrouw de dagmelk koud aan de huisdeur. Het hele systeem werkt smaakbevorderend.

De foto toont de tankwagen - een slokop met een capaciteit van 8000 liter - die een rondrit maakt langs de bedrijven, waar in speciaal daarvoor gebouwde lokalen de reservoirs staan opgesteld. In de zomer komt de wagen drie keer in de week langs en in de winter twee keer.



Voor vijftien bedrijven is het zeulen met melkbussen nu voorbij. Op deze bedrijven kan men nu ook meer zelf gaan bepalen wanneer men wil melken. Op Walcheren zullen totaal zestig veehouders bij het experiment worden betrokken. De kosten van het project worden geraamd op 1,6 miljoen gulden. Vanwege de grote investeringen de deelname aan het diepkoelproject vergt zal de proef alleen nog maar worden toegepast op bedrijven met gemiddeld meer dan twintig koeien. De chauffeur van de rijdende melkontvangst neemt, terwijl de opgeslagen melk uit de reservoirs in de tankwagén wordt gezogen een monster voor vaststelling van het bacteriegehalte en een monster ter bepaling van het vet- en eiwitgehalte. Van de tankwagén die in licentie is gebouwd door de firma Hoeksma en Velt te Leeuwarden rijden er thans tien in Nederland rond.

Bij de foto: twee schakels uit het gesloten koelketen op het bedrijf van de heer Roose aan de Leliëndaalseweg in de gemeente Middelburg: de rijdende melkontvangst en het fris betegelde en geventileerde melklokaal op de boerderij. De heer Roose: tot de bezoekers: Kijk dit is dan het hokje'. 'Ho, ho' corrigeerde directeur Lampert - met het bestuur van de melkfabriek present - 'Ho, ho. Geen hokje maar een melklokaal hoor'. Foto:PZC

Zware investering voor fabriek

Tankmelken maakt snel opgang in Zuidoosthoek

Bestuur Oosterwolde: geen rem op ontwikkeling veehouderij

Het tankmelken en het ophalen van de melk eens in de twee dagen met een tankauto heeft bij de coöperatieve zuivelindustrie „De Zuid-Oost-Hoek” (ZOH) te Oosterwolde het afgelopen jaar een verrassend snelle ontwikkeling te zien gegeven. Van de 95 miljoen kg melk, die dit jaar in Oosterwolde verwerkt wordt - er heeft geen doorlevering naar de CCF plaats gevonden - wordt nu op jaarbasis acht miljoen kg melk met de tankauto rechtstreeks van de boerderij aangevoerd.

De *Zuid-Oost-Hoek* is de derde coöperatie in Friesland, die het tankmelken mogelijk maakt, nadat de *Novac* (voor Flevoland) en *De Maatschap* te Dronrijp daarin waren voorgegaan op basis van een startsubsidie van het Ontwikkelings- en Saneringsfonds. Er zijn bij andere fabrieken in Friesland ook wel boeren, die in de tank melken, maar voor de aflevering aan de fabriek moeten zij (behalve de heer Piet Jaarsma in St. Nicolaasga) die melk weer aftappen in melkbussen. In Oosterwolde behoeven ze dat niet te doen, daar komt geregeld de tankauto de melk ophalen.

40 tanks

Er doen in Oosterwolde nu 40 boeren aan het tankmelken mee. Ze zijn verspreid over het hele werkgebied van deze coöperatie. Er staan nog tien gegadigden op de lijst, doch de levering van melktanks, die op de boerderij geïnstalleerd moeten worden, verloopt niet vlot. Indien het tot een fusie komt tussen de Zuid-Oost-Hoek en *Meiinoar-Ien* (Oltterterp) valt er een snelle uitbreiding van het aantal tankmelkers te verwachten. Dan wordt ook de aanschaffing van een tweede tankauto noodzakelijk, omdat de eerste met acht miljoen kg melk vol zit.

De tank wordt door de fabriek geplaatst en blijft het eigendom van de fabriek. De veehouder betaalt huur, namelijk per jaar 150 gulden plus anderhalf procent van de aanschaffingswaarde. In de ledenvergadering is hierover zwaar gediscussieerd omdat er een andere verdeling van kosten tussen fabriek en tankmelker is dan tussen fabriek en busmelker.

De directeur van de ZOH, de heer D. Hoitinga, vertelde ons, dat de fabriek met de tanks begonnen is, toen veehouders op deze mogelijkheid aandrongen. Voor hen betekent tankmelken namelijk werkbesparing. Van de kant van de fabriek was er ook belangstelling, omdat er behoefte bestond aan de sanering van de melkontvangsten van deze coöperatie.

De ZOH is door een reeks fusies in de afgelopen jaren snel gegroeid, zodat de melkontvangsten van de fabrieken in Elslo en Oosterwolde zwaar belast zijn. Het bestuur van de ZOH stelde zich bovendien op het standpunt, dat de fabriek de ontwikkeling in de melkveehouderij niet mocht afremmen. Een jaar geleden hebben leden van de fabriek een excursie gemaakt naar Lutjewinkel, waar toen al 100 tanks geplaatst waren. In maart van dit jaar besloot de ledenvergadering het tankmelken mogelijk te maken en korte tijd daarna startte de ZOH met het project.

In principe kan ieder lid ongeacht zijn hoeveelheid melk een tank van de fabriek krijgen, doch in de praktijk is gebleken, dat boeren met minder dan 25 koeien er niet toe overgaan. De snel-

le verbreiding van het systeem bij de ZON is vooral een gevolg van de vele wegen, die in de verschillende ruilverkavelingen in het werkgebied van deze coöperatie zijn aangelegd. Voorwaarde om deel te nemen is namelijk het goed bereikbaar zijn van de boerderij door zware tankauto's.

De kosten van het project zijn hoog. De aanschaffing van een tankauto vraagt een investering van 80.000 gulden. Een boerderijtank kost 10.000 tot 15.000 gulden inclusief met reinigings-apparaat. De ZOH heeft het afgelopen jaar reeds 450.000 gulden in tanks geïnvesteerd en de heer Hoitinga vaerwacht, dat dit bedrag het komende jaar niet lager zal uitvallen.

Zaterdagmiddag reden we achter de tankauto, die de melk van de boerderijen ophaalde. We kwamen achtereenvolgens bij drie boeren, die enkele jaren geleden uit Utrecht met moderne ideeën over melkveehouderij naar Friesland kwamen. Een van hen, de heer J. C. van Burgsteden, bouwde deze zomer een voerligboxenstal in Haulerwijk, die erg de aandacht trekt. Hij heeft er 40 melkkoeien in en de stal heeft hem 600 gulden per koe gekost. In dat bedrag zit ook zijn eigen werkloon (75 gulden) gecalculeerd, want hij werkte er ook zelf aan. Met de melkkamer en een kelder komt deze ligboxenstal op 1000 gulden per koe. De werktijd per groovee-eenheid is door hem teruggebracht van tien minuten in 1968 tot 5,7 minuten in 1969.²¹ Zegt Van Burgsteden: „Ik wil er eigenlijk als boer niet iut en daarom moet ik meedoen”. Hij melkt op twintig hectare 40 koeien. „Ik zal hier niet overspannen worden.” zo merkt hij nog op.

De voorlichtingsdienst van Drachten organiseert donderdags bezoeken naar dit bedrijf. De bezoekers komen bij honderden. Wie op een andere dag dan donderdag komt, moet een rijksdaalder betalen.

Een familielid van hem, de heer G. G. van Burgsteden, heeft zijn bedrijf in de Weperpolder onder Veenhuizen. Deze moet niets van een ligboxenstal hebben voor zijn 45 koeien. Hij heeft een soort Hollandse stal. Door de melktank heb ik nu nooit meer melk in de tweede klas en er zijn ook nooit meer bussen, die overlopen zegt bij. De melkrijder mist hij ook nooit. Hij is vrijer in zijn melktijden.

De heer J. W. Kuijer kwam vijf jaar geleden uit Baarn met een hamer en een zaag zoals hij het uitdrukt naar de omgeving van Haulerwijk. Hij had toen een carrière als melkcontroleur opgegeven om boer te worden in Friesland. Deze zomer bouwde hij een ligboxenstal, waarin hij nu 35 koeien melkt. Volgende zomer komt hij op 40 en hij kan uitbreiden tot 54. Hij melkt evenals de de eerste Van Burgsteden in een doorloopstal. Evenals de beide Van Burstedens maakt de heer Kuijer niet de indruk boer te zijn. Hij is meer het type van een tengere technicus, iemand die het, meer met het hoofd dan de handen moet verdienen.

21 Stond ook 1968 ! (ZHN.)

Landbouw-RAI

.....
Mechanisatie melkveehouderij nog niet geheel voltooid

(Van onze landbouwredacteur)

Vanmorgen zijn de deuren geopend van de landbouw-RAI in Amsterdam. Er worden tussen de 80.000 en 90.000 mensen verwacht op deze expositie van werktuigen en benodigdheden voor land- en tuinbouw.

.....
De expositie in de RAI lijkt uiteraard veel op de voorgaande. Het aantal cirkelmaaiers is nog weer groter dan twee jaar geleden, maar wat vooral opvalt is de uitbreiding van de groep melkkoeltanks voor de boerderij. Er zijn veertien systemen in de RAI, de meeste uiteraard met melkleidingen en melkapparatuur. De vraag naar deze koeltanks neemt snel toe en er is reeds sprake van leveringstijden.

Er zijn enkele koeltanks bij die in Nederland gemaakt worden. Zoals bekend installeren de zuivelfabrieken de tanks doorgaans op de boerderijen en ze blijven het eigendom van de fabriek. Vele fabrieken zien tegen deze investering op, hoewel deze over enkele jaren noodzaak zal zijn. De techniek van het melken maakt de laatste jaren snelle voortgang. Er is nu ook controle op het stadium van het uitmelken van de uier. Alfa-Laval spreekt hier van uitmelkmeeters, merkwaardig woord. Manus noemt het ding melkstroomindicators.

De koeling van melk op Schouwen-Duiveland

BRUINISSE, 23-1. In de vorige week gehouden vergadering van de C.M.C. heeft de heer Visser, in dienst bij de C.M.C. *afd. Schouwen-Duiveland*, een causerie gehouden over de melkkoeling.

Twee keer werd een bezoek gebracht aan Eefde waar de Ierlandkoelers²² werden bekeken. Deze koeling berust op een nieuw systeem de bussen staan hier boven een bak met ijs en het is beslist een vooruitgang vergeleken bij de oude elektrische methode, waarvan er voordat de nieuwe koelers kwamen 16 in gebruik waren.

Men kan met een koelmachientje van éénderde pk. zes, met een half pk. 8 en met een geheel pk. 18 bussen tegelijk koelen. Prijzen resp. f 1120,-, f 1232,- of f 1680,-.

Toen bekend werd dat door de C.M.C. faciliteiten werden gegeven bij de aanschaf steeg het aantal bestelde koelers in enkele dagen van 25 naar 73 stuks.

Koeling en kwaliteit

De heer Visser heeft een statistiek bijgehouden om na te gaan, hoe de kwaliteit van de melk door de koelers zou verbeteren. Hij verdeelde zijn schema in drie perioden van januari tot half mei van half mei tot half september en van half sept. tot het eind van het jaar. In de eerste periode leverden de niet koelers 90 % melk in Klasse I, in de tweede periode half mei half september kwam slechts 71 %. De koelers die in de eerste periode 84 % van hun melk inleverden in Klasse I schoten toen door naar 89 %. In de derde periode klommen de niet koelers van 71 naar 86 %, de koelers bleven op 89 %. Jaargemiddelde van de niet koelers 83,4 % en van de koelers 87,5 %.

De heer Vissers die van mening was, dat de koelers niet altijd hun apparaat intensief gebruiken vooral in de periode dat het wat koeler weer werd meende toch uit de cijfers te mogen afleiden, dat het gebruik van de moderne koelers altijd kwaliteitsverbetering tot gevolg heeft.

22 Knipsel van 16 juli 1970: „Belangrijk droegen de *Ierlandkoelers* bij tot kwaliteitsverbeteringen. Er werden er 60 van in gebruik genomen.”.....” Het vervoer van melk in tanks is hier nog niet van de grond, maar in de toekomst zal het er wel van komen.”

(De Veemarkt)

De MODERNISERING van de Friese veehouderij is de laatste tien jaar snel gegaan, maar de verdere voortgang daarvan stuit op hindernissen. In Nederland zijn op het ogenblik zo'n 2.100 melkkoeltanks op de boerderijen geplaatst. In Friesland zullen er nog slechts een honderdtal staan, terwijl het er 400 zouden moeten zijn als dit gewest alleen zijn procentuele aandeel in die 2.300 had en het zouden er zeker nog enkele honderden meer kunnen zijn, indien men bij de verdeling ook nog op de bedrijfsgrootte lette. Weliswaar heeft Friesland nog een goedkoop melktransport van de boerderij naar de fabriek, maar de ontwikkeling van de grote bedrijven wordt gehinderd doordat de zuivelindustrie deze arbeidsbesparende tanks slechts schoorvoetend accepteert.

De komst van de tanks wordt ook afgeremd, doordat een visieloos PEB te lichte electriciteitsleidingen naar de boerderijen heeft gelegd, zodat de mechanisatie er vastloopt. Een andere oorzaak van de geringe uitbreiding van het aantal melktanks is de onbereikbaarheid van een groot aantal boerderijen voor de tankauto's, (RMO's) die tweemaal of driemaal in de week de melk komen halen.

Een snellere ontwikkeling van de koeltankmelkerij is in Friesland te verwachten nu het laatst overgebleven particuliere bedrijf in Friesland, Hollandia, van plan is om geleidelijk koeltanks in te schakelen. De coöperatie zal dan ook in de zure appel moeten bijten, want heel Friesland staat dan weer voor de particuliere industrie open. Afstanden zijn nauwelijks een bezwaar bij het ophalen van melk uit koeltanks. De Novac (Oosterzee, Tuk, Blokzijl) diept zo zijn melk zelfs uit Oostelijk Flevoland op.

1970-05-15

Leeuwarder Courant 1970-05-15

Friese commissie voor meer stroom op boerderijen

Gedeputeerde mr. P. E. van Krevelen zal op 22 mei een studiecmissie installeren, die de problematiek zal onderzoeken van de capaciteit van de elektrische leidingen naar de Friese boerderijen. De leidingen blijken de laatste tijd in toenemende mate tekort te schieten wegens de steeds meer stroom vragende apparatuur (melkkoeltanks op de boerderijen. In de commissie zitten Ir. L. Y. Brouwers (PEB), voorzitter, E. J. Annema (Friese Zuivelbond), Tj. Bottema te Mantgum, Ir. G. Velthuisen (voorlichting), Ir. L. Eelkema (CtD), H. Flik (Landbouwschap), en Ir. W. P. M. Corstiaensen van het Instituut voor Landbouwtechniek en Rationalisatie te Wageningen. Als secretaris is aan de commissie toegevoegd de heer S. Botma (PEB).

Leeuwarder Courant 1970-07-28

Grote order voor Meko Holland te Assen

Meko Holland NV te Assen, die de verkoop heeft van de Mueller melkkoeltanks voor de Benelux, heeft onlangs van verschillende zuivelfabrieken opdracht ontvangen voor de levering van meer dan 500 melkkoeltanks. Hiermee is een bedrag gemoeid van ca. zes miljoen gulden. Alleen al in Overijssel en Gelderland, zullen 300 Mueller melkkoeltanks worden geplaatst, in opdracht van de Coberco te Zutphen. Met deze opdracht is het marktaandeel, dat al meer dan 45 procent bedroeg, sterk gestegen. Deze order zal voor het grootste gedeelte nog dit jaar worden uitgeleverd. De tanks zullen allemaal in Nederland worden gefabriceerd bij Mueller Europa NV te Lichtenvoorde. De directie van Meko Holland verwacht voor 1971 een nog grotere stijging van dit marktaandeel.

N. V. Melkweg startte rijdende melkontvangst Initiatief vier Friese vervoerders

Gisteren is de onlangs opgerichte N.V. Melkweg te Bolsward officieel van start gegaan. Dat gebeurde in een bijeenkomst in E-10 te Zwartewegsend, in aanwezigheid van verscheidene autoriteiten uit de zuivel- en vervoerswereld. Zoals we indertijd reeds meldde, wordt die vennootschap gevormd door vier expediteurs, al. B. Doorenbos, Bolsward, J. Kuypers. Oosterzee, R. Veenstra, Heeg en J. Wiersma, Dedgum.

Zij hebben de weg van de samenwerking gekozen in een vervoer, dat voor de toekomst goede perspectieven biedt: het vervoer van melk van boeren, die hun melkopbrengst enige dagen in een tank kunnen bewaren - naar een zuivelfabriek. Het kwartet heeft momenteel zijn meeste „klanten” in het noorden en oosten van de provincie onder de leden van de zuivelfabrieken te Giekerk, Gerkesklooster en Rinsumageest. De verwachting bestaat, dat dit drietal op korte termijn uitgebreid wordt. Reeds nu haalt men zo nu en dan ook melk op bij leden van de fabriek te Dronrijp.

Het initiatief van deze vervoerders werd gisteren algemeen geroemd. Niet alleen, omdat zij geheel zonder subsidie dit object hebben aangepakt, doch ook, omdat zij blijk geven van een vooruitziende blik. Het zal volgens de aanwezige deskundigen niet uitblijven, dat „de boeren meer algemeen tot het zogenaamde „tankmelken” overgaan. Ervaringen in andere delen van ons gewest hebben geleerd, dat de kwaliteit van de melk wint bij rijdende melkontvangst uit koeltanks in tankauto's. Dat brengt niet alleen voordeel mee voor de zuivelfabrieken door snellere ontvangst en regelmatig productieschema, ook de boeren kunnen hun arbeid doelmatiger verrichten. Ze behoeven niet meer voor dag en dauw te melken „omdat de molkrider komt” en zijn verlost van het eeuwige „bushimmeljen.”

In Friesland wordt jaarlijks zo'n miljoen ton melk van de boerderijen naar de fabrieken getransporteerd. Per rijdende melkontvangst is dat vervoer circa f7 per ton voordeliger, hetgeen betekent, dat jaarlijks zo'n zeven miljoen gulden bespaard kan worden. Weliswaar staan daartegenover de kosten van de nieuwe apparatuur op de boerderijen, doch die komen er op den duur wel uit, want doordat de melk in betere conditie aan de fabriek komt, kunnen ook betere prijzen worden gemaakt.

Hoe dit zij, de NV Melkweg heeft al vast een stap gezet op een weg, die in een lange reeks van jaren met hetzelfde plaveisel is bedekt. De wijze van melkvervoer is zo'n vijftig jaar praktisch niet veranderd: alleen het paard is tractor geworden, maar verder.... De NV Melkweg heeft de moderne weg ingeslagen. Volgende week rijdt een gloednieuwe, in Heerenveen (Veensluis) bij ***Bij de Ley*** gebouwde tankauto langs de leden van de drie genoemde fabrieken. De verwachting bestaat dat die tankauto spoedig door andere gevolgd zal moeten worden.

Praatje over melkkoeltanks

(na prijsuitreiking afsluiting van Fokdag 1970 te Zierikzee)

ZIRIKZEE. De jaarlijkse Centrale Fokveedag,de heer Lantinga van de *Voorlichtingsdienst*, die deze avond.....een praatje hield over melkkoeltanks.

De heer Lantinga zei in z'n praatje o.a. dat de voorlichting in vroeger jaren op landbouwgebied vooral de zuivelsector betrof. Met deze voorlichting werd een begin gemaakt in 1899. Rond 1900 kwam de fabrieksmatige bereiding van zuivelproducten van de grond. Thans zijn de zuivelfabrieken niet meer weg te denken, maar met de komst van de melkkoeltanks komt in feite toch weer een stukje van de fabriek terug op de boerderij.

In een melkkoeltank wordt de melk gekoeld tot precies vier graden. De melk dient precies op peil gekoeld te blijven en kan dan enige dagen op de boerderij bewaard blijven, met als gunstige resultaten o.a.: onafhankelijk van de melkafvoer, goede kwaliteitsbeheersing, het bus-sentransport wordt voorkomen (gevaarlijk op de openbare weg) - eenvoudige ontvangst bij de fabriek via één buis en één kraan, goedkopere afvoer. Dit zijn zo enige voordelen van de koeltanks, waarvan de ontwikkeling volgens de heer Lantinga niet te stuiten zal zijn.

Koeltanks voor melk zijn overigens al langer dan dertig jaar in gebruik en vormen bepaald geen „nieuws” op zuivelgebied. Nederland komt op dit gebied wel achteraan, maar vast staat dat het aantal geplaatste tanks steeds groter zal worden. De koeltanks kunnen worden onderscheiden in 2 typen: tanks met directe en met indirecte verdamping. Over het algemeen kan worden gezegd: „een melkkoeltank kan een mensenleeftijd blijven staan”, aldus de heer Lantinga, die vervolgens een serie gekleurde dia's over dit leerzame onderwerp vertoonde.

.....

Leeuwarder Courant 1971-02-27

Snelle ontwikkeling tankmelken bij Novac,
- Oosterzee - weer 18 veehouders er bij!

Leeuwarder Courant 1971-02-27

De Veemarkt

BIJ DE NOVAC vindt een snelle ontwikkeling van het tankmelken plaats. Deze zuivelcoöperatie werkt in het Zuiden van Friesland, de Kop van Overijssel en in de Zuiderzeepolders. Achttien boeren in de Kop van Overijssel willen op het tankmelken overschakelen en van de kant van het elektrisch bedrijf is daarbij geen enkele moeilijkheid. De installatie van achttien tanks gaat zonder meer door.

In Friesland kan de Novac met de tankmelkers niet aan de slag. Het PEB vraagt enorme bedragen om de boerderijen van voldoende electriciteit te voorzien en die bedragen sluiten aanleg van melkkoeltanks in Friesland uit. In de Friese Mij-vergadering waren vragen gesteld over de stroomvoorziening en wat antwoordde ir. Swierstra namens het hoofdbestuur: „De noodzakelijke verzwaring van het electriciteitsnet zal miljoenen gaan kosten. Deze kosten mogen niet worden omgeslagen over alle door het PEB geleverde kilowatturen. Het ministerie van economische zaken houdt streng toezicht op de hoogte van de electriciteitsstarieven.”

Enkele technische aspecten van de RMO

De Rijdende Melk-Ontvangst (RMO) is op onze wegen al een bekende verschijning geworden. Bij nadere beschouwing van de RMO blijken er verschillen te bestaan tussen de diverse merken en typen RMO. In dit artikel gaat de heer G. P. A. Ebbers vooral in op de ontvangstapparatuur van de RMO.

De ontvangstapparatuur

De RMO's kunnen voor wat betreft de ontvangstapparatuur verdeeld worden in drie typen:

- 1- type 1: RMO's waarmee melk uit bussen wordt opgezogen;
- 2- type 2: RMO's waarmee diepgekoelde melk uit boerderijtanks wordt opgezogen en waarbij de hoeveelheid door middel van een volumemeter wordt vastgesteld;
- 3- type 3: RMO's waarmee diepgekoelde melk uit boerderijtanks wordt opgezogen maar waarbij de hoeveelheid met behulp van een geijkte peilstok in de boerderijtank wordt vastgesteld

Type 1: RMO's waarmee melk uit bussen wordt opgezogen

Dit type RMO wordt, zoals gezegd, gebruikt voor het opzuigen van melk uit bussen. De eerste RMO's welke in Nederland werden ingeschakeld, waren van dit type. Deze RMO's worden echter steeds minder gebruikt en moeten dan ook worden beschouwd als een overgangsfase.

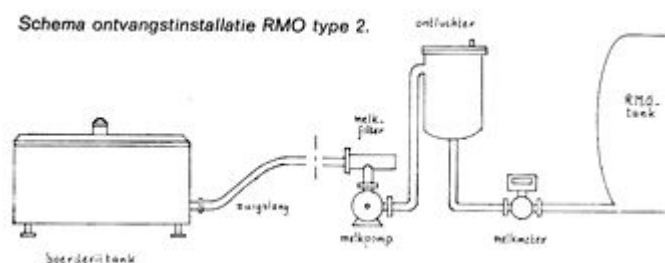
Momenteel zijn er nog weinig RMO's (ca. 20) die melk uit bussen opzuigen. In de toekomst lijkt dit type niet meer te worden toegepast. Het probleem bij deze RMO's was de monsternamname, aangezien opgeroomde melk uit bussen moest worden opgezogen. Aan de monsternamname-apparatuur moesten derhalve hoge eisen worden gesteld. De melk dient goed geroerd te zijn. Daartoe wordt gebruik gemaakt van twee voorstorttankjes.

Uit ieder voorstorttankje wordt een proportioneel monster genomen met behulp van een zgn. voorstapelaar en een monsternamnamepipet. Met dit apparaat kunnen redelijk betrouwbare monsters voor de vetgehaltebepaling verkregen worden. Met behulp van een vacuumdruk pomp worden de voorstorttankjes beurtelings volgezogen t.g.v. een vacuum of leeggeperst via een volumemeter in de RMO-tank door middel van persdruk. Deze vrij ingewikkelde installaties eisen echter bijzondere aandacht bij de reiniging.

Type 2: RMO's waarmee melk uit boerderijtanks wordt gezogen (volumemetermethode)

Momenteel worden echter de meeste RMO's (ca. 80) gebruikt voor het ophalen van diepgekoelde melk uit boerderijtanks. De meeste van deze RMO's zijn wat eenvoudiger van constructie. Zie schema.

Vereenvoudigd schema.



De werking van de ontvangstinstallatie is als volgt. Via één of meerdere aan elkaar gekoppelde zuigslangen (diameter twee inch) en een melkfilter wordt de melk met behulp van een zelfaanzuigende melkpomp naar de ontluchter gepompt. De capaciteit van de melkpomp bedraagt 15.000 à 20.000 liter per uur.

Wanneer de melk ontluicht is, stroomt ze via de volumemeter in de RMO-tank. De ontluichting moet voor de volumemeter plaatsvinden, aangezien de volumemeter ook de hoeveelheid lucht meet, welke er doorstroomt. De zuigslang is van zuurbestendig rubber en bestand tegen een temperatuur van 90° C. Het melkfilter is ingebouwd in de zuigleiding en dient om (grove) verontreinigingen tegen te houden, die zouden kunnen leiden tot beschadiging van de melk-pomp en de melkmeter. Aanvankelijk werden ontluichters gebruikt, welke een onvoldoende ontluichting bewerkstelligden. Momenteel worden in de RMO's grotere en betere ontluichters ingebouwd. De ontluichter is cilindrisch of conisch van vorm. De melk wordt tangentiaal inge-voerd. De afvoer van de melk uit de ontluichter geschiedt via een opening in het midden van de bodem, de vrijgekomen lucht ontsnapt via een afvoerleiding in het deksel van de ontluich-ter.

Voor een goed functioneren van de ontluichter is een aantal punten van belang, t.w.: de inhoud van de ontluichter; het afstellen van de capaciteit van de pomp op die van de ontluichter; het startniveau van de melk in de ontluichter (initiële vulling).

Na elke meting moet het niveau van de melk op een constant peil terugkomen, aangezien anders de meting wordt beïnvloed. Daarom is in sommige ontluichters een kijkglas met deelstrepen aangebracht, zodat men het niveau kan controleren. Dit kijkglas heeft een kleine diame-ter, zodat fluctuaties in het niveau duidelijker herkenbaar zijn.

In sommige RMO's is in de ontvangstcabine een handel geplaatst, waarmee het toerental van de melkpomp kan worden geregeld. Dit biedt de mogelijkheid om aan het begin en op het eind van het zuigen het toerental van de melkpomp te verlagen. In deze stadia wordt namelijk de meeste lucht meegezogen.

Door het toerental te verlagen wordt de verblijfsduur van de melk in de ontluichter langer, zo-dat de ingesloten lucht meer tijd krijgt om te ontsnappen. In de ontluichter dient steeds een be-paalde overdruk (ca. 0,5 atm.) te heersen. Dit wordt bereikt door een ingewikkeld stelsel van vlotters, kleppen en schakelaars. Hierdoor kan tevens een bepaald niveau van de melk in de ontluichter worden bereikt. De overdruk is noodzakelijk om de weerstand van de volumemeter te overwinnen, zodat de hoeveelheid melk kan worden gemeten en vervolgens in de RMO-tank kan stromen.

Met voornoemde ontluichtingssystemen is men erin geslaagd een betere ontluichting te verkrij-gen van de melk, zij het nog niet een volledige.

De omrekeningsfactoren van de op deze wijze ontvangen melk benaderen echter de densiteit van de melk. Bij de nieuwere RMO's zijn bovendien voorzieningen getroffen om de ontluich-ter geheel door middel van circulatiereiniging te reinigen.

De monsters voor de vet- en eiwitgehaltebepaling worden door de chauffeur geschept. Per rit worden bij dit systeem slechts enkele leveranciers bediend (vijf à tien), zodat een kostbaar monstername-apparaat economisch niet verantwoord is. Bovendien moet het monster voor de bepaling van de kwaliteit dan alsnog geschept worden. Daarom wordt bij het gebruik van de RMO type 2 van iedere leverantie steeds één monster geschept, zowel voor de vetgehaltebe-paling als voor de bepaling van de kwaliteit van de melk. De aldus genomen monsters moeten gekoeld bewaard kunnen worden tijdens het transport. De meest eenvoudige en goedkope me-thode is het gebruik van een koelbox met koelatronen.

Type 3: RMO's waarmee diepgekoelde melk uit boerderijtanks wordt opgezogen met behulp van een geijkte peilstok

Dit type RMO wordt eveneens gebruikt bij het ophalen van diepgekoelde melk, maar de hoeveelheidsvaststelling gebeurt met behulp van een geijkte peilstok uit de boerderijtank. Dit type is zeer eenvoudig van constructie. De opbouw van deze „RMO” omvat niet meer dan een tank en een zelfaanzuigende melkpomp. Bij dit systeem is men echter afhankelijk van de nauwkeurigheid van de RMO-chauffeur bij het aflezen van de peilstok. De capaciteit van de melkpomp kan groter zijn (ca. 20.000 l) aangezien ze niet wordt beperkt door een volumemeter of ontluchter. Deze RMO's zijn tot nu toe echter op beperkte schaal ingezet (ca. tien.)

De monsters voor de vet- en eiwitgehaltebepaling, evenals de monsters voor de bepaling van de kwaliteit van de melk, worden hierbij door de chauffeur geschept.

De aandrijving van de melkpomp

De melkpomp kan op verschillende manieren worden aangedreven, namelijk:

aandrijving door middel van de PTO (Power Take Off = aftakas). Deze aandrijving kan zijn:

- 1- direct door de PTO. Het toerental dient hierbij constant te zijn. Dit wordt bereikt door de gastoevoer naar de motor te vergrendelen;
- 2- indirect door de PTO (hydraulisch). Bij dit systeem drijft de PTO een olienerator aan, welke door middel van olieleidingen en een oliereservoir met de oliemotor is verbonden. Deze oliemotor is gekoppeld aan de melkpomp.

Elektrische aandrijving:

- 1- de draaistroom. De pomp wordt aangesloten op het draaistroomnet van de boerderij. Daar toe is op de RMO een kabel op een haspel geplaatst. Men dient echter te zorgen voor een aardleiding op het voertuig om te voorkomen dat het voertuig onder stroom komt te staan. In ieder melklokaal dient dan een wandcontactdoos (380 V) aanwezig te zijn;
- 1- door accu's. De pomp wordt aangedreven door elektrische stroom uit accu's, welke op de RMO zijn geplaatst. De accu's moeten echter dagelijks ('s nachts) worden bijgeladen, waardoor het aantal uren, waarop de RMO in bedrijf kan worden gesteld, beperkt is. Bovendien is het gewicht van de accu's vrij groot.

De volumemeter

De hoeveelheidsvaststelling geschiedt bij de RMO's van het type 1 en 2 met behulp van volumemeters (ovaalradmeters en ringzuigers). Het principe van de meting berust op het in beweging brengen van de ovaalraderen of de ringzuiger in een meetkamer door de melkstream. De beweging van het rad wordt door middel van een magneetkoppeling op telwerk overgebracht. De nauwkeurigheid bedraagt $\pm 0,2\%$ (eis IJKwezen nieuwe meters $\pm 0,5\%$ en oude meters $\pm 1\%$). De meetkamer is zodanig geconstrueerd dat ze gemakkelijk door middel van circulatiespoeling te reinigen is. Bij een temperatuur van 80°C of hoger van de reinigingsvloeistof moeten raderen c.q. de ringzuiger uit de meter worden verwijderd en met de hand worden gereinigd. Momenteel wordt echter steeds meer gebruik gemaakt van ringzuigers. De ovaalradmeter geeft namelijk bij lagere temperaturen ($< 4^{\circ}\text{C}$) vaak afwijkingen. Waarschijnlijk treedt dan vetafzetting (uitkarnen) op tussen de zijanten van de ovaalraderen en de wand van de meetkamer, waardoor de meter zwaarder gaat lopen en afwijkingen in de gemeten hoeveelheid melk ontstaan.

De reiniging van de RMO

Vooraf bij de oudere typen RMO's (type 1) levert de reiniging wel eens problemen op. Bepaalde onderdelen van de ontvangstinstallatie, zoals het monstername-apparaat, vacuümleiding, vochtvanger en voorstapelaar kunnen niet of niet voldoende door middel van circulatiespoeling worden gereinigd. Bij de RMO's van het type 2 vormen de ontluchter en de ontlucht-

ingsbuis vaak bronnen van besmetting. Deze onderdelen moeten dan ook regelmatig uit elkaar worden genomen en met de hand gereinigd. Bij de nieuwere RMO's van dit type zijn echter voorzieningen getroffen om deze onderdelen ook in het circulatieschema op te nemen. De resultaten van deze voorzieningen lijken gunstig. Bij de RMO's van het type 3 (peilstokmethode) levert de reiniging over het algemeen geen problemen op. Deze RMO's zijn vanwege hun eenvoudige constructie geheel door circulatiespoeling te reinigen.

Verwarming ontvangstcabine

Ten einde bevrozing van de apparatuur te voorkomen, wordt de ontvangstcabine vaak voorzien van een verwarming. Daartoe kan gebruik gemaakt worden van het koelwater uit de radiator van de RMO of verwarming door middel van de uitlaatgassen van de motor. Bij toepassing van deze systemen moet men zich wel realiseren, dat de leverancier van het chassis zich niet garant stelt voor de RMO-motor. Ook is het mogelijk een verwarmingselement te plaatsen dat berust op verbranding. Als brandstof kan zowel de brandstof van de RMO dienen als andere brandstoffen. Hierbij wordt warme lucht in de ontvangstcabine geblazen. Het systeem is uitgerust met startbeveiliging en thermostaat. Als voordeel van dit laatste systeem kan worden genoemd dat deze onafhankelijk van de RMO-motor kan functioneren. Wanneer bij het koelwatersysteem beschadigingen (lekken) optreden in het leidingsysteem wordt de RMO-motor eveneens getroffen en buiten werking gesteld.

Perspectieven

De RMO, zoals deze momenteel is gebouwd, is nog geen eindfase. Ontluchting, meting en monsternamen zijn punten, welke de aandacht blijven vragen, evenals een doelmatige reinigingsmogelijkheid. De constructeurs van de RMO's zijn zich hiervan bewust en werken voortdurend aan de verbetering van de RMO. De eindfase zal zijn een RMO welke een betrouwbare schakel vormt in de kwaliteitsbeheersing van de melk en waarmee op een rationele wijze melk kan worden aangevoerd.

Tankaanval op zuivelcoöperatie

(De Veemarkt)

HET TANKMELKEN staat op het punt een doorbraak te forceren in de Friese melkveehouderij. Het ondernemingsraadslid van de CCF, H. Weistra, zegt in een interview met het persoonsblad van de CCF: „Het is moeilijk om precies te vertellen, hoe het melktransport, met name in de provincie Friesland, zich zal gaan ontwikkelen. Wel staat vast dat de opkomst van de rijdende melkontvangst – RMO. - niet is te keren.”

Zo gaat Friesland de toekomst tegemoet: het is niet te keren. Het PEB kan het niet keren, de kleine boeren kunnen het niet keren, de Zuivelbond niet, niemand kan het keren. Slechts een enkele keer horen we, dat men het tankmelken met de daaraan verbonden rijdende melkontvangst wil bevorderen, dat men vaart wil zetten achter de modernisering van de Friese melkveehouderij.

Doen van een sprong in de toekomst.

Het tankmelken staat voor een doorbraak. De belangstelling neemt zeer snel toe onder de boeren. Bij Fresia in Dronrijp zijn nu 80 bedrijven, die in de tank melken en men verwacht er dit jaar nog 50 bedrijven bij. Een tweede rijdende melkontvangst is er in gebruik gesteld. Zelfs het hoofdbestuur, van de Friese Mij ziet het niet helemaal, als het zegt, dat de stroomvoorziening van de Friese veehouderij niet kan worden omgeslagen over alle door het PEB geleverde kilowatturen. Het tankmelken en de koeling van de melk vragen namelijk veel electriciteit en het PEB ziet als een berg op tegen de kosten, die de stroomvoorziening van de boerderijen moet gaan kosten.

Stroomvoorziening van de boerderijen

In het provinciaal bestuur is men geneigd deze kwestie van de stroomvoorziening in het sociale vlak te trekken, zo in de trant van: die boerin moet toch ook een elektrische wasmachine hebben. Dat is echter de kwestie helemaal niet. De Friese bevolking hangt voor ongeveer de helft direct of indirect van de melkerij af en een rem op de stroomvoorziening, een belemmeren van het tankmelken, het keren van rijdende melkontvangsten wijst op een conservatieve instelling in Friesland, die niet bevorderlijk is voor het doen van een sprong in de toekomst.

De Zuivelbond doktert op het ogenblik aan een andere financiële regeling voor het plaatsen door de zuivelfabrieken van koeltanks op de boerderij, waardoor de voordelen van de tank meer toevloeien aan de boer, die zo'n tank heeft. Voor de boer betekent de tankmelkerij niet alleen arbeidsbesparing maar ook verlichting van het werk. Niet alleen is de boer verlost van het slepen met melkbussen, hij kan ook zijn eigen werktijden vaststellen onafhankelijk van de komst van de melkrijder, die nu een of twee keer per dag op vaste tijden, soms heel vroeg, de bussen melk ophaalt. Bij het tankmelken komt hij slechts drie keer per week op ongeregelde tijden, wanneer althans de zuivelfabriek niet een te kleine tank heeft geplaatst.

Een van de opvallendste zaken bij het tankmelken is namelijk, dat de boer meer melk aan de fabriek begint te leveren. De uitbreiding van de melkveestapel levert minder moeilijkheden op, zeker wanneer ook de bedrijfsgebouwen voldoende bij de nieuwe mogelijkheden kunnen worden aangepast.

Het ophalen van de melk is voor de fabriek bij tankmelkers aanmerkelijk goedkoper dan bij bussenmelkers. De bussenrijders vragen op het ogenblik in Friesland een verhoging van de tarieven voor het melkophalen met 25 procent. Zelfs bij een dergelijke verhoging van de tarieven is het melktransport van de boerderij naar de fabriek in Friesland nog goedkoop vergeleken met andere provincies en landen.

Bij het ophalen van melk uit tanks zijn er zuivelcoöperaties, die de boer eerst de melk uit de tank in bussen laten tappen. Bouwer in Akkrum kan daar van meepraten. Bij het ophalen met een tankwagen of een rijdende melkontvangst vervallen niet alleen het bussenslepen op de boerderij langs hobbelige wegen op wrakke melkwagentjes en het bussentransport naar de fabriek, op de fabriek vervalt ook de traditionele melkontvangst

Wanneer de melk eenmaal door de rijdende melkontvangst is opgepompt, kan deze rechtstreeks bij de CCF afgeleverd worden. Het is dan niet nodig de melk eerst door allerlei buizen in de plaatselijke zuivelfabrieken te spoelen voor er een CCF-tanker komt om het spul op te halen. Het is niet te keren.

MOEILIKHEDEN zijn er bij de omschakeling van bussen op boerderijtanks bij de vleet. Het bussentransport van de boerderij naar de fabriek zal duurder worden, omdat vooral de boeren met veel melk in de tanks gaan melken, terwijl het bussen melken vooral bij de kleinere bedrijven voortgang zal vinden. De melkritten met bussen zullen langer worden of er komen minder bussen op de wagen. De grote en voor het bussentransport voordelige boeren, die nu nog naar hun evenredig deel in het transport mee betalen zullen uit de melkrit vallen en de kleine boeren zullen meer moeten betalen om hun melk aan de fabriek te krijgen.

Een fabriek als Gerkesklooster heeft pas een nieuwe, traditionele dubbele melkontvangst gekregen met een capaciteit van 80 miljoen kg melk per jaar, dat is op het ogenblik ook ongeveer de aanvoer van die fabriek. Veel behoefte om nu vaart te zetten achter de omschakeling naar het tankmelken kan men daar dus niet verwachten. Wanneer de groei van de melkaanvoer in Gerkesklooster blijft aanhouden, zal men er blij zijn die meerdere melk naar de tanks te kunnen afleiden.

Bij de „*Zuidoosthoek*” met melkontvangsten in Olterterp, Oosterwolde en Terwispel ligt het net even anders. Het tankmelken neemt er zo snel toe, dat het over niet al te lange tijd mogelijk zal zijn de melkontvangst in Terwispel te sluiten. De verwerking van de melk in Terwispel is reeds gestopt. Daar levert het tankmelken dus reeds dubbele besparingen op.

De Novac, die als een van de eersten met de tankmelkers in zee ging, haalt alle melk in Zuidelijk Flevoland met tankwagens op. Bussentransport kan men zich ook moeilijk voorstellen uit de omgeving van Elburg naar Oosterzee. Blokzijl of Steenwijk.

1971-06-16 / 1971-07-14

Leeuwarder Courant 1972-06-19

Melktransport

DE MELKRIJDER met paard en wagen is in Friesland aan het verdwijnen. Vorig jaar werd in Friesland nog slechts 0,2 procent van de melk met paard en wagen naar de fabriek gebracht. Ook het vervoer van melk met de boot, eens het goedkoopste transport, is sterk afgenomen en bedroeg in 1971 nog slechts één procent van het totale transport. Met landbouwtrekkers kwam zeventig procent van de melk bij de fabriek en met vrachtauto's twintig procent. De **rijdende melkontvangsten** namen negen procent voor hun rekening.

Leeuwarder Courant 1971-07-14

Opnieuw grote opdrachten voor Meko Holland NV

Meko Holland te Assen, die de alleenverkoop van Müller **melkkoeltank** in de Benelux heeft, heeft van verscheidene zuivelfabrieken opdrachten ontvangen voor de levering van meer dan 500 van deze tanks. Met de orders is een bedrag gemoeid van f 6 mln., zo deelt het bedrijf mee. Door de nieuwe opdrachten is het marktaandeel, dat reeds meer dan 55 pct. bedroeg, sterk gestegen. Voor 1972 verwacht de directie van Meko Holland een nog grotere stijging van het marktaandeel en een verdere expansie van het bedrijf.

1971-10-16



De - Packo - atmosferische, gesloten ijsbank diepkoel melktank met volautomatische warme reiniging.

- Robuuste verzorgde constructie (Roestvrij staal 18/8).
- Ijsbanksysteem met exacte temperatuurregeling
- Laag stroomverbruik alsmede lage aansluitwaarde, eventueel volledig uitgerust ten behoeve van gebruikmaking van het goedkopere nachstroomtarief.
- Volautomatische warme reiniging.

**nieuw
in
holland**

Voor Limburg en Nrd.-Brabant:
UTINA-NEDERLAND N.V. VENLO
Herungerstraat 81 - Telefoon (04700) 1 43 48

Voor overig Nederland:
MANUS-HOLLAND N.V.
Zutphen - Industrieweg 91 - Tel. (05750) 53 44

Advertentie Packo melkkoeltank in Officieel Orgaan 1971-1-16 Machevo nr.

Tankmelken en ontwikkelingen bij het gebruik van RMO's

In het hoofdartikel in nummer 37 van het Officieel Orgaan is reeds gesteld dat bij de exploitatie van rijdende melkontvangsten (RMO's) het accent niet alleen op besparingen op aanvoerkosten gelegd moet worden. Met de introductie van de RMO vinden tegelijkertijd enige andere wijzigingen in het zuivelpatroon plaats, welke van even groot, zo niet van groter belang zijn. Om op de boerderij te beginnen; daar loopt de plaatsing van de diepkoeltank vaak parallel met de introductie van nieuwe staltypen (ligboxenstal, koeienhut etc.) en nieuwe methoden van melken (melkleiding, doorloopmelkstal, rototandem etc.).

Grote bedrijven of ook kleinere melkveebedrijven?

Het is een bekend verschijnsel dat bedrijven welke overgaan op moderne melkwinningsmethoden en aanschaf van diepkoeltanks vaak meer melkvee gaan houden. Vergroting van de veestapel verlaagt namelijk de vaste kosten per liter melk.

Daarnaast biedt het gebruik van een tank arbeidsverlichting en arbeidsbesparing, waardoor per man meer vee verzorgd kan worden. De kosten van de aanschaf van een tank zijn echter niet onaanzienlijk en liggen bij een bedrijfsgrootte van ca. 25 koeien tussen f 1,50 en f 2,- per 100 kg melk. Bij kleinere veehouders (tien a twintig koeien) liggen deze kosten uiteraard nog hoger (meer dan f 2,- per 100 kg melk), zodat voor deze bedrijven het tankmelken wel duur wordt. In deze kosten zijn de kosten voor verbouw van het melklokaal, erfverharding en aanschaf van hulpmiddelen begrepen. In het algemeen komt de fabriek hierin tegemoet door het geven van een premie per liter melk.

Daarnaast heeft men veelal nog het voordeel van een betere kwaliteit melk, hetgeen resulteert in een hogere melkprijs. Ook ziet men wel dat de fabriek de tank aanschaf en deze aan de veehouder in bruikleen geeft, waarbij de fabriek bepaalt tot welke bedrijfsgrootte nog een tank geplaatst wordt. Daarbij speelt nog een aantal andere factoren een rol, zoals de bereikbaarheid van de bedrijven (toestand erf en wegen). De wegen naar de boerderij moeten in een behoorlijke staat verkeren teneinde transport per RMO mogelijk te kunnen maken en schade aan de RMO te beperken. De slechte toestand van de wegen in sommige regio's vormt nog steeds een belemmering voor de ontwikkeling van het tankmelken, evenals de slechte verkaveling van de grond.

De vraag rijst nu of ook de kleinere veehouders (minder dan twintig koeien) zullen overgaan tot de aanschaf van diepkoeltank. Momenteel zijn er maar weinig kleine bedrijven met een tank, vanwege de vrij hoge kosten welke met het tankmelken gepaard gaan. Bovendien heeft de fabriek vooralsnog hoofdzakelijk belang bij grotere bedrijven. Mogelijk kan in deze situatie verandering komen wanneer in een bepaalde melkriet slechts enkele kleinere bedrijven nog geen tank hebben en het voor de fabriek interessant wordt een aaneengesloten rit te verkrijgen, of wanneer de fabriek geheel wil overschakelen op tankmelk. Een ander facet is dat, wanneer er een zeker aantal tanks geplaatst is, er in de toekomst een aanbod van gebruikte tanks ontstaat. Hierdoor zullen bepaalde veehouders die aanvankelijk tegen de vrij hoge investering van een tank opzagen, gemakkelijker overgaan tot de aanschaf van een goedkopere tweedehands tank.

Een analoge ontwikkeling heeft plaatsgevonden in de autowereld, waar de auto eigenlijk pas gemeengoed is geworden nadat er een markt voor gebruikte auto's was ontstaan.

Consequenties voor de fabriek

Aanvankelijk verkeerde men in de veronderstelling dat tankmelken niet meer consequenties voor de fabriek behoefde te hebben dan de aanschaf van één of meerdere RMO's. Na enkele jaren tankmelken is men inmiddels tot andere inzichten gekomen. Op de eerste plaats werd de reiniging van de RMO aanvankelijk wat stiefmoederlijk behandeld. Het bleek dat bij de RMO's met volumemeting nogal wat problemen ontstonden. Alleen circulatiereiniging bleek niet afdoende en moest worden aangevuld met reiniging in handwerk van diverse onderdelen (volumemeter, ontluchter etc.). Daarnaast bleek bij uitbreiding van het aantal RMO's de aanschaf van speciale spoelplaatsen en reinigungssets noodzakelijk. Verder bleek de noodzaak van terugkoelen van melk na ontvangst - tot tenminste vier graden Celcius of lager-en diepgekoeld bewaren, vooral indien de melk niet vrijwel direct verwerkt werd.



Een belangrijk punt bij de RMO is het meten van de hoeveelheid melk die door de boer geleverd wordt.

Wanneer de melk langer dan één dag voor de verwerking wordt bewaard, verdient het aanbeveling de melk te thermiseren. Ook is het voor een goede controle op de grondstoffenaanvoer (melk) noodzakelijk te beschikken over een weegtank. Bovendien geeft een regelmatige vaststelling van de omrekeningsfactor inzicht (controle) op de werking van volumemeter en lucht-afscheider. Voor een en ander kunnen, naast de aanschaf van deze apparatuur (weegtank, thermiseerapparaat en reinigungsset), bouwtechnische voorzieningen noodzakelijk worden.

Het is duidelijk dat dit consequenties heeft voor de kosten van de aanvoer en verwerking van melk. De kosten van aanvoer en ontvangst van melk met de RMO waren in de projecten van het O- en S-Fonds iets hoger dan die van bussenmelk. (RMO-melk in 1969 f 1,124 per 100 kg en bussenmelk in 1969 f 1,066 per 100 kg melk.) Belangrijke besparingen kunnen echter bereikt worden wanneer bij uitbreiding van de melkontvangst ten gevolge van grotere aanvoer afgezien kan worden van investeringen in gebouwen en machines. Verder kunnen kostenbesparingen optreden wanneer door het gebruik van RMO's kleinere fabrieken en ontvangststations kunnen worden gesloten.

Recente ontwikkeling bij het meten van de hoeveelheid melk op de RMO

Door technici van Diessel GmbH te Hildesheim, een fabrikant van meetapparatuur, is onlangs een systeem ontwikkeld dat het mogelijk maakt de hoeveelheid opgezogen melk uit een boerderijtank in gewichtseenheden vast te leggen. Uitgaande van de natuurkundige stelling dat het gewicht (massa) steeds een produkt is van dichtheid en volume, moet het mogelijk zijn het gewicht vast te leggen door dichtheid en volume van de melk te meten. De dichtheid van de opgezogen melk is echter niet constant, maar afhankelijk van het vetvrije drogestofgehalte, het vetgehalte, de temperatuur en het luchtgehalte. Vooral het luchtgehalte is sterk onderhevig aan schommelingen; met name aan het begin en het einde van de opzuigperiode van melk uit de tank is dit gehalte vrij hoog.

Door na de volumemeter een dichtheidsmeter te plaatsen welke de veranderingen in de dichtheid steeds doorgeeft aan een rekeninrichting waarop tevens de volumemeter is aangesloten, kan het gewicht continu berekend worden door vermenigvuldiging van dichtheid en volume. De eindstand van deze rekeninrichting geeft dan direct het totale gewicht van de leverantie weer.

Volgens de fabrikant zou deze apparatuur geschikt zijn voor ijking, althans volgens Duitse ijkvoorschriften. De dichtheidsmeter kan in bestaande RMO's worden ingebouwd en op reeds aanwezige meters worden aangesloten. Naar gelang de gewenste nauwkeurigheid kan bij elke eenheid van ééntiende, één of tien liter melk een impuls gestuurd worden naar de rekeninrichting. Wanneer dit systeem aan de gewenste nauwkeurigheid voldoet, zou dit kunnen betekenen dat regelmatige vaststelling van de omrekeningsfactor achterwege kan blijven, evenals de aanschaf van weegtanks.

G. Ebbers

Vergadering C.M.M.C. Overgang naar C.M.C. biedt kans aan zgn. melktankers

OOSTERLAND, 14-1, Op de te Oosterland gehouden vergadering van de C.M.M.C., die aansluiting zocht bij de C.M.C., merkte de voorzitter, de heer A. F. Schoof op, dat men in feite de melk nu toch al levert aan de C.M.C. Den Haag. Daarom acht het bestuur de tijd gekomen om de Zeeuwse Melkfederatie te verlaten en zich volledig aan te sluiten bij de C.M.C. Den Haag.

Dit brengt verschillende voordelen mee.

-----Aantrekkelijk is voor grotere veehouders ook het z.g. tankmelken. De melk komt dan in een koeltank terecht en de melkrijder komt op dit bedrijf dus niet meer de bussen ophalen. De C.M.C. geeft aan tankmelkers een koelmelktoeslag van f 1,30 per 100 kg. Meestal is het echter zo, dat de C.M.C. de melktank financiert, die dan van de koelmelktoeslag binnen 10 jaar terug, wordt betaald.

Prijs van een melktank plm. f 16.000.- afhankelijk van de grootte. Voor melkveehouders met minimum 20 koeien wordt de tankmelkerij aantrekkelijk. Het rayon Voorne Putten-Hoeksewaard telt momenteel 18 tankmelkers met een gezamenlijke gecontracteerde jaarbasis van 3.2 miljoen kilo. Voor de groep Schouwen-Duiveland - Flakkee is plaats voor 13 veehouders met een jaarbasis van 1.8 miljoen kilo. Mogelijk is nog Voorne Putten anders in te delen; dan is plaats in de groep Flakkee-Schouwen voor 21 tankmelkers.

Begeleiding

Tankmelkers krijgen in het begin natuurlijk wel de nodige begeleiding terwijl dag en nacht de service dienst kan worden gebeld als er met de melk in de tank iets mis dreigt te gaan.

De koelpremie voor de bezitters van een Ireland koeler vervalt, voor sommigen wel een spijtige zaak, maar het was ook eigenlijk wel een onrechtvaardige zaak vond de voorzitter, terwijl de heer Ruiters het een aflopende zaak noemde, die hoogstens nog 4 jaar zal worden uitgekeerd.

RMO. 'Melkweg' chauffeur Nieuw beroep stelt bijzondere eisen

ER IS IN Friesland een nieuw beroep ontstaan, dat van chauffeur op een rijdende melkontvangst. Het is een beroep, waarin het manoeuvreren met een tankauto van 80.000 gulden en negen ton melk op een boerenerf en smalle wegen gecombineerd wordt met dat van melkontvanger en monsternemer. De zorg voor de lading, in dit geval het schoonhouden van de tank, is zeker zo belangrijk als het op de weg houden van de kostbare vrachtauto.

De 42-jarige heer K. S. Sikma uit Bolsward is één van die chaufferende melkontvangers in Friesland en hij heeft enkele tientallen collega's in dit nieuwe vak. Bij de coöperatie in Friesland zijn op het ogenblik een twintigtal rijdende melkontvangsten, waarvan twee bij de N.V. Melkweg, een onderneming, die

voor verschillende Friese zuivelfabrieken de tankmelk ophaalt. Andere zuivelfabrieken hebben hun eigen tankwagens daarvoor, evenals Nestlé in Bolsward.



★ Chauffeur K. S. Sikma uit Bolsward, ergens op een boerderij in Munnekeburen waar hij de melktank leegpompt.

Stormachtig

De tanks zijn er al een paar jaar, maar er lijkt nu een stormachtige ontwikkeling op gang te komen. Eind 1971 telde het gebied van de Friese zuivelcoöperatie 515 boeren, die in de tank molken. Deze 515 boeren vormden nog slechts 3,5 procent van het aantal veehouders van de Friese coöperaties, maar zij leverden bijna negen procent van de melk. Het zijn namelijk de grote boeren, die het eerst tot het aanschaffen van een koeltank op de boerderij overgaan en die zich zo vrij maken van het gesleep met melkbussen. Bovendien blijft de kwaliteit van de melk beter bewaard in deze tanks. De uitbreiding van het aantal tankmelkers zou nog sneller gaan, wanneer er zich bij de elektriciteitsvoorziening geen moeilijkheden voordeden.

.....

Zondags vrij

In tegenstelling met de gewone melkrijder, die zeven dagen in de week twee keer per dag zijn route moet doen, althans het grootste deel van het jaar, hebben de mensen op de rijdende melkontvangsten zondags vrijaf. Dat is althans de regel, want sommige zuivelfabrieken laten hun tankwagens ook zondags wel lopen als er boeren zijn, die een te kleine tank hebben aangeschaft of wanneer de fabriek voor de sprong van de eerste naar de tweede tankwagen staat.

Het werk van de rijdende melkontvanger is gewetensvol. Bij sommige fabrieken moet hij met een peilstok de maat nemen om te weten te komen hoeveel melk een boer aan de fabriek levert. Als de peilstok niet precies rechtop staat wijst hij te veel aan. Bij andere fabrieken gaat de melk over de meter van de auto, die dan de kaart van de boer na het legen van de koeltank

stempelt met het aantal liters. Die meter rekent echter ook lucht voor liters melk, zodat er wel enige zorg vereist is.

Cursus

Om monsters te mogen nemen voor de kwaliteitscontrole heeft de heer Sikma een examentje moeten afleggen voor het Centraal Orgaan voor de Melkhygiëne. Daarvoor heeft hij een cursus gevolgd bij de Friese Zuivelbond. De monsternemer moet namelijk wel weten wat hij doet bij het nemen van monsters. Op het ogenblik worden er twee van die cursussen gegeven, één in Oosterwolde en één in Leeuwarden. De Melkweg stelt zelf ook hoge eisen aan zijn personeel, want men wil niet graag het slachtoffer worden van moeilijkheden tussen de boer en de fabriek. Het is een vertrouwensfunctie, meent de heer Sikma.

Als op de boerderij de tank gelegeerd is, stelt de chauffeur van de rijdende melkontvangst de automatische reinigingsapparatuur in werking, zodat de boer het volgende melkmaal in een schone tank kan laten lopen. De tank wordt eenmaal in de twee of drie dagen gelegeerd, doorgaans overdag maar als het moet ook 's-nachts als de fabriek behoefte heeft aan melk. De heer Sikma en zijn collega's zijn ook nog wel genegen om boodschappen voor de boer, mee te nemen. Achter de cabine van de tankwagen is een grote ruimte, waarin allerlei zaken voor de boerderij kunnen worden meegenomen.

Een goede naam voor dit nieuwe beroep is er nog niet in Friesland. Want wat is na een RMO-chauffeur? Wie weet wat beters?

1972-06-29

Meko Assen neemt extra personeel in dienst

Leeuwarder Courant 1972-06-29

Meko in Assen neemt meer personeel in dienst

ASSEN — Meko Holland gaat op korte termijn het aantal personeelsleden uitbreiden van 60 tot 85 als gevolg van een sterke toeneming van orders voor melkkoeltanks. In de afgelopen maanden heeft het bedrijf, dat een zusteronderneming is van Geertjes BV, voor meer dan f 8 mln aan orders ontvangen. Vorig jaar heeft Meko Holland meer dan 1000 melkkoeltanks geplaatst. Naar de directie mededeelt wordt voor de komende jaren een nog sterkere groei verwacht.

Eind van het „bussentijdperk” nadert nu snel EERSTE MELK-KOELTANKS OP SCHOUWEN-DUIVELAND²³

ZIERIKZEE, 31-8. De dertig liter melkbus, sedert de opkomst van de melkverwerking rond 1900 in de zuivelfabriek het transportmiddel hij uitstek voor de melk, gaat op een aantal veehouderijbedrijven op Schouwen-Duiveland thans plaatsmaken voor de grote boerderij tanks.

Deze week arriveerden de eerste twee tanks op de bedrijven. Gezien de ervaringen in andere delen van het land zal dit ongetwijfeld een snelle opmars van de boerderijmelktank op Schouwen-Duiveland betekenen.

Op veel bedrijven is het aantal koeien de laatste jaren sterk gestegen, terwijl het personeel in aantal terugliep. Dit had o.a. tot gevolg dat men de melkwinning meer en meer ging moderniseren. Maar de afvoer van de melk van het bedrijf naar de fabriek gebeurt tot vandaag-de-dag nog steeds met de bekende 30-liter melkbus

Voor veel veehouders werd dit meer en meer bezwaarlijk. Thans echter maakt de komst van de melktank op het bedrijf de afronding van de mechanisatie mogelijk.

Rijdende melkontvangst

De melk wordt in de tank 2 of 3 dagen op het bedrijf bewaard bij een temperatuur van 4 graden Celsius en wordt dan met een „rijdende melkontvangst” uit de tank gehaald. De verwachting bestaat, dat dit najaar 12-15 procent van de melk van Schouwen-Duiveland via deze „R.M.O.” naar de fabriek zal gaan.

Lijkt het er op dat de boerderijtank er alleen is voor de grotere bedrijven, toch is dit niet het geval. Door de fabrikanten van de tanks is ook aan de veehouder gedacht met minder koeien. Op de hierbij afgedrukte foto is een tank te zien van ruim 3.000 liter, maar de mogelijkheid bestaat tot levering van melktanks van minder dan 500 liter.

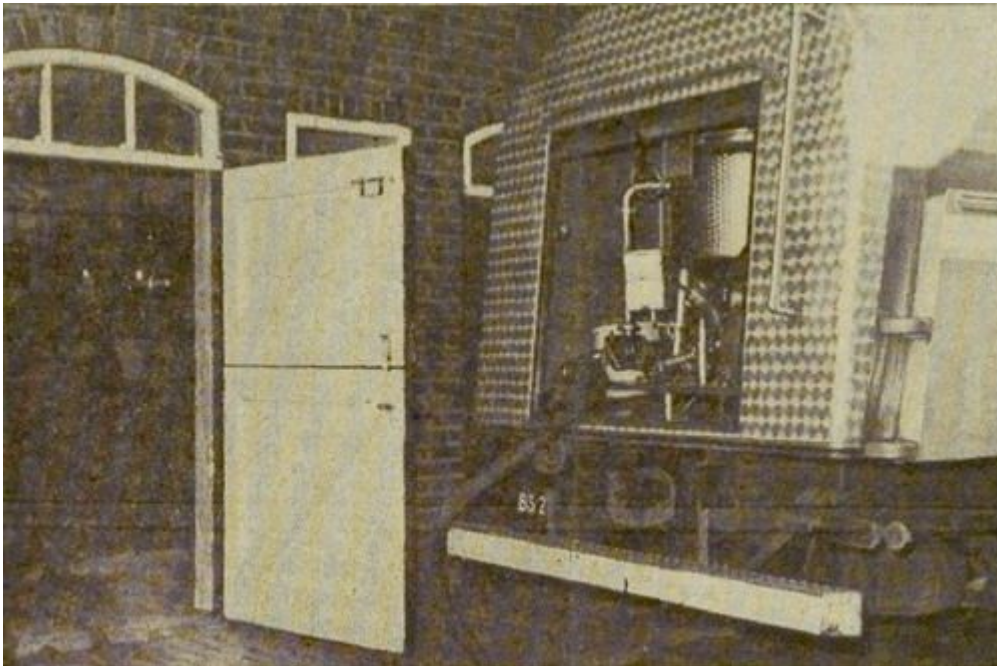
Naast de bekende „bussenwaggen” zal dus binnenkort de tankwagen een bekende verschijning worden op de wegen in de polders. De tijd zal leren hoelang de bussenwaggen en de tankwaggen de weg nog zullen moeten delen.



Veehouder de heer P. v. d. Waart bij de deze week op zijn bedrijf aan de Noord Hogeweg 4 te Sir Jansland geplaatste 3000 liter melk-koeltank.

²³ In het volgende knipsel blijkt dat de C.M.C. haast maakt. Bij de start van de RMO op Schouwen-Duiveland zijn er al 15 melkveehouders met een koeltank! (ZHN.)

„Rijdende melkontvangst” ingezet op Schouwen-Duiveland



ZIERIKZEE. 29-9. Deze week is op schouwen-Duiveland de zogenaamde „*Rijdende Melk Ontvangst*” (RMO.) van de Coöperatieve Melkcentrale (C.M.C.) definitief gestart. De komst van deze uiterst moderne tankwagen-combinatie - voorwagen met aanhanger - is het logische vervolg op de plaatsing van de eerste bedrijfs-melkkoeltanks in dit gebied.

Zoals reeds eerder gemeld, hebben op een aantal bedrijven de oude vertrouwde dertigliter melkbussen thans plaats gemaakt voor de grote boerderijtanks, waarin de melk twee of drie

dagen op de boerderij bewaard blijft bij een temperatuur van vier graden Celsius Dan komt de „Rijdende Melk Ontvangst” om de melk uit de tank te halen

Deze week verscheen de tankwagen voor de eerste maal, waarbij tussen Bruinisse en de Westhoek op een vijftiental bedrijven de melktanks werden leeggepompt. De bedoeling is dat de „R.M.O.” vijfmaal in de twee weken de melk in ontvangst zal komen nemen. Daarbij wordt alles op de bedrijven afgehandeld, ook het monsternemen.

De melkontvangst geschiedt vol-automatisch. Na het in ontvangst nemen van de melk wordt dit kostelijke produkt rechtstreeks overgebracht naar een der C.M.C.-bedrijven in Rotterdam. De verwachting bestaat dat dit najaar 12 à 15 procent van de melk van Schouwen-Duiveland via deze „R.M.O.” naar de fabriek zal gaan.

1972-09-28

CMC melkvervoer per RMO zet door

Leeuwarder Courant 1972-09-28

CMC zet reorganisatie krachtdadig door

.....

Ook op het gebied van het melkvervoer van de in toenemende mate op de boerderij in diepgekoelde tanks gewonnen melk, zet de modernisering door. De CMC verwacht in 1980 te zullen moeten beschikken over 85 daartoe uitgeruste **rijdende melkontvangsten** en 170 aanhangers; thans zijn dit er 16 met een even groot aantal aanhangers. Het bedrijf van Melk Unie Den Haag is het eerste uit de CMC-groep, dat volledig op deze tankmelk is overgeschakeld.

.....

Over modern opgezette boerderij – bij *handige* boer!

BRUINISSE, 2-10. De heer Domus Hage Jacz. landbouwer aan de Lange weg te Bruinisse is eind 1971 geheel op de melkveehouderij overgeschakeld en melkt nu 32 koelen.

Deze melkerij gebeurt geheel automatisch en de melk komt niet meer in emmers, maar via de door de stal lopende automatische melkleidingsinstallatie in de ondergekoelde melktank. De heer Hage, die over 16 ha weiland beschikt, alles rondom het bedrijf gelegen was een der eersten die tot het aanschaffen van een melktank besloot en de eerste bij wie de melkleiding automatisch wordt gereinigd. Door op deze manier te werken ziet deze ondernemende jonge man, kans het bedrijf geheel alleen zelf te exploiteren. De tankauto komt 5x per 14 dagen de melk ophalen. Ook de stal is uiterst modern en hygiënisch ingericht. De heer Hage is een echte doe het zelve, omdat hij bijna alles wat uitbreiding en modernisering betreft, zelf maakt.

Nieuwe Leidsche Courant 1972-11-24; p. 5/26

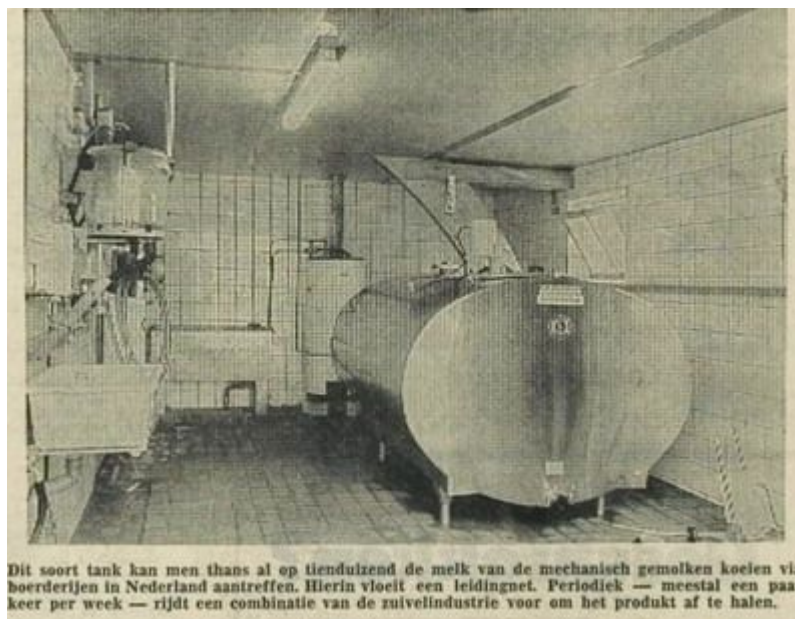
Over tien jaar melkbus alleen nog gewild als boerenromantiek?

Melktank op boerderij flink in opmars 2500-ste koeltank bij COBERCO

Van een onzer verslaggevers

HELLENDOORN. - De melkbus die het, al dan niet fonkelend geschuurd, zo goed doet in het rek op het boeren erf, zal binnen tien jaar waarschijnlijk alleen nog als boerenromantiek gewild zijn. Dat denkt ir. J. Jepma. hoofdingenieur-directeur van de provinciale directie voor de bedrijfsontwikkeling in Overijssel en de IJselmeerpolder.

De melktankerij maakt een stormachtige ontwikkeling door, in Nederland staan nu al ruim tienduizend tank, vijf jaar geleden waren het er nog maar duizend.



Dit soort tank kan men thans al op tienduizend de melk van de mechanisch gemolken koelen via boerderijen in Nederland aantreffen. Hierin vloeit een leidingnet. Periodiek — meestal een paar keer per week — rijdt een combinatie van de zuivelindustrie voor om het produkt af te halen.

Ir. Jepma vertelde dit in het Overijsselse Hellendoorn, waar **Coberco** bij de veehouder H. B. ter Horst zijn 2500ste tank (inhoud zesduizend liter) plaatste. De Verenigde Coöperatieve Melkindustrie Coberco is in enkele jaren uitgegroeid tot Nederlands grootste zuivelindustrie. Coberco is zo groot geworden door fusies, samenwerking, overnemingen en sluiting van kleine fabrieken - een ontwikkeling waarmee overigens nu ook weer niet iedereen blij is.

Coberco verzamelt jaarlijks een plas melk van zestienhonderd miljoen liter, afkomstig van de koeien van 21.000 boeren. De omzet aan consumptiemelk, kaas, boter enz was in 1972 ruim 860 miljoen gulden. Er werken meer dan drieduizend mensen. In Overijssel en Gelderland wordt 25 procent van alle Nederlandse melk geproduceerd. Coberco betreft 95 procent van de melk uit deze provincies. Volgens Coberco-voorzitter H. P. Prangmsma zal naar verwachting in 1974 al zo'n veertig procent van de melk per tank worden aangevoerd.

Per 1 januari krijgt Coberco er nog weer een kleine duizend tankmelkers bij. Om deze uitbreiding op te vangen, moeten dertig chauffeurs worden opgeleid. Er zullen dan honderd chauffeurs zijn. De moderne melkwinning met doorloopstallen en leidingnetten is afgerond met een opslagtank, waarin het produkt gekoeld wordt bewaard. Dat leidt, aldus de heer R. Steenhuisen, een van de Coberco-directeuren, tot kwaliteitsverbetering. Andere voordelen van de melktankerij liggen, volgens hem, in arbeidsbesparing en produktiviteitsstijging.

Wat die kwaliteitsverbetering betreft, zegt ir. Jepma dat de bacteriologische kwaliteit van de tankmelk duidelijk beter is dan die van de melk, welke per bus naar de fabriek gaat. Van de tankmelk haalt negentig procent klasse één, van de busmelk nog geen zeventig procent.

De schaalvergroting op het terrein van de landbouw manifesteert zich onder meer in de snelle toename van het aantal melktanks. Het aantal bedrijven met dertig tot honderd koeien en meer neemt belangrijk toe. Ook neemt de omvang van de totale melkveehouderij toe, waarbij zich binnen de EEG een verschuiving voordoet naar NoordwestEuropa, onder andere naar Nederland.

Binnen Nederland zelf doet zich een verschuiving voor naar de oostelijke en zuidelijke provincies. In Nederland breidde zich de melkveestapel de laatste twintig jaar met ruim veertig procent uit. In Overijssel, exclusief de IJsselmeerpolders, was de uitbreiding zestig procent. In Noord-Brabant bedroeg de uitbreiding zelfs bijna negentig procent. Sedert 1960 daalde het aantal zuivelfabrieken in Nederland met de helft, namelijk van vijfhonderd tot 250. Het aantal boeren vertoonde een drastische afname. Ir. Jepma verwacht dat de tankmelkerij het verdwijnen van kleinere landbouwbedrijven zal versnellen.

De hele ontwikkeling roept duidelijk financieringsproblemen op, niet alleen bij de boeren maar ook bij de zuivelindustrie. Het aanhouden van het busvervoer per melkrijder naast de tankmelkerij, waarbij het produkt met grote combinaties wordt opgehaald, zal op een bepaald moment te duur worden. Enkele fabrieken zijn dit punt dicht genaderd. Dan zullen kleinere boeren zonder tank hun melk moeilijk meer kwijt kunnen en zodoende gedwongen zijn op tankmelken over te gaan.

Omdat de investeringen voor hen relatief groter zijn dan voor de grotere bedrijven, komen de inkomsten per liter melk lager te liggen voor de kleinere boeren, aldus ir. Jepma. Het is het punt dat weliswaar reeds de aandacht heeft, maar de verwachting is niet - ondanks enige regelingen ter verlichting van de moeilijkheden - dat de zaken zo zullen uitpakken, dat er in de naaste toekomst geen boerehoofden meer zullen vallen.

Strafmeter legt bedrijf lam

PEB pakt grote stroomgebruikers onder boeren aan.

OLDEBOORN - Het PEB pakt op het ogenblik de veehouderijbedrijven aan, die meer stroom afnemen dan het PEB meent dat goed is. Het PEB plaatst daartoe meters in de bedrijven, die de stroomlevering totaal uitschakelen, wanneer de aangesloten apparatuur meer dan 5 kW vraagt. De stroomlevering wordt hersteld, indien de boer genegen is contant 25 gulden te betalen. Indien de 25 gulden betaald is, wordt de stroomlevering hersteld tot de meter weer afslaat, wanneer de gelijktijdig aangesloten apparatuur de 5 kW te boven gaat.

De heren Akkerman van Warniahuizen bij Oldeboorn kregen vrijdag zo'n meter en vrijdagmiddag sloeg de meter door en zaterdag, toen er volgens hen alleen huishoudelijke apparatuur aangesloten was, gebeurde het opnieuw. Zaterdag hebben ze het PEB toegezegd ruim 3000 gulden te zullen betalen, waarna ze het vermogen van de gelijktijdig aangesloten apparatuur mogen opvoeren tot 10 kW.

Het PEB heeft in het kader van de vrijwillige ruilverkaveling Warniahuizen het net voor de acht boeren in dit gebied verzwaard. De kosten daarvan heeft het PEB berekend op 24.000 gulden. Iedere boerderij moet haar deel aan de kosten bijdragen. De boeren ervaren deze kosten als onrechtvaardig, omdat juist zij degenen zijn, die met hun melkproductie het startpunt zijn voor een hele keten stroomverbruikers, die de nieuwe PEB-centrale aan het Bergumermeer aan voldoende stroomafname moet helpen. Blijft de elektrificatie van de boerderijen achterwege dan zal de afname ook verderop in de keten achterblijven, zodat de PEB-centrale onrendabel zal blijven.

De boeren op Warniahuizen bleven lang weigerachtig om de 3000 gulden te betalen, maar door de inschakeling van de strafmeter, is het nu gelukt om de eerste op de knieën te krijgen. Bij de heren Akkerman werd de hele stroomlevering voor de huishouding en het bedrijf met melkkoeltank uitgeschakeld. Deze tank vraagt voor koeling en roeren alleen al bijna 10 kW. Begin december kregen de heren Akkerman een brief van het PEB, waarin stond, dat ze de 3000 gulden moesten betalen anders zou de stroomvoorziening beperkt worden tot maximaal 5 kW. Vorige vrijdag werd de meter op het bedrijf aangebracht en nog diezelfde dag sloeg de meter de stroomvoorziening af, omdat er meer dan 5 kW afgenomen werd. Ze betaalden de 25 gulden, maar de volgende dag was het alweer mis. Er zat toen niets anders op dan aan de eisen van het PEB te voldoen wilden ze de kerstdagen met hun gezin en 100 koelen niet in duisternis doorbrengen.

De heer S. Akkerman sr. is van mening, dat het PEB volkomen willekeurig optreedt bij het verhalen van de kosten die de netverzwinging in Friesland met zich meebrengt. Soms vraagt het PEB enorme hoge bedragen, tot in de tienduizenden guldens, voor de elektrificatie van boerderijen. Het kan ook zijn, dat de eisen van het PEB plotseling vervallen, waarbij de kosten van de netverzwinging niet meer in rekening worden gebracht. Het gaat daarbij om met name genoemde gevallen. Deze situatie heeft een grote onzekerheid onder de boeren geschapen en voor de heer Akkerman de vraag, waarom de boeten van stroomlevering niet op een betere manier verdeeld worden.

Melkweg tussen boer en zijn fabriekshak

VAN DE TWINTIG ZUIVELCOOPERATIES in Friesland laten er op het ogenblik veertien geheel of gedeeltelijk de tankmelk van de boeren met rijdende melkontvangsten van de NV Melkweg in Bolsward naar hun fabrieken of naar de CCF brengen. De Melkweg heeft op het ogenblik zeven van die tankauto's in bedrijf. De Melkweg is een particuliere onderneming van enkele transportbedrijven in Friesland, die bij de uitvoering van het project nauw samenwerkt met de Friese Zuivelbond en de Eigen Vervoers Organisatie.

De transportondernemers, die de Melkweg opgezet hebben, meenden, dat zij met hun deskundigheid op het gebied van transport meer geschikt waren voor het melkrijden met de tankwagens dan de zuivelfabrieken, die dit oorspronkelijk in eigen beheer wilden doen. De praktijk lijkt hun gelijk te geven, hoewel de zuiveldirecteuren slechts voor één argument vatbaar zijn, namelijk hun eigen kosten en die welke ze aan de Melkweg moeten betalen.

Bij het tankvervoer van de melk van de boerderij naar de fabriek is wel gebleken, dat de kosten per boer sterk variëren. Die kosten zijn afhankelijk van de afstand tussen boerderij en de fabriek, de melkdichtheid van een rit, de begaanbaarheid van het pad naar de boerderij, de zwaaimogelijkheden op het erf, de hoeveelheid melk, die in één keer bij een boer vandaan gehaald kan worden, terwijl verder de mogelijkheden van laden en lossen op de boerderij en bij de fabriek van invloed zijn. De Melkweg rijdt nu dag en nacht, zeven dagen in de week. De kosten van het transport zijn geheel voor de fabriek, die doorgaans ook nog de tank in de boerderij in eigendom heeft. In wezen betekent dit, dat de boeren met elkaar de kosten voor hun rekening nemen voor het melktransport, die van moeilijk bereikbare boerderijen gehaald moet worden.

Enige redelijkheid zit daar wel in, want het komt ook voor, dat de boer in overleg met de fabriek een tank heeft aangeschaft, die te klein is gebleken als gevolg van de uitbreiding van de melkproductie. Maar anderzijds draaien de boeren gemeenschappelijk op voor het feit, dat die boer zijn planning onvoldoende heeft doordacht, zodat de tankwagen vaker naar hem toe moet, dan noodzakelijk was geweest.

De ontwikkeling van het tankmelken komt in Friesland niet voldoende tot ontplooiing, doordat de boeren over onvoldoende elektrische stroom op hun boerderijen beschikken, terwijl ze opzien tegen de hoge kosten, die het PEB berekent voor verzwaring van het net. Deze netverzwaring wordt een knelpunt in de ontwikkeling van de Friese veehouderij. Het beleid van de provincie (PEB) is niet duidelijk. Zij wil de kosten op alle boeren verhalen alsof er ooit ergens een boer is, die er belang bij heeft, dat zijn buurman meer gaat melken.

De ontwikkeling van de melkproductie in Friesland is niet een zaak van gemeenschappelijk boerenbelang, maar is een algemeen belang en onder andere een belang van het PEB, dat een nieuwe centrale laat bouwen om aan de groeiende consumptie van electriciteit tegemoet te komen, maar dan nalaat de bij de groei horende netverzwaring uit te voeren.

Nu heeft het PEB wel een effectieve methode gevonden om de boeren het vel over de oren te halen. De meeste boerderijen gebruiken meer stroom dan toegestaan is. Bij de familie Akkerman op Warniahuizen werd eerst het net verzaard' en daarna een beperking van de stroomafname voorgeschreven. Telkens wanneer er meer stroom werd afgenomen dan was voorge-

schreven sloot een meter de stroomtoevoer af en Akkerman moest dan 25 gulden betalen om weer in het genot te komen van de PEB-kracht. Pas tegen betaling van enkele duizenden gulden voor de netverzwaring kon de meter uit het systeem weggehaald worden. PEB-monteurs in Heerenveen hebben kortgeleden de beschikking gekregen over een tiental nieuwe afknop-meters, die in de komende tijd nog wel eens voor het mislukken van een bak kaas kunnen zorgen.

.....

1973-01-20

Leeuwarder Courant 1973-01-20

MEKO HOLLAND B.V.

een technische handelsonderneming met vooraanstaande vertegenwoordigingen van artikelen voor de moderne veehouderijbedrijven en de zuivelindustrie, waaronder de MUELLER MELKKOELTANK, zoekt wegens uitbreiding van haar leveringsprogramma een

COMM. TECHN. MEDEWERKER

Na een ruime opleiding en inwerkperiode zal hij, in samenwerking met de verkoopleider, in staat moeten zijn geheel zelfstandig een nieuw programma op de markt te introduceren. dat bestaat uit r.v.s. appendages, op afstand bediende afsluiters, pompen en reinigungsapparatuur van hoogwaardige kwaliteit, bestemd voor de zuivel- en voedings- en genotsmiddelenindustrie.

Onze gedachten gaan uit naar een actief en ervaren zakenman tot ca. 40 jaar, in het bezit van het diploma H.T.S.-E/Wtb., die meent over voldoende zelfstandigheid, verantwoordelijkheidsgevoel en inventiviteit te beschikken.

Voorkeur genieten zij die reeds als zodanig werkzaam zijn geweest en die bekend zijn met de moderne processing industrie.

Naast commerciële ervaring is bekendheid met de Engelse en Franse taal een vereiste.

Wij bieden u een zeer interessante functie in een team van jonge medewerkers, welke veel ruimte biedt voor het ontplooiën van initiatieven.

Volledige discretie bij de behandeling van de sollicitatie is verzekerd.

Eigenhandig geschreven sollicitatiebrieven, voorzien van een recente pasfoto, te richten aan de directie van:

MEKO HOLLAND B.V.,

Industrieweg 13, Postbus 138, Assen

Telefoon 05920—14111.

Tankvervoer van boerenmelk

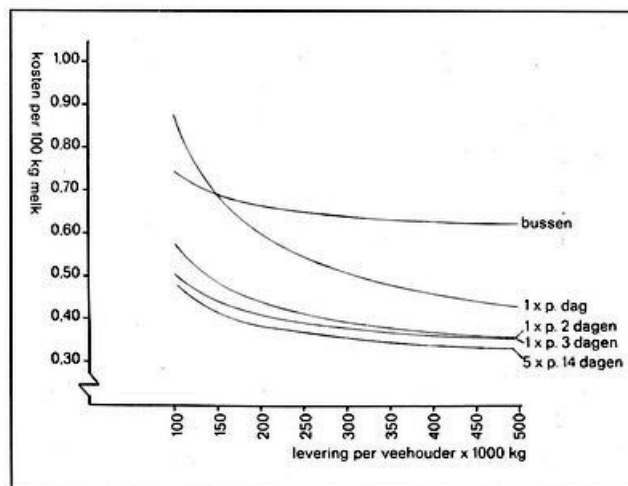
Door de Afdeling Bedrijfsorganisatie van de Bond van Coöperatieve Zuivelfabrieken in Friesland is een studie gemaakt van de kosten van de aanvoer van melk in tanks bij verschillende frequenties per periode. Aangezien dit onderzoek ook elders in de belangstelling staat, wordt het door de heren J. E. Folkertsma en K. de Jong uitgebrachte rapport hieronder in de openbaarheid gebracht.

Bij het vervoer van de melk van boerderij naar fabriek neemt het tankvervoer (RMO-vervoer) een steeds belangrijker wordende plaats in ten koste van het traditionele bussenvervoer. Om een algemene indruk te krijgen van de kosten van tankvervoer zijn berekeningen uitgevoerd aan de hand van een gebied met een voor Friesland gemiddelde melkdichtheid. Onder melkdichtheid wordt verstaan: kg opgehaalde melk per gereden km.

Bij het tankvervoer kan onderscheid worden gemaakt in frequentie van ophalen. Er zijn vier manieren van tankvervoer berekend, namelijk eenmaal per dag, om de andere dag, vijfmaal per 14 dagen en om de drie dagen.

Ter vergelijking zijn de kosten van bussenvervoer eveneens berekend. Uitgegaan is van een situatie, waarbij óf alle melk in tanks wordt verzameld of alle melk in bussen wordt geleverd. Gedurende de periode waarbij tanks en bussen naast elkaar voorkomen, zijn de totale kosten per kg melk hoger als gevolg van de kleinere melkdichtheid per systeem. Van overgangssituaties zijn echter geen berekeningen gemaakt, gezien het grote aantal mogelijkheden dat zich hierbij kan voordoen.

Grafiek 1. Loonkostendeel in aanvoerkosten bij diverse jaarleveranties 1972/1973.



De berekeningen zijn opgesteld voor een melkwinningsgebied met ca. 20 miljoen kg melk, waarin respectievelijk 200, 100 en 40 veehouders melk leveren. Dit resulteert in een gemiddelde jaarleverantie per veehouder van respectievelijk 100.000, 200.000 en 500.000 kg melk. Bij het bussenvervoer zijn ingecalculeerd de kosten van vervoer en bussenontvangst; bij het tankvervoer de kosten van vervoer, reiniging van de tankauto's, alsmede afschrijving, rente, onderhoud en verzekering van de boerderijtanks en voorts die van ontvangst.

De kosten op de boerderij die betrekking hebben op melklokaal, erfverharding, koeling van de melk en reiniging van de tank zijn niet in de berekening opgenomen.

Bij het busvervoer is uitgegaan van aanbesteed vervoer, waarvan 86 % met trekkers en 14 % met auto's wordt uitgevoerd. Bij tankvervoer is gekozen voor vervoer in fabrieksbeheer.

De diverse kosten zijn gebaseerd op het huidige prijspeil. Bovendien is een kostenprognose gemaakt voor 1979/1980. Aan de hand van deze prognose zijn de diverse kostenbestanddelen nogmaals berekend. De resultaten van de berekeningen zijn in grafieken verwerkt.

Schematische voorstelling van ophaalsystemen bij tankvervoer

	m.	d.	w.	d.	v.	z.	z.	m.	d.	w.	d.	v.	z.	z.
éénmaal per dag ophalen														
37 weken ('s-zomers)	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
15 weken ('s-winters)	4	—	4	—	4	2	—	4	—	4	—	4	2	—
éénmaal per twee dagen ophalen														
27 weken ('s-zomers)	4	—	4	—	4	—	4	—	4	—	4	—	4	—
— groep A	—	4	—	4	—	4	—	4	—	4	—	4	—	4
— groep B	—	4	—	4	—	4	—	4	—	4	—	4	—	4
totaal	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
25 weken ('s-winters)	—	6	—	—	6	—	—	6	—	—	6	—	4	—
— groep A	6	—	—	6	—	4	—	—	6	—	—	6	—	—
— groep B	6	—	—	6	—	4	—	—	6	—	—	6	—	—
totaal	6	6	—	6	6	4	—	6	6	—	6	6	4	—

Systemen van melkophalen

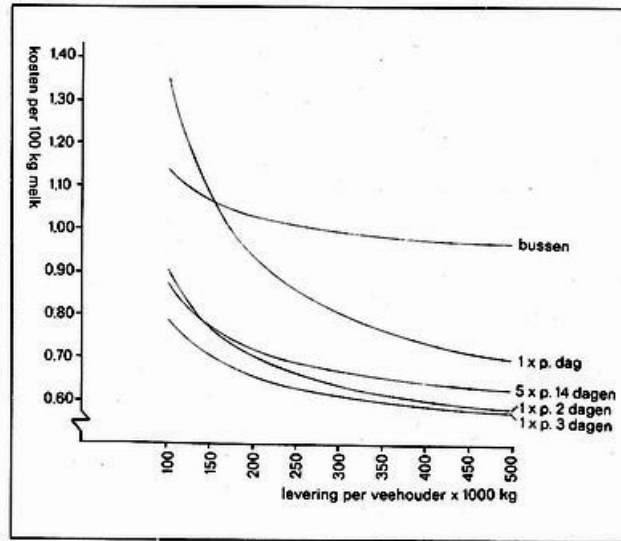
Busvervoer

De bussen worden langs de kortst mogelijke route opgehaald. Na lossing van de melk aan de fabriek worden alleen de bussen van die veehouders afgeladen, die aan de kortste route fabriek-huis melkrijder wonen. De rest van de bussen blijft op de wagen staan tot de volgende keer melkophalen, zodat het merendeel der veehouders over een dubbel stel bussen moet beschikken. De gemiddelde ritaanvoer in de top bedraagt 247 bussen met een inhoud van 30 liter. Gedurende 33 weken per jaar wordt tweemaal per dag melk opgehaald en gedurende 19 weken eenmaal per dag. Dit resulteert in 595 bezoeken per veehouder per jaar, terwijl per jaar 52 zondagen wordt gereden.

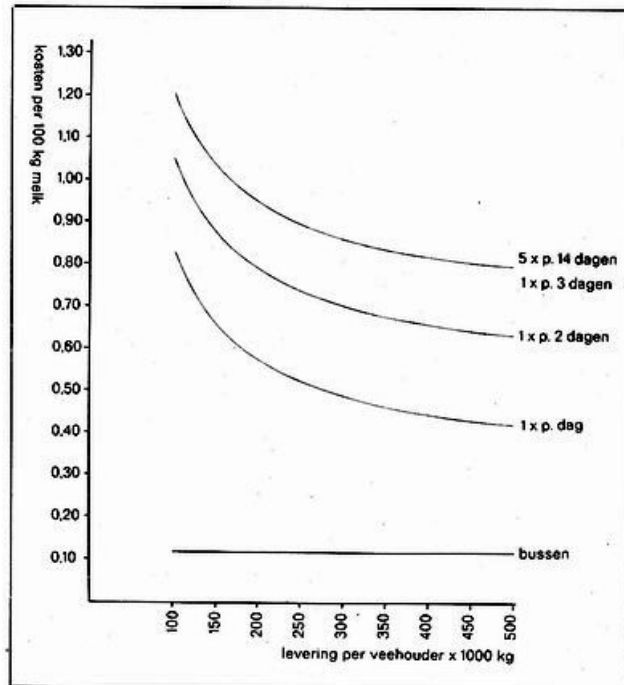
Tankvervoer - eenmaal per dag ophalen

Gedurende 37 weken wordt zeven dagen per week melk opgehaald uit tanks, waarbij dagelijks alle veehouders éénmaal worden bezocht. Gedurende 15 weken in de winterperiode kan de melk éénmaal per twee dagen worden opgehaald. In deze periode wordt viermaal per week melk opgehaald en wel op maandag, woensdag, vrijdag en zaterdag. Totaal resulteert dit in 319 bezoeken per veehouder per jaar, terwijl per jaar op 37 zondagen melk wordt opgehaald. Het laadvermogen van de tankauto's bedraagt 8.000 liter melk. De boerderijtanks hebben een opslagcapaciteit van drie melkmalen in de top.

Grafiek 2. Aanvoerkosten bij diverse jaarleveranties 1972/1973.



Grafiek 3. Opslagkosten bij diverse jaarleveranties 1972/1973.



Tankvervoer - éénmaal per twee dagen ophalen

Gedurende 27 weken wordt zeven dagen per week gereden, waarbij elke veehouder om de andere dag wordt bezocht. Gedurende 25 weken wordt vijf dagen per week gereden, dat wil zeggen niet op woensdag en zondag. Elke veehouder wordt in deze periode vijfmaal per 14 dagen bezocht, waarbij het aantal opgehaalde melkmalen, resp. zes, zes, vier, zes en zes per keer ophalen bedraagt. Het aantal bezoeken per veehouder bedraagt 157 per jaar, terwijl op 27 zondagen per jaar wordt gereden.

De capaciteit van de tankauto's bedraagt 8.000 liter per vracht. De boerderijtanks hebben in de topproductieperiode een opslagcapaciteit van 5 melkmalen.

Tankvervoer - vijfmaal per 14 dagen ophalen

Gedurende het hele jaar wordt vijf dagen per week gereden, dat wil zeggen op woensdag en zondag niet. Elke veehouder wordt vijfmaal per 14 dagen bezocht, waarbij het aantal opgehaalde melkmalen op zaterdag vier bedraagt en op de overige dagen zes. Het aantal bezoeken per veehouder bedraagt 130 per jaar. De capaciteit van de tankauto's bedraagt eveneens 8.000 liter per vracht; de boerderijtanks zijn gedurende de topproductieperiode berekend op een opslagcapaciteit van 6½ melkmalen.

Tankvervoer - eenmaal per 3 dagen ophalen

Gedurende het gehele jaar wordt zeven dagen per week gereden. Elke veehouder wordt zevenmaal per drie weken bezocht, waarbij het aantal opgehaalde melkmalen steeds zes bedraagt. Het aantal bezoeken per veehouder bedraagt 122 per jaar, terwijl steeds op zondag wordt gereden. De capaciteit van de tankauto's bedraagt eveneens 8.000 liter per vracht, de boerderijtanks zijn berekend op een opslagcapaciteit van 6½ melkmalen tijdens de top.

Op deze en volgende pagina zijn schematisch de ophaalsystemen per tankauto weergegeven. Bij eenmaal per twee dagen en bij vijfmaal per 14 dagen ophalen zijn de boeren verdeeld in twee groepen. Bij eenmaal per drie dagen rijden zijn de boeren verdeeld in drie groepen. De cijfers geven het aantal opgehaalde melkmalen per keer ophalen aan.

Schematische voorstelling van ophaalsystemen bij tankvervoer

	m.	d.	w.	d.	v.	z.	z.	m.	d.	w.	d.	v.	z.	z.	m.	d.	w.	d.	v.	z.	z.
vijfmaal per 14 dagen ophalen																					
groep A	6	—	—	6	—	4	—	—	6	—	—	6	—	—							
groep B	—	6	—	—	6	—	—	6	—	—	6	—	4	—							
totaal	6	6	—	6	6	4	—	6	6	—	6	6	4	—							
éénmaal per drie dagen ophalen																					
groep A	6	—	—	6	—	—	6	—	—	6	—	—	6	—	—	6	—	—	6	—	—
groep B	—	6	—	—	6	—	—	6	—	—	6	—	—	6	—	—	6	—	—	6	—
groep C	—	—	6	—	—	6	—	—	6	—	—	6	—	—	6	—	—	6	—	—	6
totaal	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6

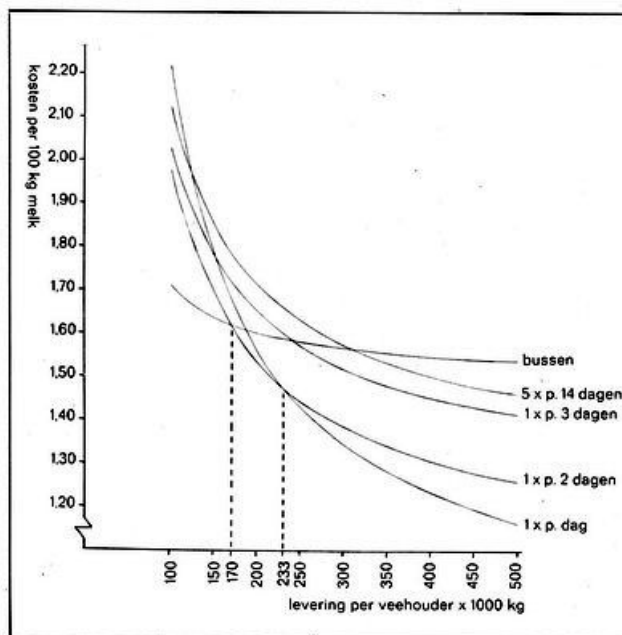
Berekening kosten

Bussenvervoer

De kosten van busvervoer zijn berekend met behulp van de door de Friese Bond gebruikte tijdnormen en tarieven voor personeels- en materiaalkosten voor 1972/1973.

De kosten van de 30-liter bussen bedragen f0,12 per 100 kg melk, uitgaande van een dubbel stel bussen per veehouder. Bij deze kosten is rekening gehouden met op de bussen aan te brengen busnummers en melkontvangstbanden. De ontvangskosten voor busmelk zijn berekend op f0,45 per 100 kg melk.

Grafiek 4. Opslag-, aanvoer- en ontvangkosten bij diverse jaarleveranties 1972/1973.



Tankvervoer

De kosten van het tankvervoer zijn eveneens berekend met behulp van tijdnormen, personeels- en materiaalkosten voor 1972/73. Uitgangspunt bij de berekeningen is geweest dat de melk overdag tussen de melkmalen wordt opgehaald. De tijd van laden melk eerste boer tot en met laatste boer is per dag gesteld op $8\frac{1}{2}$ uur. De loonkosten per man variëren enigszins per ophaalsysteem als gevolg van meer of minder weekend-werk.

Uit de vervoersgegevens waarmee de kosten voor de verschillende situaties zijn berekend, zijn eveneens enkele kerngetallen bepaald, t.w. de hoeveelheid vervoerde melk in miljoenen kg per vervoermiddel en per man.

De jaarlijkse tankkosten, t.w. afschrijving, rente, onderhoud en verzekering zijn gecalculeerd met behulp van de kostenformule $f 516,-$ vaste kosten per jaar vermeerderd met $f 0,4216$ per liter tankinhoud.

Ter bepaling van de benodigde tankinhoud is per melkmaal $2\frac{1}{2}\text{‰}$ van de jaarleverantie gerekend als maximale hoeveelheid. De ontvangkosten voor tankmelk zijn berekend op $f 0,05$ per 100 kg melk.

Prognose 1979/1980

Om een indruk te krijgen van de kostenverhoudingen in de toekomst is een prognose gemaakt voor 1979/1980. In de berekeningen is alleen het kostenpeil gewijzigd volgens onderstaande prognose.

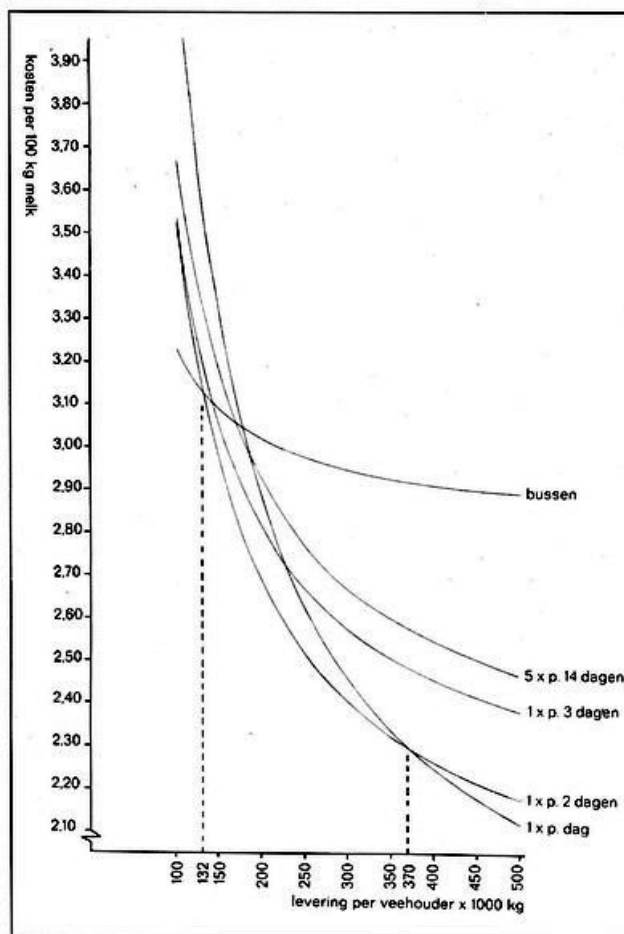
	gem. jaarl. verhoging (in procenten)	index 1979/1980 (kostenpeil 1972-1973 = 100)
lonen	12	221
vaste kosten materiaal		
— trekker	7	161
— trekkerwagen	8	171
— auto	8	171
— auto-aanhangwagen	8	171
— rijdende melkontvangst	9	183
variabele kosten materiaal		
— trekker	4	132
— auto	4	132
— rijdende melkontvangst	4	132
melkbussen	8	171
boerderijtanks	4	132
melkontvangst		
— gebouwen + inventaris	8	171
— lonen	12	221
— energie	4	132

jaarleverantie soort vervoer	107.567 kg					200.231 kg					502.907 kg				
	bussen	tank	tank	tank	tank	bussen	tank	tank	tank	tank	bussen	tank	tank	tank	tank
Systeem van ophalen	2x per dag	1x per dag	1x per 2 dgn.	5x per 14 dgn.	1x per 3 dgn.	2x per dag	1x per dag	1x per 2 dgn.	5x per 14 dgn.	1x per 3 dgn.	2x per dag	1x per dag	1x per 2 dgn.	5x per 14 dgn.	1x per 3 dgn.
aantal te rijden zondagen per jaar	52	37	27	0	52	52	37	27	0	52	52	37	27	0	52
melkdichtheid in kg melk per km	150	242	306	313	318	164	268	326	333	339	179	293	348	329	330
opslagcap. tank in melkmalen	—	3	5	8½	8½	—	3	5	8½	8½	—	3	5	8½	8½
tankinhoud in liters	—	807	1.345	1.749	1.749	—	1.502	2.503	3.254	3.254	—	3.772	6.267	8.173	8.173
aantal te rijden dagen per jaar	365	319	314	260	365	365	319	314	260	365	365	319	314	260	365
aantal bezoeken per veehouders	595	319	157	130	122	595	319	157	130	122	595	319	157	130	122
vervoerde melk in milj.:															
per vervoermiddel	3,09	5,27	7,78	6,09	9,16	3,09	7,33	9,79	7,31	10,96	3,09	10,15	12,01	8,35	12,50
per man	3,09	2,80	4,13	4,72	4,87	3,09	3,90	5,21	5,69	5,84	3,09	5,39	6,40	6,55	6,65
Kosten per 100 kg melk in guldens 1972/1973															
melkbussen	0,12	—	—	—	—	0,12	—	—	—	—	0,12	—	—	—	—
boerderijtanks	—	0,80	1,01	1,16	1,16	—	0,57	0,78	0,94	0,94	—	0,42	0,63	0,79	0,79
bussenvervoer	1,12	—	—	—	—	1,03	—	—	—	—	0,97	—	—	—	—
tankvervoer	—	1,28	0,87	0,85	0,77	—	0,94	0,70	0,72	0,65	—	0,70	0,58	0,63	0,58
bussenontvangst	0,45	—	—	—	—	0,45	—	—	—	—	0,45	—	—	—	—
tankontvangst	—	0,05	0,05	0,05	0,05	—	0,05	0,05	0,05	0,05	—	0,05	0,05	0,05	0,05
totale kosten	1,69	2,13	1,93	2,06	1,96	1,60	1,56	1,53	1,71	1,64	1,54	1,17	1,26	1,47	1,42
Prognose kosten per 100 kg melk in guldens 1979/1980															
melkbussen	0,21	—	—	—	—	0,21	—	—	—	—	0,21	—	—	—	—
boerderijtanks	—	1,26	1,55	1,77	1,77	—	0,88	1,17	1,39	1,39	—	0,61	0,90	1,12	1,12
bussenvervoer	2,21	—	—	—	—	2,03	—	—	—	—	1,90	—	—	—	—
tankvervoer	—	2,61	1,76	1,69	1,55	—	1,89	1,41	1,43	1,32	—	1,39	1,17	1,24	1,15
bussenontvangst	0,78	—	—	—	—	0,78	—	—	—	—	0,78	—	—	—	—
tankontvangst	—	0,11	0,11	0,11	0,11	—	0,11	0,11	0,11	0,11	—	0,11	0,11	0,11	0,11
totale kosten	3,20	3,96	3,42	3,57	3,43	3,02	2,88	2,89	2,93	2,82	2,89	2,11	2,18	2,47	2,38
stijging kosten in procenten	89	87	77	73	73	89	85	76	71	72	88	80	73	68	68

Toelichting grafieken

Met behulp van voorgaande kostencijfers is een aantal grafieken gemaakt, die het verloop van de kosten aangeven. Uit deze grafieken kan het volgende worden afgelezen. De totale kosten van opslag, aanvoer en ontvangst van de melk dalen naarmate de melkleverantie per veehouder groter wordt. De daling is het kleinst bij busvervoer en het grootst bij éénmaal per dag ophalen per RMO (grafiek 4). Bij busvervoer is deze daling het gevolg van dalende aanvoerkosten; bij tankvervoer is het een gevolg van dalende aanvoer- en tankkosten (grafiek 2 en 3).

Grafiek 5. Opslag-, aanvoer- en ontvangkosten bij diverse jaarleveranties 1979/1980.



Bij de daling van de aanvoerkosten bij groter wordende jaarleveranties per veehouder speelt het loonkostendeel van de aanvoerkosten een overwegende rol (grafiek 1 en 2). De totale kosten van opslag, aanvoer en ontvangst zijn tot een leverantiegrootte van 170.000 kg het laagst bij bussevenvoer. Bij een leverantiegrootte van 170.000 kg tot 233.000 kg zijn de kosten bij eenmaal per twee dagen ophalen per RMO het laagst. Bij nog grotere leveranties wordt het RMO-systeem éénmaal per dag ophalen iets voordeliger dan bij eenmaal per twee dagen ophalen.

Het goedkoper worden van het RMO-systeem van eenmaal per dag ophalen is het gevolg van lagere tankkosten: tanks voor drie melkmalen. Dit ondanks de hogere aanvoerkosten, die het hoogst zijn van al de vier RMO-systemen (grafiek 2).

De aanvoerkosten van de ophaalsystemen éénmaal per twee dagen, eenmaal per drie dagen en vijfmaal per 14 dagen lopen weinig uiteen. Het verschil in totale kosten ontstaat door het verschil in tankkosten voor een 5 resp. 6½ melkmalen-tank (grafiek 3).

Vooropgesteld dat de indexering van kosten juist is, geeft de prognose 1979/1980 het volgende beeld (grafiek 5): - De kosten hebben bij toenemende leverantiegrootte een steiler verloop dan thans.

- Het verschil tussen bussevenvoer en tankvervoer is groter geworden ten nadele van de bussen.

- De kosten bij éénmaal per twee dagen ophalen per RMO zijn het laagst bij leveranties tussen 132.000 kg en 370.000 kg per jaar. Pas bij leveranties boven de 370.000 kg per jaar wordt eenmaal per dag ophalen goedkoper, hoewel het verschil met eenmaal per twee dagen gering is.

Conclusies

- Bij kleinere leveranties is het systeem voor de aanvoer van melk met bussen goedkoper; bij grotere leveranties het systeem met tanks.
- Bij het systeem met tanks verdient het éénmaal per twee dagen ophalen uit kostenoverwegingen de voorkeur bij leveranties tot 233.000 kg melk. In 1979/1980 ligt die grens bij 370.000 kg. Bij nog grotere leveranties is het éénmaal per dag ophalen het goedkoopst.
- De keuze van systeem van melkophalen per RMO bepaalt de opslagcapaciteit in melkmalen van de boerderijtank.

Bij het vaststellen van deze opslagcapaciteit zal met de groei van de melkproductie per boerderij rekening gehouden moeten worden. Vermeldenswaard hierbij is dat de gemiddelde leverantiegrootte in het gebied van de Friese Bond in zeven jaar met ruim 70 procent is gestegen en dat de gemiddelde tankmelker in 1972 13 procent meer melk heeft geleverd dan in 1971.

Bij éénmaal per twee dagen melkophalen heeft een tank voor vijf melkmalen een reserve van 25 procent. Of dit in het algemeen voldoende is om de groei van de melkproductie per boerderij op te vangen moet worden betwijfeld, doch men kan eventueel uitwijken naar het elke dag ophalen van de melk.



Ontwikkeling van het „tankmelken” in Nederland

De boerderijtank en de melkleiding mogen zich in een stijgende, praktische belangstelling verheugen. In dit artikel beschrijft Ing. G. v.d. Gaast, medewerker van het Consu- lentschap voor Melkwinning en Melkhygiëne, de ontwikkeling van het „tankmelken” in ons land, inclusief de aspecten die daar een rol bij spelen.

Vooraf in de laatste jaren neemt het aantal melkkoeltanks op de boerderij in Nederland sterk toe. Deze toename zal in de toekomst wellicht nog in versterkte mate doorgaan. Niet overal en onder alle omstandigheden zijn echter de mogelijkheden hiervoor gelijk. Op enkele aspecten van de ontwikkeling van het „tankmelken” vanaf het begin dat lag rond 1960 en de stand van zaken zoals die nu is, gaan wij hier nader in.

Het begin

In 1959 werd op de Schipholboerderij van de familie Heislout de eerste boerderijtank met diepkoeling in Nederland geplaatst. Waarschijnlijk de tweede boerderijkoeltank in ons land was die, welke in 1961 door Dr. Ir. Schipper als hoofd van de Werkgroep Hygiënische Melk- winning TNO (nu Melkhygiënisch Onderzoek Centrum MOC) in Amerika werd besteld. In februari 1962 werd deze tank, die van het gesloten type is en met indirecte koeling (ijsbankty- pe) werkt, in gebruik genomen op de boerderij van de Landbouwhogeschool, afdeling Vee- teelt te Wageningen.

De praktijk had toen tegen het gebruik van zo'n tank op de boerderij nogal wat bedenkingen. Het doel van de aanschaffing van deze tank in Wageningen was dan ook in de eerste plaats om gegevens te verkrijgen over het bewaren van melk gedurende twee à drie dagen op de boerderij. Hoewel er uiteraard wel gegevens bekend waren over de ervaringen met diepkoelen op de boerderij in andere landen, zoals de VS en Zweden, wilde men toch ook hier meer in- zicht krijgen over de melkkwaliteit bij dit systeem van melkwinning. Het ging hier zowel om de bacteriologische als om de chemische kwaliteit van de melk, die als grondstof dient zowel voor consumptiemelk en consumptiemelkproducten als voor de bereiding van andere zuivel- producten.

Verder waren, en zijn in veel gevallen nog, de omstandigheden op vele Nederlandse boerde- rijen anders dan die op boerderijen in bijv. de Verenigde Staten van Amerika. We behoeven alleen maar te denken aan de noodzaak op veel boerderijen om in de zomer meer of minder ver van huis te moeten melken. Iets later werd ook door de Bond van Coöperatieve Zuivelfa- brieken in Friesland begonnen met het verzamelen van gegevens bij het gebruik van een melkkoeltank op een boerderij.

Zowel zuivelindustrie als veehouders bleven de ontwikkeling rond de diepkoeltank met argus- ogen volgen. Sedert jaren werd immers op scholen en cursussen geleerd dat het mengen van koude en warme melk zeer nadelig is voor de kwaliteit. Dit was en is nog juist, waar het gaat om melk die slechts gekoeld is tot ca. 15° C en waarbij een hoge mengtemperatuur ontstaat als deze wordt gemengd met „koewarme” melk. Voor de bussenmelkers, en dat is nog altijd verreweg de grootste groep, geldt dit nog steeds!

Uit het onderzoek bleek echter al spoedig dat bij koeling in een diepkoeltank tot een tempera- tuur van ten hoogste 4° C en binnen drie uren na de winning de goede melkkwaliteit is te

handhaven. Zelfs bij het voegen van het tweede bij het eerste melkmaal in zeer korte tijd, zoals dit met name in de zomer op verschillende boerderijen gebeurt als men de melk uit een weidetankje overbrengt in de koeltank, en de mengtemperatuur korte tijd vrij hoog is (soms wel 18° C), kan de melkwaliteit goed blijven. Natuurlijk zullen de constructie en de prestatie van de tank hierop berekend moeten zijn.

Waarom een melktank?

Bij de vraag wat de achtergronden waren en zijn voor het aanschaffen van melktanks, komen twee facetten naar voren. In de eerste plaats de ontwikkelingen op de boerderij en in de tweede plaats die bij de zuivelindustrie. Bij de eerste ontwikkeling naar „tankmelken” hebben de omstandigheden op een betrekkelijk klein aantal boerderijen waarschijnlijk wel de grootste invloed gehad. Het waren met name de bedrijven die een moderne bedrijfsvoering kozen met melkleiding en/of doorloopmelksysteem en daardoor de zuivelindustrie nogal eens onder druk hebben gezet om iets te doen aan een wijziging van het melktransport naar de fabriek.

Op deze bedrijven wilde men wel van de bussen af. Vooral in het begin zijn er hierdoor, na diverse noodoplossingen te hebben toegepast zoals bijv. het meenemen van tankjes naar de fabriek, noodgedwongen incidenteel wel rijdende melkontvangsten (RMO's) aangeschaft. Een apart aspect hierbij vormde soms de concurrentiestrijd tussen de zuivelfabrieken onderling.

Thans is het wel zo dat bij nieuwbouw en verbouw van veehouderijbedrijven er voor vrijwel 100 % wordt gestreefd naar het melken met een doorloopsysteem. Hierin past uiteraard een melkleidingstype.



Rijdende Melkontvangst (RMO).

Zeker voor de grotere bedrijven betekent dit een zekere technische, economische en ook sociale afronding. De ontwikkeling bij de zuivelindustrie wordt de laatste jaren gekenmerkt door belangrijke fusies en concentraties. In dit kader past het „tankmelken” steeds meer. De mogelijkheid is er om met behulp van RMO's een groter gebied te bestrijken, de ontvangstcapaciteit stapsgewijze met bijv. 5-8 miljoen kg per RMO uit te breiden en om soms direct, soms op langere termijn, op transport- en verwerkingskosten te besparen.

Dit laatste hangt nauw samen met de verhouding tankmelk - bussenmelk bij de betreffende zuivelfabriek of melkinrichting. Daarnaast blijkt dat de gemiddelde kwaliteit van tankmelk beter is dan die van bussenmelk.

Tankmelken in opmars

Zowel voor wat betreft de consumptiemelkproducten als ook voor de overige zuivelproducten bereid uit tankmelk, is er gedurende de laatste tien jaren zoveel onderzoek verricht en zoveel

ervaring opgedaan, dat deze punten wat het tankmelken betreft geen moeilijkheden meer opleveren. De ontwikkeling hierbij is dan ook in volle gang.

In de jaren 1959-1965 kwamen op slechts enkele boerderijen koeltanks in gebruik. Tussen 1965 en 1968 kwamen er, mede door een zevental proefprojecten gesteund door O- & S-subsidie, zo'n 500 tanks bij. Ook buiten deze projecten nam in die periode de belangstelling voor het tankmelken langzaam toe.

Het verloop van de toename van het aantal boerderijtanks is ongeveer als volgt (sommige gegevens van latere data - zhn.)

	Nederland	Bij Friese bond
eind 1967		110
„ 1968	ca. 1000	160
„ 1969	ca. 1800	230
„ 1970	ca. 3000	350
„ 1971	ca. 5000	550
„ 1972	ca. 7500	875
„ 1973		1.175
„ 1974	ca. 16.000	
„ 1976	ca. 25.000	

De melk uit deze tanks wordt thans door ca. 170 RMO's opgehaald.

Het volgende overzicht geeft een verdeling van het aantal tanks per werkgebied van een Regionaal Orgaan voor Melkhygiëne.

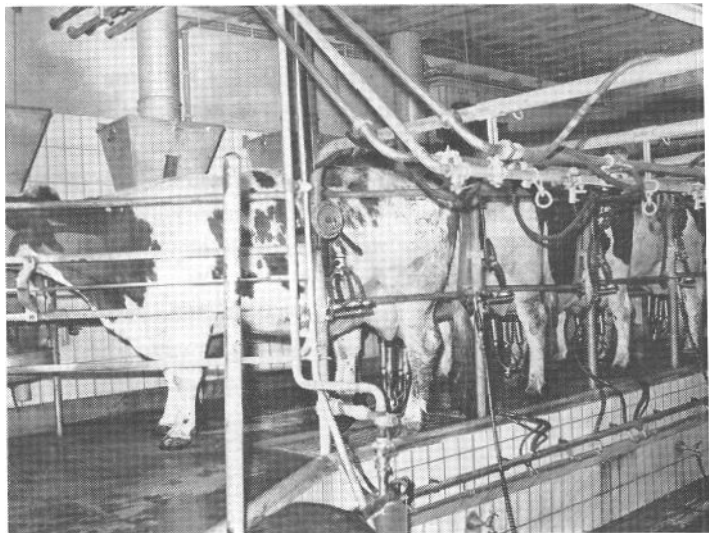
Boerderijtanks in Nederland (gebaseerd op aantal kiemgetalbepalingen per Regionaal Orgaan voor Melkhygiëne)

Regionaal Orgaan	December 1972
Groningen	306
Friesland	965
Drenthe	430
Oost-Nederland	2.003
West-Nederland	779
Holl. N. Kw. en W. Fr.	520
Tussen de rivieren	81
Z.W. -Nederland	727
Z.O. -Nederland	1.636
	7.447

Algemene punten betreffende het tankmelken

Het aantal merken melktanks vertoont, vergeleken met bijv. vijf jaar geleden, een duidelijke daling. Reeds nu zijn het slechts enkele merken (5 à 6) die werkelijk aan bod komen. De oorzaak hiervan moet veeleer worden gezocht in o.m. onvoldoende marktbeïnvloeding, het niet kunnen volhouden van zware concurrentiestrijd, het te klein opzetten van een bedrijf enz. dan in een slechtere kwaliteit van de „afgevallen” tanks.

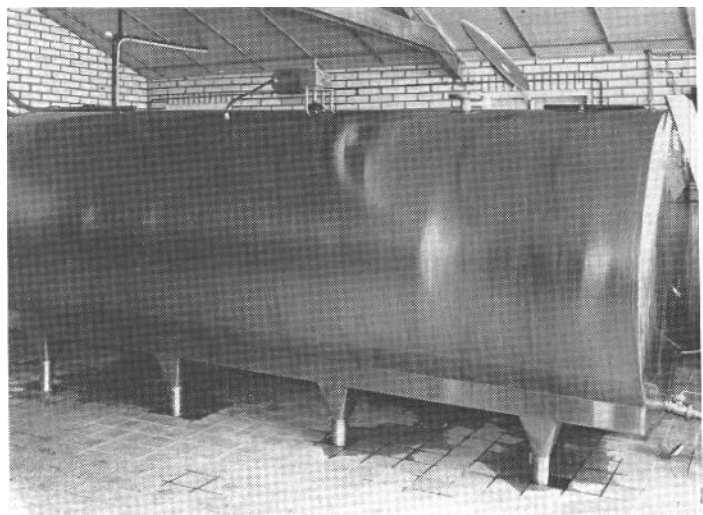
Ten slotte zijn er van zo'n 15 à 20 merken tanks redelijke tot goede beproevingsrapporten verschenen, welke waren gericht op de „Aanbevelingen ten aanzien van constructie en prestatie van boer-derijtanks”. Verder heeft uiteraard ook het aankoopbeleid invloed op het aantal merken. In het algemeen worden de tanks via de zuivelfabriek in grotere aantallen centraal ingekocht.



Moderne doorloopmelkstal

Het komt slechts weinig voor dat er individuele aankoop plaats vindt door de veehouder.

Bij de aankoop in grotere aantallen is het in de regel zo dat een bepaalde zuivelfabriek of een concentratie van fabrieken met niet meer dan enkele merken „werkt”. Dit vereenvoudigt het overzicht en de verzorging binnen een bepaald gebied sterk.



Grote melktank op boerderij.

Koelsystemen

In ons land spreekt men over twee koelsystemen als het gaat om boerderijtanks, namelijk tanks met directe koeling (directe verdamper) en tanks met indirecte koeling (ijsbanktanks). Van de thans in gebruik zijnde tanks is naar schatting zo'n 90 % van het systeem met directe koeling. Dit wil echter niet zeggen dat het systeem van indirecte koeling slechter is.

Ook deze tank wordt nog steeds verkocht zij het dan meestal in gebieden waar moeilijkheden zijn met de elektriciteitsvoorziening. De aansluitwaarde voor elektriciteit kan namelijk bij indirecte koeling wat lager zijn; het totale stroomverbruik is echter wat hoger. Als vuistregel wordt wel gehanteerd de volgende norm ontleend aan gegevens van het NIZO:

	directe koeling	indirecte koeling
opgenomen vermogen (KW)	3	2
stroomverbruik (KWh)	2	3

Aanvankelijk was in ons land de verhouding gunstiger voor de indirecte koeling. Enkele oorzaken van de vrij snelle teruggang van dit koelsysteem zijn onder meer:

- ten opzichte van de directe koeling is deze tank iets ingewikkelder van bouw en leende zich daardoor aanvankelijk minder voor serieproductie;
- de vraag naar een model geschikt voor mechanische of automatische reiniging heeft men wat laat onderkend. De productie van gesloten tanks met indirecte koeling is daarom pas later op gang gekomen;
- bij dit koelsysteem geeft men er in het algemeen de voorkeur aan dat de binnentank vrij blijft van het ijswater, teneinde een warme reiniging mogelijk te maken. Nog niet alle types zijn zo geconstrueerd.

Nog een enkele opmerking ten aanzien van de energievoorziening en de tankmodellen:

- daar de elektriciteitsvoorziening in sommige gebieden de mechanisatie in de melkwinning bemoeilijkt, worden er in Friesland momenteel proeven genomen met de aandrijving van koelaggregaten voor melktanks met een dieselmotor en een aardgasmotor. Zowel de technische als de kostenaspecten worden hierbij bekeken;
- in het begin van dit artikel werd gesproken over de in 1961 gekochte tank in Wageningen. Het is eigenlijk wat verwonderlijk dat de ontwikkeling van de gesloten types juist bij de tanks met indirecte koeling een aantal jaren heeft stilgestaan. Genoemde tank is namelijk gesloten (vacuumbestendig) en steeds op mechanische wijze gereinigd. Ondanks het feit dat de binnentank voor de helft in het ijswater hangt, heeft de reiniging weinig moeilijkheden opgeleverd.

Aanschaf en financiering van boerderijtanks

De regelingen, die de zuivelindustrie hanteert bij de aanschaffing en financiering van boerderijtanks, zijn allerminst uniform. We zien hierbij een nogal grote verscheidenheid.

In het algemeen worden in het westen en het zuiden van ons land de tanks op naam van de veehouders gekocht. Een vergoedingsregeling is dan hieraan verbonden. Deze loopt uiteen van vrij summiere tot zeer redelijke vergoedingen. Vaak helpt de zuivelindustrie bij het tot stand komen van financieringsregelingen.



Weidetankje bij doorloopmelkwagen.

Als er van een redelijke basisvergoeding kan worden uitgegaan, is dit systeem vooral voor de grotere melkleveranciers wel aantrekkelijk.

Het oosten en noorden van ons land vertonen een wat ander beeld. De melktank blijft hier in de regel eigendom van de fabriek. Regelingen in deze gebieden lopen uiteen van bijbetaling door de veehouders tot geringe toeslagen door de fabrieken, veelal gekoppeld aan de hoeveelheid per jaar te leveren melk. Als voordeel voor dit laatste systeem wordt wel genoemd het gemakkelijker kunnen vervangen van te kleine tanks door grotere omdat alles via de zuivelfa-

briek kan worden geregeld. Overigens ontstaat er buiten de zuivelfabrieken reeds een behoorlijke handel in gebruikte tanks. Een handel die zich tot over landsgrenzen uitstrekt.

Voor wat betreft de toeslageregelingen nog het volgende. Om in een bepaald gebied het tankmelken „rond” te krijgen, kan men met hoge toeslagen wel wat bereiken, echter vaak niet alles. Structurele aanpassingsmoeilijkheden gelden soms individueel (opvolgingsproblemen, bedrijfsgrootte) soms voor een heel gebied (ontsluiting, verkaveling, bestemmingsplannen in groter verband). Het is daarom vaak moeilijk om het niet snel op gang komen van het tankmelken in een bepaald gebied goed te beoordelen. Een geforceerd doorvoeren van het tankmelken behoeft nog niet altijd het beste te zijn. Vaak lost de tijd ook al heel wat problemen op.

Boerderijtank en melkleiding

In Nederland gaan de melktank en de melkleiding bijna gelijk op. We vinden dat vanzelfsprekend en dat is in het raam van de huidige ontwikkeling gezien ook wel juist. In principe kunnen melkleiding en melktank echter ook apart worden gezien. Een voorbeeld hiervan zagen we bijvoorbeeld in de vijftiger jaren in de Verenigde Staten, waar toen de melktank ver voor lag op de melkleiding, ook op de grote bedrijven in de consumptiemelk-districten.

Technisch en hygiënisch gezien hebben wij overigens de melkleiding nu ook veel beter onder de knie dan toen wij omstreeks 1956 in Nederland met de melkleiding begonnen.

Ter informatie nog enkele gegevens over de verkoop van melkleidingen in de laatste twee jaren. In 1971 werden er zo'n 2.000 melkleidinginstallaties verkocht. Bijna 50 % hiervan werd in grupstallen geplaatst.

In 1972 is de verkoop ongeveer verdubbeld en heeft de 4.000 installaties bijna gehaald. Naar schatting is ca. 40 % van deze installaties in grupstallen geplaatst en ca. 60 % in doorloopmelkstallen.

Voor een deel samenhangend met het tankmelken is de sterk toenemende vraag naar het melken in doorloopmelkwagens voor de zomer. Bij een melktank op de boerderij passen ook voor de zomer geen bussen meer. Een weidetankje wordt dan aangeschaft en deze past weer heel goed bij een doorloopwagen. Veelal wordt een demontabele korte melkleiding in deze wagens gebruikt. Het geheel wordt dan op de boerderij gereinigd.

Ten aanzien van de chemische kwaliteit van de melk, met name wat betreft het verschijnsel „rans”, wordt vooral de constructie en de aanleg van melkleidingen thans nauwlettend gevolgd.

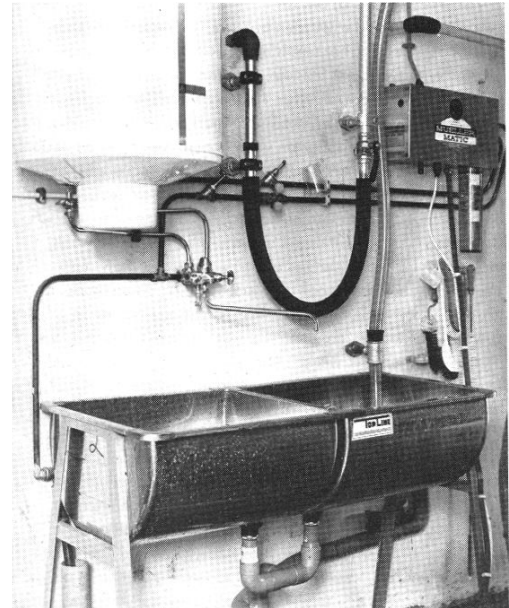
Het melklokaal

Bij de ontwikkeling van het „tankmelken” komt ook de noodzaak van een goed melklokaal voor plaatsing van o.m. tank, melkleiding, reinigingsapparatuur, warmwaterreservoirs, waterleiding, vacuum- en koelaggregaat sterker naar voren. Wettelijk eisen bestaan hiervoor in Nederland en in de EEG (nog) niet.

Door de voorlichtingsdiensten en de zuivelindustrie worden echter wel richtlijnen gehanteerd omtrent afmetingen, uitvoering en inrichting van melkkamers. Hierbij wordt in het algemeen praktisch en soepel te werk gegaan en wordt luxe vermeden.

In een streven naar besparing op bouwkosten van melklokalen, worden er thans proeven genomen met enkele boerderijtanks die gedeeltelijk buiten zijn geplaatst. De vloeroppervlakte van het melklokaal kan dan vrij beperkt blijven. Wellicht kan dit een oplossing zijn voor zeer grote boerderijtanks.

Wasbakken, reinigingsautomaat en warmwaterreservoir moeten in het melklokaal aanwezig zijn om de reiniging van de melktank vlekkeloos te doen verlopen.



Jubileumtank in gebruik genomen (Friesland)

Op de boerderij van de heer T. Baas te Nijeholtwolde werd op 29 augustus de duizendste boerderijtank in Friesland in gebruik genomen. Dat was tevens de 5.000ste Muellertank die door Meko Holland ergens in Nederland geleverd is. In Nederland functioneren thans ongeveer 10.000 koeltanks voor melk op veehouderij bedrijven.

Uit het bovenstaande blijkt dat er alle reden toe was om aan de plaatsing van de duizendste melkkoeltank die door bemiddeling van de Bond van Coöperatieve Zuivelfabrieken in Friesland geplaatst werd een officieel tintje te geven. Dit gebeurde door de Friese Bond in samenwerking met Meko Holland BV te Assen, de leverancier van Muellertanks. Voor Meko Holland was het een mijlpaal, deze ingebruikstelling, want het was de 5.000ste Muellertank die zij ergens in Nederland geleverd heeft. Wanneer men daarbij bedenkt dat er thans ongeveer 10.000 boerderijtanks in Nederland op veehouderijbedrijven dagelijks in gebruik zijn, is dit tevens een bevestiging van het grote marktaandeel dat de Muellertanks in de loop der jaren veroverd hebben.

De officiële ingebruikstelling van deze fraaie melkkoeltank geschiedde door de heer P. A. Oosterhof, de voorzitter van de Friese Bond, in aanwezigheid van vele genodigden zoals bestuursleden en functionarissen van deze Bond en van de Coöperatieve Zuivelfabriek „De Takomst” te Wolvega, in wier werkgebied deze melktank is geplaatst, alsmede van de directeur en functionarissen van Meko Holland. Ook de pers was ruimschoots vertegenwoordigd.

De fraaie Mueller-melkkoeltank op de boerderij van de heer T. Baas te Nijeholtwolde.



De heer Oosterhof wenste de familie Baas geluk met deze melkkoeltank, een kapitaal werkstuk van roestvrijstaal, inhoud 6.000 liter, en met de nieuwe melkstal, waarin plaats is voor zo'n 120 melkkoeien. Spreker prees de goede samenwerking met Meko en wees er op dat, om bij te blijven, de boeren genoodzaakt zijn met de minste arbeid zoveel mogelijk te produceren. Vooral bij de jongere boeren is er daarom veel animo voor ligboxenstallen en voor melkkoel-

tanks. Friesland komt, wat dat betreft, niet achter, al wordt de plaatsing van deze tanks vooral in deze provincie momenteel belemmerd door de stroomvoorziening.

Zowel voor de Friese Zuivelbond als voor Meko Holland was er alle aanleiding om deze mijlpaal in de ontwikkeling van het tankmelken te herdenken. Dit gebeurde in het Landbouw- en Coöperatiecentrum te Oranjewoud, een fraai landhuis, prachtig gelegen temidden van de bossen te Oranjewoud, enkele kilometers ten zuiden van Heerenveen.

Het tankmelken in Friesland

De heer Ir. A. W. de Graaf, secretaris van de Bond van Coöperatieve Zuivelfabrieken is; Friesland, hield daarbij een beschouwing over de ontwikkeling van het tankmelken in zijn provincie.

Hij memoreerde, dat de Friese Zuivelbond steeds op het standpunt heeft gestaan, dat in het belang van de kwaliteit van de melk als grondstof voor de zuivelproducten deze ontwikkeling nauwlettend diende te worden gevolgd en begeleid.

Vandaar dan ook, dat reeds in 1963 door de Bond een melkkoeltank werd geplaatst op de boerderij van de heer H. Dijkstra, te Rottum, eveneens in de buurt van Heerenveen. De bedoeling van deze proeftank was om de technici van de Friese Bond directe en praktische kennis te doen verzamelen van de facetten, verbonden aan het gedurende langere tijd opslaan van melk bij lage temperatuur op de boerderij. Deze proeven zijn later gevolgd door andere, met het doel de nodige kennis en ervaring op te doen. Tevens werd een tankmelkcommissie ingesteld.

De bedoeling was - en is nog steeds - om de veehouders, die tot tankmelken willen overgaan, de nodige begeleiding en voorlichting te geven. Hierbij is o.m. aandacht geschonken aan de bereikbaarheid, plaats en grootte van het melklokaal, de inhoud en opstelling van de tank en verdere apparatuur, de warmwater- en stroomvoorziening. In 1967 waren in het Bondsgebied ruim 100 tanks. Sindsdien is dit aantal vrij sterk toegenomen, zoals blijkt uit dit staatje:

1967	110	1971	550
1968	160	1972	875
1969	230	1973	1.175
1970	350		

Een versnelde ontwikkeling dus. Nu is bijna 10 % van de Friese melkveehouders „tankmelker”. Zij leveren bijna 20 % van de aan de fabrieken afgeleverde melk (\pm 300 miljoen kg) met per bedrijf ruim 250.000 kg per jaar tegen 110.000 kg van de leveranciers in bussen. Per vereniging varieert het percentage tankboeren in het gebied van de Friese Bond van 0,5 tot 12 en de tankmelk van 1 tot 37.

Voor Nederland bedraagt volgens de heer De Graaf het percentage tankboeren circa 8 en is de jaarleverantie eveneens lager dan in Friesland.

Benaauwend probleem

Een bijzonder en op vele plaatsen in Friesland benaauwend probleem is echter de voorziening met elektrische stroom. Het lichtnet is nl. op vele plaatsen onvoldoende om onbeperkt tot tankmelken over te gaan.

Spreeker deelde mee dat door de provincie enige jaren geleden een commissie is ingesteld om een en ander te inventariseren en dat deze een raming heeft opgesteld van de kosten. Enkele maanden geleden is op verzoek van de standsorganisaties door het provinciaal bestuur op-

nieuw een commissie ingesteld, o.m. om met voorstellen ter verbetering van de situatie te komen.

De heer De Graaf acht het noodzakelijk voor de ontwikkeling van de veehouderij in Friesland en voor de uitbreiding van het tankmelken dat iedere veehouder, die dat voor zijn bedrijf nodig acht, op zo kort mogelijke termijn onbeperkt stroom en dan minimaal 25 KW moet kunnen krijgen. Dit vermogen zal een modern veehouderijbedrijf met 50 koeien binnen enkele jaren nodig hebben. Momenteel is dit echter slechts op enkele plaatsen mogelijk. Voor de gehele provincie moet z.i. gestreefd worden naar een 10 KV hoogspanningsnet.

Met deze voorzieningen zullen vele tientallen miljoenen guldens gemoeid zijn. Om dit plan te doen slagen, zal er, aldus spreker, binnen de landbouw een zo groot mogelijke eensgezindheid moeten bestaan en deze moet bereid zijn om redelijke offers te brengen voor de stroomvoorziening van de eigen bedrijfstak. De overheden te Brussel, Den Haag en Leeuwarden zullen eveneens bereid moeten zijn financiële steun te verlenen aan dit grote project.

Om tot verlaging der kosten te komen, acht de commissie bloksgewijze aansluiting der landbouwbedrijven noodzakelijk. Op korte termijn werkt zij voor de hele provincie hiervoor voorstellen uit.

Wanneer het stroomprobleem is geregeld, wat echter vanwege de verzwarende van het elektriciteitsnet tijd vergt, dan verwacht de heer De Graaf dat in Friesland in een versneld tempo zal worden overgegaan op de installatie van melkkoeltanks.

Voorlichting en service heel belangrijk

Door de heer J. H. Knol, directeur van Meko Holland BV, werd vervolgens een uiteenzetting gegeven over de productie en installatie van de melkkoeltanks in Nederland. Aanvankelijk werden deze uit Amerika ingevoerd, maar sinds 1969 worden de Mueller-melkkoeltanks voor geheel Europa gemaakt in een fabriek te Lichtenvoorde. Voor de Benelux wordt de levering en service verzorgd door Meko Holland.

Spreker toonde zich verheugd over de goede samenwerking met de medewerkers van de Friese Zuivelbond en de afzonderlijke zuivelfabrieken, alsmede met de Rijkslandbouwvoorlichtingsdienst. Voor de voorlichting der veehouders is dit heel belangrijk.

Interessant en leerzaam was zeer zeker ook de inleiding van de heer Dr. Ir. C. J. Schipper, consulent voor de melkwinning en melkhygiëne te Wageningen. Zijn beschouwing over de mogelijkheden en moeilijkheden bij het tankmelken in Nederland is elders in dit blad opgenomen.

Boer en fabriek

Twee partijen, die toch van groot belang zijn, kwamen op de bijeenkomst te Oranjewoud niet aan het woord. Aan de hand van korte gesprekken moet o.i. daarover nog wel iets worden gezegd.

Allereerst de boer. De heer Baas vertelde ons dat het werk op zijn Friese boerderij met de hoge veestallen hem te zwaar begon te worden. Ook zijn zoon had er niet veel aardigheid meer in. Nu er echter een nieuwe ligboxenstal is gebouwd met plaats voor meer dan 100 melkkoeien zijn vader en zoon vol animo. Het melken van de huidige 80 melkkoeien vindt nu plaats in een 8-stands visgraatmelkstal met een melkleiding met meetglazen. De heer Baas Sr.

doet het melken alleen (namelken der koeien is er niet meer bij, is ook niet nodig, zegt Baas), terwijl zijn zoon (20) het voeren van het vee verzorgt.

's Nachts blijft het vee op stal, mede om vervuiling van het weiland met te veel stalmest tegen te gaan, wat gezien de grote melkveestapel ook wel gewenst is. De melktanks worden in Friesland gefinancierd door de zuivelfabrieken; de boeren krijgen ze in bruikleen. De kosten worden verrekend via de melkprijs, die echter wel wat hoger is dan van bussenmelk.

Te Wolvega, evenals trouwens elders, is men tevreden over de tankmelk. Deze wordt op de boerderij bewaard bij een temperatuur van 4° C of iets lager en doorgaans eens per twee dagen opgehaald.

Het blijkt momenteel nog niet mogelijk om deze tankmelk apart te verwerken, maar bij voorkeur gebruikt men ze voor consumptiemelk. Als zodanig gaat er heel wat van de tankmelk van Wolvega naar Leeuwarden om als drinkmelk in consumptie te gaan, want de kwaliteit van de diepgekoelde boerderijmelk blijkt uitstekend te zijn.

Voor de zuivelfabrieken zou het natuurlijk ideaal zijn om alleen tankmelk te ontvangen. Die richting gaat het ook uit, al zal het nog wel wat jaren duren, voordat dit bereikt is. De kleine boeren zullen op den duur verdwijnen, zo werd er gezegd. Wij moeten echter niet vergeten dat er veel kapitaal nodig is voor grote moderne bedrijven en dat dit alleen rendabel is te maken bij een intensieve bedrijfsvoering.

Dat betekent meer vee en meer melk, maar is deze rendabel te maken bij een steeds wassende melkstroom? Dat probleem was bij de gesprekken te Oranjewoud niet aan de orde, maar het is er wel en het zal ook goed zijn het ernstig te overdenken. Met steeds meer en steeds sneller zijn wij er niet. Het gaat ten slotte niet alleen om een grotere, maar vooral om een rendabele produktie. Dat de moderne bedrijven meer melkvee gaan houden, is duidelijk. Zo was in de oude gebouwen + bijschuur van de heer Baas plaats voor 48 melkkoeien. Momenteel heeft hij er op 47 ha evenwel 80, terwijl de nieuwe ligboxenstal ruimte biedt voor 113 grootvee-eenheden. Een forse uitbreiding van de melkveestapel is dus nog steeds aanwezig.

De mogelijkheden en moeilijkheden bij het tankmelken

Door Dr. Ir. C. J. Schipper, consulent voor Melkwinning en Melkhygiëne te Wageningen, werd op 29 augustus te Oranjestad onderstaande beschouwing gehouden. Dit gebeurde ter gelegenheid van het in gebruik stellen van de „jubileumtank” te Nijeholtwolde.



De heer Schipper begon zijn inleiding met te stellen dat het een uitstekende gelegenheid was om bij het in gebruik stellen van de „jubileumtank” in Friesland, tevens de 5.000ste die door Meko Holland is afgeleverd, wat nadrukkelijk stil te staan bij de mogelijkheden en moeilijkheden van het tankmelken. Bij het overdenken van het onderwerp gingen zijn gedachten onwillekeurig terug naar het begin van de zestiger jaren, toen het gebruik van melktanks in Nederland zeer langzaam enige toepassing in de praktijk begon te vinden. Hoe was de situatie toentertijd en waarom werd het gebruik van tanks gepropageerd?

Op de veehouderijbedrijven werd gebruik gemaakt van melkmachines van het normale type of er werd met de hand gemolken. Koeling van de melk vond niet plaats of er werd met leiding- of nortonwater en hier en daar met ijswater gekoeld. Het gemiddelde aantal koeien op de bedrijven was 3 à 10 en de productie per koe lag op gemiddeld zo'n 4.200 kg.

Deze situatie leek niet langer gewenst omdat, wilde de veehouderij zijn belangrijke plaats in de Nederlandse landbouw behouden, een structurele verbetering en vooral een vergroting van de bedrijven en inkrumping van het aantal ervan noodzakelijk was. Daar tegelijkertijd een afname van de beschikbare arbeidskrachten in de veehouderij zich voordeed, was de enige uitweg mechanisering van de arbeid op de bedrijven en een opvoering van de arbeidsprestatie per man, echter zonder dat de melker teveel belast werd. Het gebruik van melkleidingen en melktanks leek daartoe de mogelijkheden te geven.

Dit was evenwel op zichzelf niet voldoende. In de toen veelal gebruikelijke staltypen gaf dit nog niet genoeg expansiemogelijkheden. Nieuwere staltypen voor het vee, maar vooral ook melkstallen, waar het vee naar toe geleid kon worden om te worden gemolken en waar de melker in een gelijke dagelijkse routine grotere aantallen vee op een gemakkelijke wijze kon melken, waren eveneens een vereiste. Dergelijke doorloopmelkstallen waren wel bekend, maar de toenmalige mechanisatiegraad maakte het niet mogelijk er in Nederland een goed gebruik van te maken.

Eerst toen het gebruik van melkleidingen en melktanks zonder al te veel praktische problemen mogelijk werd, kon de zo gewenste structurele verbetering van de veehouderijbedrijven een aanvang nemen.

Het keerpunt lag zo ongeveer tussen 1966 en 1968. Het aantal bedrijven nam sindsdien sterk af en het gemiddelde aantal koeien per bedrijf nam sterk toe, terwijl de productie per koe eveneens duidelijk is toegenomen. Veel gemoderniseerde bedrijven bereiken al een gemiddelde productie per koe van 5.500 kg per lactatieperiode.

Wanneer alles in de tank?

Het aantal melkleidingen en melktanks is de laatste jaren sterk gestegen. Waren er in 1968 ca. 1.000 tanks in gebruik, in 1969 was dat aantal 1.800 stuks, in 1970 ca. 3.000, 1971 4.500, 1972 7.500 en momenteel plm. 10.000 tanks. Wij zijn nog lang niet zover, dat alle melk als tankmelk wordt afgeleverd, maar het streven is erop gericht om in de jaren 1980-1985 dat punt te bereiken.

Bij sommige combinaties van fabrieken, die door fusies zijn ontstaan, zal dit reeds tussen 1975 en 1980 bereikt worden. In de desbetreffende gebieden zullen dan ook leveranciers van kleinere bedrijven op tankmelk moeten overgaan, wat op zichzelf alweer een aantal vragen oproept.

Het gebruik van melktanks heeft ook meer mogelijkheden gegeven aan de zuivelindustrie. Ook daar was er de noodzaak tot structurele verbetering.



De officiële ingebruikstelling door de heer Oosterhof.

De talrijke fusies en een daarmee gepaard gaande vermindering van het aantal ontvangstplaat- sen stimuleerde eveneens de snelle stijging van het aantal melktanks. Omgekeerd stimuleert een stijgend aantal melktanks de uitvoering van plannen, waarbij de aanvoer van melk zodanig gericht wordt, dat de apparatuur in fabrieken met een bepaalde productierichting het gehele jaar door volledig benut kan worden.

Er is reeds een aantal fabrieken, waar alle aangevoerde melk tankmelk is, welke gebruikt wordt voor de productie van bepaalde melk- en zuivelproducten. Geconcludeerd mag dan ook worden dat het gebruik van melktanks reeds een duidelijke positieve bijdrage heeft geleverd zowel aan de structurele verbetering van de melkveebedrijven als aan die van de zuivelindustrie. De mogelijkheden zijn echter nog lang niet volledig benut en het is zaak deze in de komende jaren verder uit te buiten.

Het is begrijpelijk dat een ingrijpende verandering van de bedrijfsvoering op de boerderij (groter aantal koeien, andere staltypen, andere methode van melken, andere apparatuur voor het melken, andere voedermethoden) en in de zuivelindustrie (andere wijze van transport en ontvangst, andere geaardheid van de melk) niet zonder meer vlekkeloos verloopt. Gelukkig echter was de ontwikkeling in het begin zo langzaam, dat aan onderzoek en voorlichting de gelegenheid werd geboden de problemen, die zich voordeden, op te lossen.

Onderzoek in de praktijk

Voordat het gebruik van tanks en melkleidingen zeer snel ging toenemen, was het mogelijk dank zij instituutsonderzoek en een aantal onderzoeksprojecten in de praktijk richtlijnen op te stellen voor tal van onderwerpen die in verband met de begeleiding van de ontwikkeling van belang waren.

Zo konden o.a. vroegtijdig opgesteld worden:

1. normen voor de constructie en prestatie van melktanks;
2. aanbevelingen voor de constructie en aanleg van melkleidingen;
3. richtlijnen en normen voor de beoordeling van melkmachine-installaties op de boerderij;
4. aanbevelingen voor de bouw van doorloopmelkstallen en melklokalen;
5. minimale eisen i.v.m. hoeveelheidsmetingen door de RMO's;
6. normen voor de bacteriologische kwaliteit van tankmelk.

Een aantal van deze richtlijnen en normen dient momenteel als uitgangspunt voor het opstellen van internationale normen daaromtrent. Het lijkt erop dat de gegeven richtlijnen ook internationaal grotendeels aanvaard zullen worden. Belangrijke vraagstukken, zoals bijv. de vraag welke bewaarduur van de melk op de boerderij aangehouden moest worden, konden worden bestudeerd en praktische richtlijnen daaromtrent konden worden gegeven.

Op grond van kwaliteitsoverwegingen is het altijd het beste de melk, ook al is ze diepgekoeld, zo snel mogelijk van de boerderij naar de fabriek te transporteren. Economisch gezien moet de melk zo lang mogelijk op de boerderij bewaard worden dat de bewaar- en transportkosten zo laag mogelijk zijn. Het probleem was een zodanige werkwijze te vinden dat de melk in kwalitatief opzicht geen schade lijdt, terwijl toch duidelijk aanwijsbare financiële voordelen te behalen zouden zijn als het systeem op wat grotere schaal ingang zou hebben gevonden. Op grond van oriënterend onderzoek werd geconstateerd, dat de melk van twee dagen op de boerderij kan worden verzameld en bewaard zonder dat zij in bacteriologisch opzicht achteruitgaat, mits zij wordt gekoeld tot 4° C of iets lager. Bij hogere temperaturen en langere bewaartijden nemen de risico's toe.

Naar aanleiding van deze bevindingen werden indertijd de aanbevelingen voor melktanks opgesteld en werd besloten de grootte van de tank daarop af te stellen. Daar in de praktijk het weekeinde moeilijkheden gaf, werd de grootte van de tanks op de boerderij later wat aangepast, zodat het mogelijk zou zijn een transportschema toe te passen, waarbij gedurende een veertiendaagse periode de melk van twee dagen viermaal en die van drie dagen tweemaal kon worden opgehaald.

Uit praktijkervaringen is gebleken dat deze werkwijze zowel in kwalitatief als in economisch opzicht voorlopig toegepast kan blijven, alhoewel wel enige voorzorgen op de zuivelfabriek genomen dienden te worden als de melk drie dagen op de boerderij wordt bewaard en daarna nog twee dagen op de fabriek.

Ook bijkomende zaken, zoals het opzetten van een gerichte opleiding van de chauffeurs van de RMO's, konden door de langzame start van het tankmelken voorbereid worden.

Welke problemen

Al met al heeft de aanvankelijk wat langzame start ertoe bijgedragen, dat de huidige snelle toeneming van het tankmelken zonder al te veel problemen kan plaatsvinden. Zijn er dan helemaal geen problemen? Die zijn er zeker wel. Sommige liggen meer in het sociale vlak, zoals het al of niet deelnemen van kleinere bedrijven. Hier en daar is de situatie al zo, dat bedrijven met een jaarlijkse leverantie van melk beneden een bepaald minimum gedwongen worden om

de leverantie te staken of zodanige investeringen te doen dat de netto-opbrengst per kg melk daardoor beduidend beneden die van de grotere bedrijven komt te liggen.

Er zijn ook problemen i.v.m. de toeneming van de investeringen op de boerderij. De nieuwbouw van stallen, van doorloopmelkstallen en melklokalen en de inrichting daarvan vragen steeds grotere bedragen en wel zodanig, dat een snelle ontwikkeling naar 100 %-tankmelk er door vertraagd dreigt te worden. Het zal dan ook zaak zijn te analyseren, welke investeringen wel en welke niet noodzakelijk en verantwoord zijn bij bedrijven van een bepaalde grootte.

Zonder dat de ontwikkeling wordt afgeremd, kunnen de relatief kleinere bedrijven waarschijnlijk volstaan met een bepaalde mate van mechanisering. Bij grote bedrijven zal het verantwoord zijn dat alle werkzaamheden bij het winnen en bewaren van de melk zoveel mogelijk geautomatiseerd worden. Een nadere bestudering van deze kwestie is echter noodzakelijk. Ook zal nog nauwkeuriger nagegaan moeten worden, welke wijze van financieren voor het totaal van voorzieningen op de boerderij, voor het transport en van de ontvangst en opslag van tankmelk uiteindelijk de voordeligste zal zijn.

Dit is zeker van belang als de ontwikkeling naar 100 %-tankmelk en een verdere concentreren van de verwerking van de melk in een geringer aantal fabrieken zich versneld voortzet en er in enkele jaren enorme bedragen beschikbaar moeten zijn. Ook zal meer aandacht moeten worden besteed aan de routing voor RMO's. Uit recente gegevens blijkt namelijk, dat het gebruik van computerprogramma's voor de programmering van de aanvoer van de melk tot duidelijk aanwijsbare kostenbesparingen kan leiden.

Afgezien van deze meer organisatorische vraagstukken zijn ook enkele andere nog niet voldoende opgelost. Eén daarvan is het probleem van de elektriciteitsvoorziening op de boerderijen. Zijn mening omtrent de oplossing daarvan heeft Dr. Schipper reeds eerder in Friesland kenbaar gemaakt. Hij ging daarop niet verder in. Hierover heeft Ir. De Graaf het een en ander opgemerkt (zie hiervoor elders in dit nummer).

De kwaliteit van de tankmelk

In verband met de kwaliteit van de tankmelk kan gesteld worden dat zich in bacteriologisch opzicht weinig problemen voordoen. De bacteriologische kwaliteit van de tankmelk is over het algemeen een betere dan de kwaliteit van de busmelk. In dit opzicht behoeft de kwaliteit van de producten niet nadelig beïnvloed te worden, mits bepaalde voorzorgen in acht worden genomen bij de bewaring van de tankmelk op de fabriek.

Met de chemische kwaliteit doen zich nog wel enkele problemen voor. Extra zorg blijven vragen de besmetting van melk met koper, wat oxydatiegebreken in de zuivelproducten ten gevolge kan hebben en het vraagstuk van het optreden van vrije vetzuren (het probleem rans).

Uit onderzoek is gebleken dat de besmetting van tankmelk met koper - voornamelijk veroorzaakt door het gebruik van koper bevattend water voor de reiniging en desinfectie van de melkleidingen en de melktanks - tot aanvaardbare proporties kan worden teruggebracht door de gebruikte reinigingsmethodieken aan te passen.

Het vraagstuk van het optreden van vrije vetzuren eist nog verder onderzoek. Het probleem is urgent, omdat momenteel circa 10 % van de met een melkleiding gewonnen en in een tank bewaarde melk een te hoog gehalte aan vrije vetzuren heeft. Het probleem is ook complex, omdat gebleken is dat niet alleen mechanische invloeden, maar ook dierfysiologische en voedings-

technische van invloed zijn. De resultaten van recent onderzoek geven echter hoop, dat een juist inzicht in de oorzaken kan worden verkregen en dat ook dit probleem binnen niet al te lange tijd beheerst kan worden.

Aldus Dr. Schipper.

Leeuwarder Courant 1973-11-20

Workumer boeren willen hoog op lijst voor netverzwaring

WORKUM - De Workumer boeren zullen proberen zo hoog mogelijk op de blokkenlijst voor de netverzwaring te komen. Op voorstel van voorzitter Luut Stellingwerf besloot de afdeling Workum van de *Friese Mij van Landbouw* om in overleg met de CBTB. en ABTB. en de zuivelfabriek de netverzwaring aan te pakken. De heer Stillingwerf riep de boeren op zich positief op te stellen ten aanzien van het plan f4000 en 25 procent.

Erg gretig waren de leden van de afdeling aanvankelijk niet, omdat met name de opslag van 25 procent op de agrarische stroomrekeningen als onbillijk gevoeld werd. De heer Stellingwerf zei, dat men voor het plan tot netverzwaring moest zijn. Indien er mettertijd toch nog dingen naar voren zouden komen, die kant noch wal raken dan kan men zich altijd nog tot ge-deputeerde staten wenden.

De behandeling van de electriciteitskwestie nam een groot deel van de gehele vergadering in beslag. Na een lange carrière als voorzitter en secretaris van de afdeling nam de heer Arie Gaastra afscheid. Hij werd met daverend applaus tot lid van verdienste benoemd. De heer Anne N. Osinga, lid van de commissie netverzwaring, leidde het onderwerp van de electriciteit in. Hij wees er vooral op, dat de stroombehoefte op de bedrijven snel toeneemt en dat men bij de verzwaring van de netten tot nu toe steeds te laag gemikt heeft. Er is op het agrarisch platteland een onhoudbare toestand ontstaan. Ter oplossing daarvan is het plan ontworpen, dat 80 tot 90 miljoen gulden gaat kosten. De eerste 30 miljoen neemt de provincie voor haar rekening, maar de rest moeten de boeren gemeenschappelijk opbrengen.

De heer Anne van der Zijpp zei, dat het plan ergens wel een redelijke oplossing is. „Wy hiene de stroom leaver gratis hawn, mar 10.000 goune is foar de greate bidriuwen dochs net safolle.”

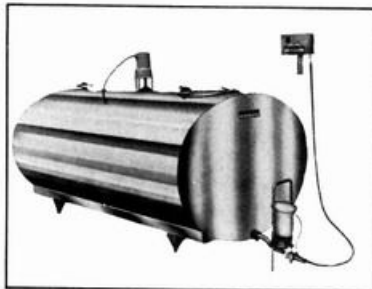
De heer Foppe Kooistra, lid van de directie van de coöperatieve zuivelindustrie *De Goede Verwachting*, meende dat het plan uitgevoerd moest worden, omdat anders de ontwikkeling van o.a. de tankmelkerij stil komt te liggen.

Diepkoeltanks en RMO's op 1 juli 1973

Op verzoek van het Centraal Orgaan voor Melkhygiëne hebben de Regionale Organen een opgave verstrekt van het aantal diepkoeltanks en rijdende melkontvangsten dat per 1 juli 1973 in districten in gebruik was. De cijfers geven een duidelijk beeld van de ontwikkeling van het tankmelken in de diverse delen van Nederland. Het geplaatste aantal tanks per gebied is in het hiernavolgende staatje uitgedrukt in procenten van het totaal aantal veehouders.

Regionaal Orgaan 1973	aantal diepkoeltanks	%	aantal RMO's
Groningen	385	7,17	8
Friesland	1.272	11,27	30
Drenthe	535	7,04	10
Oost-Nederland	2.920	7,78	58
Zuid-Nederland	3.427	17,43	95
Tussen de grote rivieren	125	3,42	6
Stichting voor Melkhygiëne Hollands Noorderkwartier en West-Friesland	967	9,67	31
	597	16,86	15
Totaal/gemiddeld	10.228	10,37	253

meko holland helpt u bij de oplossing van uw melkwinningsproblemen



MUELLER
MELKKOELTANKS

met volautomatische reiniging,
verreweg de meest verkochte, waarom ?

DOOR : KWALITEIT
KONSTRUKTIE
KOELING
REINIGING
SERVICE



MEKO MELKONTVANGERS
Met of zonder pomp melktransport over ca. 50 meter voor die bedrijven waar een melkleiding niet verantwoord is.



MEKO MELKTRANSPORT-TANKJES
Leverbaar met inhoud van 300, 400, 500, 600, 700 en 800 liter.



MEKO ROESTVRIJSTALEN SPOEL- EN WASBAKKEN



GLITEX SLANG
Een kristalheldere en soepele nylon melkslang. Absoluut een betere kwaliteit. Leverbaar in diverse maten en lengtes.



NEOMOSCAN-M
Het betere reinigings- en desinfectiemiddel voor melkkoeltanks en melkleidingen.



NIROKLAR
Voor de periodieke reiniging van melkkoeltanks en melkleidingen.



TUFFY MELKFILTER-SOCKS
Passen in iedere buisfilter 12" en 24".

 **meko holland b.v. assen**

Industrieweg 13, tel. 05920-14111

Filiaal Helmond: Willem Prinzenstraat 1, tel. 04920-35530

Stormachtige ontwikkeling tankmelkerij bij Coberco

Op 22 november werd op het bedrijf van veehouder H. B. ter Horst te Hellendoorn een mijlpaal in de melktankgeschiedenis van Coberco bereikt. De heer Ing. R. Steenhuizen, directeur afdeling tankmelken en Ir. J. Jepma, HID in Overijssel- en de IJselmeerpolders, hielden bij die gelegenheid een inleiding.

De heer Ter Horst exploiteert een bedrijf van 34 ha, waarop momenteel 75 zwartbonte melkkoeien worden gehouden en 45 stuks jongvee. De nog maar nauwelijks gereedgekomen nieuwe ligboxenstal biedt plaats aan meer dan 100 melkkoeien. Met zijn beide zoons hoopt de heer Ter Horst met deze uitbreiding, waarnaast nog een groot aantal fokzeugen wordt gehouden, voldoende te zijn toegerust voor de komende jaren.

Voorzitter Prangmsma genoot de eer om de tank voor de aanwezigen met behulp van de hydraulische kraan tevoorschijn te toveren uit de verpakkingendoos, waarop op niet mis te verstane wijze was te lezen dat dit de 2.500ste, een *feesttank*, was die in het Coberco-gebied werd geplaatst.

Inleiding van de heer Steenhuizen

De ontwikkeling van de tankmelkerij bij Coberco is stormachtig te noemen. In 1968 waren nog slechts 19 boerderijtanks in het hele gebied operationeel. Men beschikte toen slechts over één rijdende melkontvangst. Daarna is zoals gezegd de ontwikkeling bijzonder snel verlopen en volgens de heer Steenhuizen mag er op worden gerekend dat de ontwikkeling ook de komende jaren heel snel zal gaan.

Een van de rijdende melkontvangsten van Coberco bij het innemen van de grondstof melk bij één van de vele leveranciers. In totaal hoopt men volgend jaar 530 miljoen kg melk per RMO bij de fabrieken aan te voeren.



De kosten van het tankmelkproject moeten uiteindelijk door de veehouders/deelnemers gedragen worden. Dit betekent dat de onderneming *f* 1,25 per 100 kg afgeleverde melk voor huur in rekening brengt. Alle tanks zijn eigendom van de onderneming Coberco. Genoemde kosten zijn becijferd bij een leverantie van 100 á 130.000 kg melk per jaar. Beneden deze leverantie betaalt de veehouder een toeslag van 1 ct. per liter melk; dit tot 100.000 kg. Omdat de grotere tanks relatief goedkoper zijn, wordt aan het eind van het jaar aan de hand van de werkelijk geleverde hoeveelheid melk het teveel ingehoudene terugbetaald. Dit bedraagt 1 ct. per kg voor de

hoeveelheid melk van 130.000 tot 160.000 kg, 0,6 ct. per kg voor de melk tussen 160.000 en 200.000 kg en 0,4 ct. per kg voor de melk boven de 200.000 kg.

De tankmelker ontvangt op zijn 14-daagse afrekening evenwel ook een toeslag. Deze bedraagt *f* 1,30 per 100 kg inclusief BTW meer dan wat zijn bussen-collega ontvangt. Dat is dus praktisch gelijk aan de inhouding voor kosten ad *f* 1,25. Deze *f* 1,30 wordt uitbetaald omdat de kosten van de tankmelkverzameling lager liggen dan bij de aflevering van de melk in bussen.

Volgens de heer Steenhuizen wordt er bij deze opzet van uitgegaan dat het tankmelkproject zich financieel zelf moet bedruipen. Daar is het project dan ook helemaal op afgestemd. Het is ook de reden dat het tankmelkproject voor nieuwe gegadigden zo mogelijk elk jaar per 1 januari begint. Op die manier krijgt men namelijk geen dubbele vervoerkosten op de melk, temeer omdat het bussenvervoer meestal voor een heel jaar voor een vast bedrag wordt aanbesteed. Zou er nu bijvoorbeeld halverwege een jaar een aantal veehouders met een melkkoeltank beginnen, dan zou dit een verhoging van de vervoerprijs ten gevolge hebben, omdat de reeds aanbestede bussenvervoerdienst tot extra kosten aanleiding zou geven.

Bij dit alles speelt ook een rol de capaciteit van de RMO's. in een groot deel van het werkgebied geschiedt dit dag en nacht in continudienst. Voor veel RMO's betekent dit dat jaarlijks per auto 20 miljoen kg melk kan worden opgehaald. Dit vereist een bijzonder scherpe planning. Ook uit dien hoofde is het onmogelijk om midden in het jaar veel nieuwe veehouders tussentijds in het vervoer op te nemen.

De heer Steenhuizen vertelde dat er per 1 januari 1974 zo'n 950 nieuwe tankmelkers bij zullen komen. Daarvoor zijn 17 nieuwe rijdende melkontvangsten in bestelling en zullen circa 30 nieuwe chauffeurs worden opgeleid. Al met al maakt dit duidelijk dat, al zou Coberco tussentijds meer tankmelkers kunnen krijgen, dit technisch niet te verwezenlijken is, omdat en mensen en materiaal daar niet voor beschikbaar zijn. Begin volgend jaar zal Coberco hiermee in totaal 47 rijdende melkontvangsten in bedrijf hebben, waarop plm. 100 chauffeurs zullen werken.

De investeringen zijn niet gering. In totaal zal per eind dit jaar naar schatting plm. *f* 40 miljoen in melkkoeltanks en rijdende melkontvangsten zijn geïnvesteerd. Met de genoemde RMO's verwacht men volgend jaar plm. 530 miljoen kg melk bij de fabrieken te kunnen aanvoeren. Dat betekent dat circa 40 % van de Coberco-melkaanvoer via het tankmelkproject zal kunnen lopen.

De heer Steenhuizen zei dat Coberco de tankmelkontwikkeling niet werkelijk stimuleert. Wel werkt volgens hem stimulerend dat een veehouder zijn buurman ziet overschakelen op tankmelken en bespeurt dat hiermee een wezenlijke arbeidsbesparing en kwaliteitsverbetering kan worden bereikt.

Hij sprak tot slot de verwachting uit dat, gezien de stormachtige ontwikkeling van de afgelopen vier jaar, mag worden verwacht dat in de komende vier jaar een nog groter aantal tankmelkers zich zal melden. Dit zal het overblijvende vervoer via melkbussen er niet eenvoudiger op maken, omdat de langere aanvoerlijnen tot extra kosten zullen leiden. In bepaalde streken van het werkgebied zal het vervoer dan ook anders geregeld moeten worden, waarbij bij Coberco de gedachten uitgaan naar een zogenaamde kleine-tankmelkregeling, waardoor ook veehouders met een kleinere veestapel hun melk gekoeld kunnen afleveren.

Inleiding van de heer Jepma

De hoofdingenieur-directeur van de Provinciale Directie voor de Bedrijfsontwikkeling in Overijssel en de IJsselmeerpolders, Ir. J. Jepma, vertelde iets over de invloed van de tankmelkerij op het veehouderijbedrijf.

Allereerst is dankzij de tankmelkerij een snelle structuurverbetering in de melkveehouderij mogelijk geworden. Hieraan zijn in de eerste plaats grote bedrijfseconomische voordelen verbonden. Er zijn echter ook andere voordelen. De grote gebondenheid van de veehouder en zijn gezin vormt volgens de heer Jepma een zorgelijk punt. De tankmelkerij brengt naast arbeidsverlichting ook mee dat de binding aan het vaste tijdstip van de komst van de melkrijder is komen te vervallen, dus meer vrijheid in de arbeidsorganisatie. Een ander belangrijk voordeel is de gunstige invloed op de kwaliteit van de melk en daarmee aan de daaruit te bereiden producten. De bacteriologische kwaliteit van de tankmelk is namelijk duidelijk beter dan die van de busmelk; 90 % haalt de eerste kwaliteitsklassen, terwijl dit voor busmelk nog geen 70 % is.

Naar zijn mening wordt de image van de melkveehouderij en de zuivelindustrie als leverancier van een belangrijk deel van het levensmiddelenpakket door de tankmelkerij in hygiënisch opzicht sterk verbeterd. Het verdwijnen van de traditionele melkrijder met het laden en lossen van de melkbussen op en aan de verkeersweg werkt eveneens aan een verdere verbetering van de image.

De heer Jepma signaleerde ook wel enige schaduwkanten aan de stormachtige ontwikkeling bij het tankmelken. Het tijdstip komt immers snel naderbij, naar hij zei, dat het gebruik van melkbussen behalve als *veelbegeerd* antiek geheel zal verdwijnen. Hij sprak de verwachting uit dat we dit zeer waarschijnlijk in de komende tien jaar zullen beleven.

Coberco-voorzitter H. P. Prangma (links) verwijdert met behulp van een hydraulische kraan de verpakking rondom de 2500ste Coberco-tank. De Coberco-leveranciers kunnen bij de keuze van een melkkoeltank kiezen uit een aantal merken. Meko-Holland BV, de leverancier van de Muellermelkkoeltanks, genoot de eer de feesttank op het bedrijf van de heer Ter Horst te mogen leveren.



Het ophalen van de busmelk zal op een goed moment zodanig duur worden dat veel kleinere bedrijven zonder tank hun melk niet meer kwijt kunnen en dus gedwongen worden op het tankmelken over te gaan. Het was hem bekend dat dit probleem in een aantal gebieden in Nederland reeds actueel is.

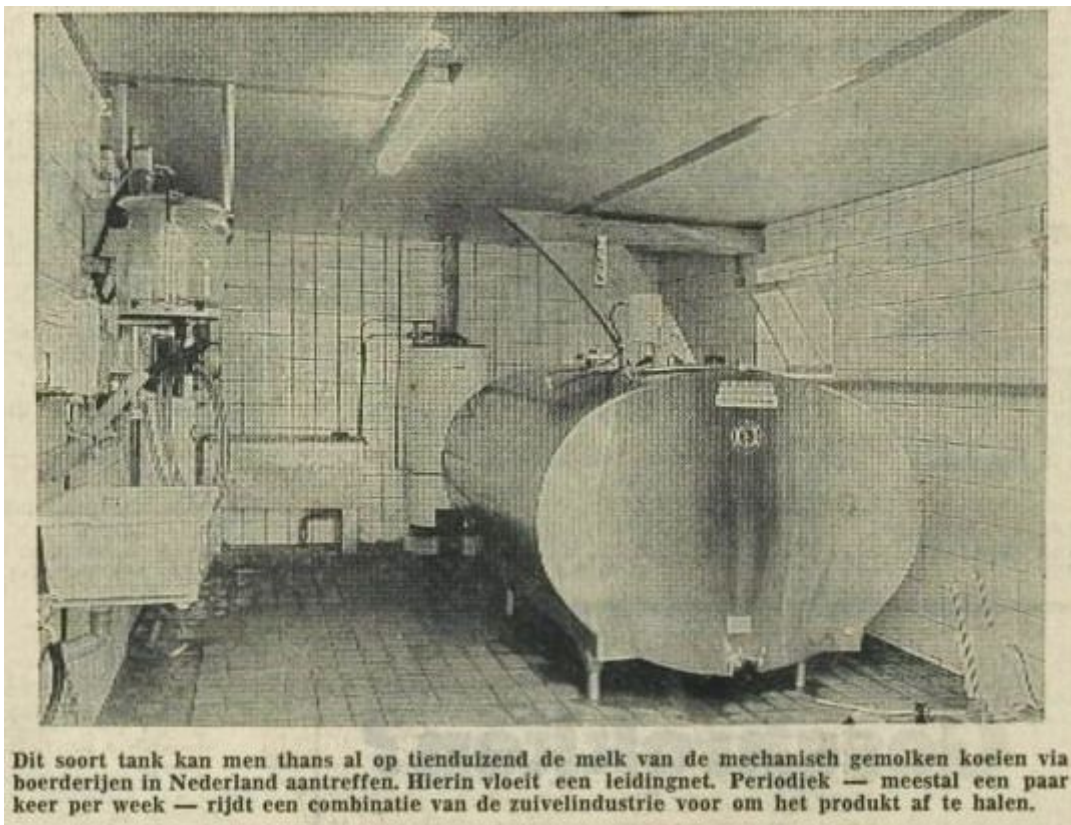
Verder stipte de heer Jepma nog aan, dat de gehele ontwikkeling grote financieringsproblemen oproept, zowel op de veehouderijbedrijven als bij de zuivelindustrie. Hij dacht echter dat het Borgstellingsfonds voor de Landbouw, de rentesubsidieregeling en de te verwachten regeling voor subsidie op verbetering van agrarische bedrijfsgebouwen en particuliere technische werken, waaronder ook verharding van erven en toegangswegen vallen, de financieringsmoeilijkheden zullen kunnen verlichten.

Als een lichtpunt voor het Cobercogebied sprak hij in zijn inleiding ook nog over de elektriciteitsvoorziening. Dankzij het actieve beleid van de IJsselcentrale levert dit laatste in de provincie Overijssel, behoudens enkele gemeentelijke bedrijven die te weinig gedaan hebben aan netverzwaring, niet zoveel problemen meer op.

Tot slot onderstreepte hij nog eens het belang van een goede begeleiding van de veehouder bij de verdere ontwikkeling van de tankmelkerij en de bedrijfsaanpassing in het algemeen via de nodige voorlichting en service. Hiervoor is en blijft een goed samenspel tussen deskundigen van de zuivelindustrie en van de consultantschappen rundveehouderij zeer gewenst. „Het gaat namelijk om een zo goed mogelijke inpassing van de tankmelkerij in het bedrijfsbeleid, zowel in dat van de veehouder als in dat van de zuivelindustrie en het op elkaar afstemmen van de ontwikkelingen van weerskanten”, zo besloot de heer Jepma.

vdE

In de Nieuwe Leidsche Courant van 24 november 1972 ook aandacht voor deze jubileumtank in het GOZ. Gebied – hieruit onderstaande foto en tekst



Geen RMO door slechte zandweg!

TEIJE DE BOER, heeft een boerderij enkele honderden meters van de oostelijke oever van de Leijen bij Oostermeer. Zijn boerderij staat aan een zandweg, die zo'n twee kilometer lang is. Deze weg is bijna onbegaanbaar in de winter; vrachtauto's met veevoer blijven er in steken als de toestand erg ongunstig is. Op de boerderij worden op het ogenblik 60 koeien gemolken terwijl er twintig nog moeten afkalven.

Roelie de Boer, de boerin, is vooral bekend bij het PEB, waar ze alle stenen omkeerde om te weten te komen hoe ook zij als laatste boerin in Friesland aan electriciteit kon komen. Die electriciteit is er nu in voldoende mate. maar het PEB stelde wel de eis, dat er voldoende stroom moest worden afgenomen. De Boer zou moeten bouwen.

Dat is inmiddels gebeurd en er staat een ligboxenstal. Deze is weliswaar al weer te klein gebleken, maar dat is een andere kwestie.

Bij de nieuwbouw van twee jaar geleden is er ook een melkkamer ingericht waar de melkkoeltank zou kunnen staan. Die tank is er niet. Wel staat er een wereld aan melkbussen, die mevrouw De Boer liever beschilderde tot paraplustanders. De reden van de afwezigheid, van een koeltank ligt in de zandweg, die geen rijdende melkontvangst toelaat. Er zal dus een verbetering van de weg moeten komen, niet alleen ten behoeve van Teije de Boer maar ook van de andere landgebruikers langs deze weg.

Die weg zal er wel komen, want de Leijen is ook wel enigszins in trek als recreatiegebied. Er zijn echter ook mensen, die de recreatie in die streek voor zichzelf willen reserveren en die tegen de aanleg van de weg zijn. De mensen, die wel elitair het fijne zandweggetje voor de boertjes willen redden, en de mooie omgeving voor zich zelf houden, zijn niet geheel zonder invloed.

Het bussentransport van de boerderij naar de fabriek zal het nog wel een paar jaar uithouden, maar er zijn ook fabrieken in Nederland die al een programma hebben om snel van de laatste bussen af te komen en sommige vooruitstrevende fabrieken kennen de bussen al niet meer. Zoals de zaken nu staan moet dan alle melk met tankwagens opgehaald worden, waar dat niet mogelijk is zullen bijzonder hoge kosten ontstaan, waarvoor de bussenmelkers opdraaien.

Overigens zijn er ook zuivelfabrieken, waar nog naar andere vormen van vervoer wordt gezocht dan de rijdende melkontvangst. Men meent het te vinden in tankwagens achter trekkers: minder gewicht en minder wegenbelasting.

Een pleidooi voor tanktransport en gekoelde opslag in de boerderij is overbodig bij de stormachtige voortgang van deze wijze van melkverzamelen. Althans daar waar voldoende electriciteit beschikbaar is en, zoals ir. B. J. van den Toom, adjunct-secretaris van het KNLC voor de Avro-microfoon, meedeelde, dat is met name in Friesland niet het geval. Een van de belangrijke voordelen van het melken in een koeltank is gelegen in het feit, dat de boer nu zelf kan bepalen, wanneer hij zal melken.

De bussen moeten immers altijd aan de weg staan, wanneer de melkrijder komt. Is de boer 's-morgens wat laat met melken dan wacht hij vol spanning of de melkrijder ook zal claxonneren.

ren. In de regel doet de melkrijder dat niet, maar dan is het wachten op dat signaal nog zenuw-slopend.

Honderdste rijdende melkontvangst verliet Heerenveens bedrijf

Directie overweegt bouw nieuwe fabriekshal in Heerenveen-noord

HEERENVEEN - De machinefabriek Jan D. Bij de Leij in 't Meer te Heerenveen bereikte maandag een mijlpaal in de vijftien jaar van haar bestaan. In alle vroegte werd de honderdste rijdende melkontvangst, kortweg RMO, uit de fabriekshal gereden, bestemd voor de Coöperatieve Vereniging tot Exploitatie van Zuivelen Melkproductenfabrieken „De Combinatie G.A.” te Beemster. Voor deze fabriek was het in meer dan één opzichten een bijzondere dag. Tegelijk met de nieuwe RMO. nam De Combinatie namelijk ook de honderdste boerderij-koeltank in gebruik.



Bij de foto: het personeel van de firma Bij de Leij voor de honderdste RMO, kort voor het vertrek naar Beemster.

De fabricage van RMO's heeft zich de afgelopen drie jaar onstuimig ontwikkeld. In 1971 kwam de grote vraag van de zuivelfabrieken naar deze tankwagens. Tot de vakantie van 1972 maakte het bedrijf van Bij de Leij twaalf stuks.

In de volgende twee Jaar werden niet minder dan 58 RMO's gemaakt.

Begin 1966 verliet de eerste RMO het Heerenveens bedrijf. „Eigenlijk door de nood gedwongen,” legt bedrijfsleider Wietse Hoekstra uit. „We stonden op een zuivelbeurs in Utrecht, onder andere als vertegenwoordiger voor Franse RMO's. We verkochten één zo'n wagen aan een fabriek in Den Bosch en zegden daarbij toe de wagen aan te zullen passen aan de Nederlandse omstandigheden. Die man in Frankrijk wilde zijn wagens echter ongewijzigd leveren.

Omdat we de wagen al verkocht hadden zijn we toen zelf maar begonnen een RMO te maken. Een half jaar na deze „leerwagen” kwam de tweede opdracht. „En toen begon het te looper”, aldus de heer Hoekstra. Aanvankelijk werden de RMO's volledig in de fabriek van Bij de Leij vervaardigd. Het 25 man tellende personeel kon na verloop van enige jaren de productie van de RMO-tanks niet meer aan, reden waarom men dit onderdeel uitbesteedde aan een fabriek

in Oost-Duitsland. Het materiaal wordt evenwel nog steeds door het Heerenveense bedrijf geleverd. „Het is een uitbesteden van werkkraft”, legt de heer Hoekstra uit.

NIEUWE FABRIEK

De orderportefeuille is tot halverwege 1975 goed gevuld. Het productieschema vermeldt een aflevering van vier rijdende melkontvangsten per maand. Daarnaast maakt Bij de Leij ook tal van grote opslagtanks voor zuivelfabrieken. Een combinatie van deze takken in één pand dreigt nu ruimte problemen te geven en daarom heeft de directie in principe besloten een nieuwe fabriekshal te bouwen op het industrieterrein aan de Leeuwarderstraatweg.

„Daarin zal dan de opslagtank-fabricage plaatsvinden. In ‘t Meer blijven dan de handelsafdeling en de RMO-productie. Met deze oplossing kunnen we straks drie keer zoveel grote tanks maken en twee maal zoveel RMO’s,” aldus bedrijfsleider Hoekstra. De nieuwbouwplannen zullen naar zijn zeggen binnen niet al te lange termijn worden gerealiseerd. Deze stap zal volgens de heer Hoekstra ook een belangrijke uitbreiding van het personeelsbestand tot gevolg hebben.

De inhoud van de RMO’s varieert van 8500 tot 16.000 liter. Bovendien kan er een aanhangwagen met tank achtergekoppeld worden, zodat een totale capaciteit bereikt wordt van 29.000 liter.

Met de aanschaf van een RMO is een investering gemoeid van een kleine honderdduizend gulden.

1975-01-08

Mueller-Europa Lichtenvoorde werktijdverkorting!

Leeuwarder Courant 1975-01-08

Werktijdverkorting

Mueller-Europa b.v., een bedrijf in melkkoeltanks in Lichtenvoorde, heeft voor alle 350 werknemers een verlenging van de lopende werktijdverkorting met zes weken aangevraagd. Volgens de directie zijn de verwachtingen op lange termijn vrij gunstig in verband met de vervanging van melkbussen door melkkoeltanks.

WEL VEEL BIJVAL MAAR GEEN ECHTE STEUN VOOR INITIATIEFNEMER
Verontruste melkveehouders kwamen niet tot besluit

VEEL EN ZWARE KRITIEK MAAR GEEN DADEN²⁴

MIDELBURG - De verontruste Walcherse melkveehouders die de levering van melk in bussen naar de melkfabriek in Middelburg (onderdeel van de Verenigde Coöperatieve Zuivelfabrieken Brabant-Zeeland) veilig willen stellen zijn woensdagavond op de demonstratieve vergadering in De City Middelburg niet tot daden gekomen.

Ondanks een grote opkomst - er waren een kleine 90 bussenleveranciers - bleef het bij verontusting over het besluit van de VCZ. om de melkontvangst in bussen per 1 januari 1977 te stoppen. Zoals bekend wil de coöperatie dan helemaal overgeschakeld zijn op koeltanks.

De wijze waarop de VCZ deze omschakeling door wil voeren ontmoette woensdagavond bij de aanwezige melkveehouders unanieme afkeuring, maar uiteindelijk liet men initiatiefnemer J. Geertse uit Ritthem in de kou staan. Alle aanwezigen waren zonder meer van mening dat er iets moest gebeuren.

Voor de voorbereiding van de verdere stappen liet iedereen het echter afweten

Initiatiefnemer Geertse, die tijdens de vergadering van vele kanten steun kreeg voor zijn initiatief, probeerde een kleine drie kwartier lang op alle mogelijke manieren medestanders achter de tafel te krijgen bleef uiteindelijk alleen zitten.

Terwijl hij nog pogingen deed om een actiecomité samen te stellen, verliet een deel van de melkveehouders de vergadering na tweeënhalf uur praten. Wel kreeg initiatiefnemer Geertse het nog voor elkaar om van de meeste aanwezigen handtekeningen te verzamelen,

De mist in

Eén van de aanwezigen, die zelf wel in het comité wilde maar niet alleen, hield zijn collega voor: „Dan willen jullie geen bussen blijven melken dan willen jullie gewoon, kapot gemaakt worden.” „Kunnen je ‘t niet of willen je ‘t niet, wat is er. Zo gaan we alleen maar de mist in”, probeerde initiatiefnemer Geertse nog eenmaal.

Tijdens het langdurige overleg om een actiecomité te vormen was de vergadering ook nog toegesproken door landbouwer K. van Nieuwenhuyzen uit Rilland: Als lid van het landelijk boerenactiecomité kreeg deze veel applaus met een pleidooi als melkveehouders in overleg met het coöperatiebestuur een oplossing te bereiken.

Als jullie je mond blijven houden bereiken je niets. Dat hebben we al 25 jaar gedaan., aldus Nieuwenhuyzen. „Wat jullie moeten doen is de meerderheid in de coöperatie te overtuigen van jullie standpunt.”

Het punt van de omschakeling op koeltanks komt morgen (vrijdag) aan de orde in een vergadering van de kringraad Middelburg -(heel Walcheren) van de VCZ. Deze wordt vanaf half acht ‘s avonds in de schouwburg in Middelburg gehouden. Op de demonstratieve vergadering riep initiatiefnemer Geertse de aanwezigen op deze massaal te bezoeken.

24 Ook het eerste bericht wat ik vond over de omschakeling naar koeltank bij CZ. *Walcheren* te Middelburg

Zoals bekend besloot dezelfde kringraad in een vergadering begin mei dat ook op Walcheren overgeschakeld moet worden van bussen naar melkkoeltanks. Als definitieve datum daarvoor werd januari 1977 gesteld. In de tussenliggende tijd wordt de bussenleverantie duurder. Met ingang van 1 januari 1976 wordt, deze met 1 cent extra belast en met ingang van 1 juli 1976 met, nog een cent extra.

Dit systeem wordt, door de verontruste bussenleveranciers als een dwangmiddel gezien. Tijdens de demonstratieve vergadering werd op deze handelwijze scherpe kritiek geuit. „Er is geen goed woord van te zeggen. We hebben de melkfabriek mee helpen opbouwen. We hebben allemaal een zware tol betaald en worden nu zo aan de kant gezet”, zei een van de aanwezigen.

Vertrouwen

De kritiek op het bestuur ging zo ver dat een suggestie van initiatiefnemer Geertse om het vertrouwen in het bestuur eventueel op te zeggen van vele kanten bijval kreeg. „Als zij niet op hun beslissing terug komen, zeggen we het vertrouwen op”, was het standpunt. Ook op dit punt bleef het echter bij woorden.

Buiten de kritiek op de invoering van de melkkoeltanks - niet op deze nieuwe ontwikkeling zelf maar op de manier waarop - kwam ook een reeks van algemene kritiek las. Zo werd onder meer gezegd dat het bestuur ondemocratisch te werk gaat door tegenstanders er op fatsoenlijke en onfatsoenlijke manier uit te werken! Ook was er kritiek op het financiële beleid van de coöperatie. „Het is een beleid van het kan niet op.”

Ondanks al deze kritiek lieten de aanwezigen het er bij zitten om hun standpunten via een actiecomité uit te werken. Het bleef uiteindelijk bij een handtekening en een aandeel in de algemene kosten.

Landbouwelektrificatie

Met veel feestvertoon en plechtigheid werd in aanwezigheid van minister Van der Stee in Heidenschap het startsein voor netverzwaring gegeven. Een dubieuze zaak. De aansluitwaarde per boerderij wordt gebracht op 25 KW. Dat is zo ongeveer een verdubbeling vergeleken bij voorheen en dat zou nodig zijn voor melkkoeltanks. Anders gezegd: het wordt dan mogelijk om per boerderij evenveel af te nemen als voorheen op twee boerderijen samen.

Als iemand een extra boerderij laat bouwen en ook daar een aansluitpunt wil hebben, dan is dat veelal geen probleem. Als iemand een tweede aansluiting naar z'n boerderij wil, of een dubbele aansluitcapaciteit, dan moet ineens iedereen bijspringen via extra heffingen, ook kleinere boeren! Boeren, die binnen een netverzwaringblok wonen, worden ineens ook allen verplicht daaraan mee te doen. Zo niet, dan wordt bij zo iemand een „kapmeter” aangebracht, welke de bestaande maximale afname van ca. vijftien KW terugbrengt tot een derde deel n.l. ca vijf KW! Dat is wel heel erg dubieus.

Kleine boeren, die zuinig zijn met stroom, betalen dus mee om melkkoeltanks bij grote boeren te financieren. Als dan straks velen een melkkoeltank hebben, dan kan wellicht een toeslag op busvervoer worden opgelegd, om te bewerken, dat nog meer van deze stroomverslinders aangeschaft worden.

Voor onze totale economie is het schadelijk, dat steeds meer spierkracht wordt vervangen door roofofbouw aan brandstoffen. Onder meer de kwetsbaarheid wordt dan vergroot. Tweemaal zoveel elektriciteit afnemen, betekent ongeveer tweemaal zoveel brandstoffen in de centrale opstoken. Eveneens koelwater dat tweemaal zo heet wordt. Botulisme in verergerde vorm. Moeten we daar blij mee zijn?

Utrecht,

H. Venema

1975-11-28

Loopstal geeft al voordeel, echt voordeel komt bij melktank!

Leeuwarder Courant 1975-11-08

.....

PIETER WESTRA zei het mooi bij de CAF in Drachten: „Van elke 25 veehouders met een grupstal beginnen er drie 's ochtens na half zes met het melken. Van elke 25 veehouders met een loopstal daarentegen beginnen er zestien na halfzes met het melken. Hieruit blijkt het sociale voordeel van de loopstal”.

Een loopstal heeft inderdaad het voordeel, dat men 's avonds tenminste het voetballen op de televisie uit kan zitten, maar dat sociale voordeel zal toch meer toegeschreven moeten worden aan de melkkoeltank in die stal dan aan de stal zelf.

Tank-melken wekt spanningen op....

(De Veemarkt)

DE MELKKOELTANK op de boerderij dreigt de tegenstellingen in de veehouderij te verscherpen en in sommige streken doet die tank dat al. Er is een groot aantal boeren, dat niet kan meedoen aan het tankmelken, omdat ze bijvoorbeeld zo afgelegen wonen, dat er niet een tankauto op de boerderij kan komen. Een andere reden om niet in het tankmelken te stappen is de geringe hoeveelheid melk, die een boer levert. Zo'n boer blijft liever in bussen leveren.

Als dat nu altijd mogelijk zou zijn, het leveren van melk in bussen, dan zou er weinig aan de hand wezen. De kosten van het bussenmelken zouden wel sterk oplopen, maar het leveren van melk wordt de veehouder ook bij een kleine veestapel niet onmogelijk gemaakt. Een akkerbouwer met tien melkkoeien zou dan ook kunnen blijven melken. Een hbs-leraar met „b.d.-melk” van anderhalve koe zou niet uitgesloten worden. Ook de kleine veehouders met nog enkele bezigheden buiten hun bedrijf zou de mogelijkheid tot melkveehouden geboden worden.

In het algemeen is het niet de bedoeling van de zuivelindustrie om bussenmelk te blijven ophalen. Er zijn al enkele streken, waar alle melk door een rijdende melkontvangst wordt opgehaald, dat wil zeggen, dat deze r.m.o. zowel tanks als bussen leeg zuigt. De zorg voor het schoonmaken van de bussen en de tanks komt te rusten op het veehouderijbedrijf. Bij de tank is er een automatische reiniging, maar het schoonmaken van een melkbus vergt veel arbeid.

De grote winst van het tankmelken schuilt voor de boeren in de schonere melk en in het vervallen van het bussentransport naar de melkrijder. De boer is wat de melktijden betreft ook niet meer gebonden aan de komst van de melkrijder. Vroeger moesten koeien om de twaalf uur gemolken worden, maar de melkinterval is voortdurend aan het veranderen.

De nachtelijke periode, waarin de koe met rust wordt gelaten, wordt ook steeds langer, dank zij het feit, dat de boer niet meer gebonden is aan de komst van de melkrijder. Hij bepaalt bij het tankmelken zelf, wanneer hij melkt.

Overigens was het al zo, dat de boeren, die in bussen melken ook steeds later aan de slag gaan. 's Morgens ontvangen de fabrikanten de eerste bussen melk steeds later, omdat de boeren hun nachtrust geleidelijk, in een jarenlang proces uitstrekken. Een interessant programma 's avonds laat op de televisie maakt een puinhoop van de melkritten van de volgende morgen. Aanvankelijk leverde deze vertraging in de aanvoer van de morgenmelk bij de fabrieken veel problemen op, maar doordat de aanvoer van tankmelk met de r.m.o.-'s dag en nacht doorgaat, lossen die zich op.

IN FRIESLAND Is deze ontwikkeling naar het tankmelken trager op gang gekomen dan elders. De reden daarvan was de grote melkdichtheid in Friesland, die voor een zeer rendabele melkrijderij zorgde. Een belangrijk deel van de voorsprong, die de Friese boeren een jaar of tien geleden hadden met hun melkprijs, lag en ligt in de lage transportkosten van hun melk naar de fabriek.

Er was dus uit dien hoofde weinig aanleiding om van fabriekswege het tankmelken te animeren. Integendeel er waren fabrieken, die het tegen gingen. Er waren aanvankelijk boeren die in de tank molken en daarna de melk overtapten in bussen. Bij de uitbreiding van de veestapel

op de boerderijen vermeerderde ook het aantal bussen op zo'n boerderij. De melkrijders begonnen juist tegen die grote aantallen op één plaats bezwaren te maken.

De beslissing over de definitieve omschakeling van busmelk op tankmelk ligt bij de boeren zelf. Die boeren vormen niet een hechte groep met gemeenschappelijke belangen. Er zijn hobby-boeren, die alleen maar voor de lol, of om werkelijk te kunnen genieten van het plattelandsleven, nog koeien houden.

Er zijn ook boeren met een bijverdienste naast hun melkveehouderijbedrijf, een groeiende groep. Tenslotte moet rekening gehouden worden met boeren, die moeten bestaan van een gering aantal koeien. Hun inkomen dreigt aangetast te worden, als ze moeten investeren in melktanks e.d. Zij kunnen hun veestapel niet uitbreiden om de hogere kosten op te vangen. Ze zijn daarvoor te oud of hebben andere redenen om niet mee te doen.

Bij het invoeren van het tankmelk als enige vorm van melkophalen, zal een deel van de boeren worden uitgesloten van levering aan de fabriek. Hopelijk zal dit voor deze en gene nog eens aanleiding zijn om te proberen een eigen kaasmakerij op poten te zetten.

MINISTER VAN DER STEE heeft in een optimistische bui de busmelkers nog vijf jaar gegeven. Dapper heeft hij gesteld, dat de omschakeling op het tankmelk in 1980 voltooid moet zijn. Kleine veehouders, die moeilijkheden hebben bij het installeren van een koeltank op hun bedrijf, kunnen financiële hulp van Van der Stee krijgen.

De koeltanks kwamen een jaar of tien geleden voor het eerst in Nederland, vijf jaar na de eerste ligboxenstallen. De fabriek in Dronrijp (Hepke de Boer) installeerde de eerste tanks o.a. bij Pieter Anema in Dongjum. Het betrof toen een gesubsidieerde proef, die goed uitviel. Daarna begon de opmars van de tank.

Bij de fabrieken hoopte men dat het tankmelk zo snel zou toenemen, dat de wassende melkstroom opgevangen zou worden door de tanks, waardoor de kostbare melkontvangsten voor bussen riet zouden behoeven te worden uitgebreid. Dat waren de bijkomstige overwegingen.

Bij de coöperatie *Noordholland* heeft men berekend, dat een omschakeling van bussen op het tankmelk op dit moment een besparing van drie miljoen gulden met zich zou brengen. De tankmelktoeslag belooft daar nu bijna anderhalve cent. In Noord-Holland lijkt men nu bereid om door de zure appel heen te bijten en de definitieve omschakeling op tanks tot stand te brengen.

De heer A. H. Koops op gecombineerde voorlichtingsavond:

„Wat de boer aan grond tekort komt, dient hij aan verstand te winnen”

Onder voorzitterschap van de heer A. van de Brink vond maandagavond onder grote belangstelling een gecombineerde voorlichtingsvergadering plaats, georganiseerd door OLM, CBTB en de Bedrijfsvereniging, welke vergadering werd gehouden in de grote zaal van hotel Vosman. Sprekers op deze avond waren de heren A. H. Koops, specialist veevoeder van de *Landbouw Voorlichtingsdienst* te Zwolle, en de heer G. H. Herbers, specialist melkwinning, verbonden aan het *consulentenschap van de Landbouw Voorlichtingsdienst* te Hengelo.

6000 LITER -MELK PER KOE PER JAAR

De vergadering werd geopend door de heer A. v.d. Brink, voorzitter van de Bedrijfsvereniging die, onder de indruk van de grote opkomst, de aanwezigen een hartelijk welkom toeriep. „*We hadden wel gehoopt op een ruime belangstelling, doch een zo groot aantal heeft onze verwachting ruimschoots overtroffen*”, constateerde hij tot zijn genoegen en gaf meteen het woord aan de heer A. H. Koops, die deze avond zijn ziek geworden collega Harmsen kwam vervangen.

Met als onderwerp de vraagstelling: „*Is een 6000 liter melkopbrengst per koe per jaar een haalbare zaak?*” hield hij een zeer interessante inleiding over veeverzorging, meer toegespitst op de meest ideale voederverzorging van het melkvee.

„Goed weidegras heeft bewezen het beste krachtvoer voor het bedrijf te zijn. Een eerste voorwaarde is derhalve een goede graszode, maar de bestuurbaarheid van goede graszoden blijft vaak ‘n moeilijk punt te zijn. Een goede zode is vaak gemakkelijker te maken dan te houden, zeker bij intensieve beweiding. Wat de boer aan grond tekort komt dient hij aan verstand meer te hebben”, aldus spreker, die daarna diepgaand in ging op de vele mogelijkheden van bijvoeding, vooral het toedienen van de juiste hoeveelheid en verhouding tussen krachtvoer, voo droog en gras, achtte hij van eminent belang voor, een goede conditie van het melkvee en maximale melkopbrengst. Aan de hand van schema’s gaf hij hierover uitvoerig voorlichting.

Hoewel hij een jaaropbrengst van 6000 liter melk voorlopig wel als een droombeeld voor de veehouders bleef zien, was hij in het resumé van zijn betoog er toch van overtuigd dat een goede onderlinge verhouding in de voederverzorging van eminent belang is voor maximale productie.

Als tweede spreker trad vervolgens naar voren de heer G. H. Herbers die, mede aan de hand van dia’s, uitvoerig voorlichting gaf over de vele mogelijkheden om het melktransport per bus door de tank te vervangen. Hij stelde dat thans 50 % van de landelijke melkproduktie wordt opgeslagen en vervoerd in tanks en de rest in bussen. Deze 50 % tankmelk wordt echter geleverd door 20 % van de leveranciers, terwijl 80 % nog busmelk levert. Ziende op deze percentages lijkt het magische jaartal 1980, wanneer de busmelk geheel zal zijn verdrongen, niet haalbaar.

Een groot vraagteken voor tanklevering zijn steeds weer de kosten. Een misverstand blijkt, steeds weer te zijn dat men denkt dat bij een melktank ook een melkleiding hoort, hetgeen bepaald niet nodig is. Er kan gewoon gebruik worden gemaakt van de in gebruik zijnde bussen welke men, thuisgekomen, in de melktank kan leegstorten, zei hij en ging vervolgens in op de

vele voor dit doel aanwezige mogelijkheden, welke aanwezig zijn voor het melktransport van koe naar tank en voorzag de aanwezigen tenslotte van de volgende globale kostenopstelling voor de diverse mogelijkheden.

Globale kosten, melktransport

	<u>Aanschaf</u>	<u>Afschr.</u>	<u>Rente</u>	<u>Onderh.</u>	<u>Jaarkosten</u>	
					<u>%</u>	<u>gld.</u>
1 Rechtstreeks in tank	-	-	-	-	-	-
2A Stortemmer + melk opvang-gedeelte	4.000	10 %	5 %	15 %	30 %	1.200
2B Stortemmer met aangebouwde melkpomp	2.500	10 %	5 %	15 %	30 %	750
3A Transporttank met melkpomp	3.000	10 %	5 %	5 %	20 %	600
3B Transporttank met melkpomp + demontabele melkleiding	4.000	10 %	5 %	5 %	20 %	800
4 Melkleiding op grupstal	10.000	10 %	5 %	5 %	20 %	2.000
5 Melkleiding in doorloop-systeem	15.000	10 %	5 %	5 %	20 %	3.000

Subsidie omschakeling melktank;

Na een korte pauze werd gelegenheid gegeven voor het stellen van vragen. De vraag werd o.a. gesteld of en in hoeverre iets bekend is ten aanzien van subsidietoekenning voor overschakeling op tankmelk. De heer Herbers verklaarde wel van dit subsidievoornemen op de hoogte te zijn, doch een datum van invoering en de hoogte van deze subsidie waren hem onbekend. „Wanneer deze subsidie er door komt, zal het per gebied toegekend worden en onder voorwaarde dat minstens 50 % van de leveranciers gaat meedoen. Voor wat de gebieden betreft zullen prioriteiten gesteld worden, met name voor die gebieden waar men verplicht zal worden de melk in tanks te leveren”, aldus de heer Herbers.

Aan het slot van deze voorlichtingsvergadering bracht de heer v.d. Brink nogmaals dank aan de inleiders, die hij beide een presentje aanbood.

De vergadering werd rond half elf besloten.

In tien jaar reeds ruim half miljoen koeien meer **Melkveehouders doen geen tijger maar melk in hun tank**

Nederland is niet alleen het land van de klompen en molens, maar presenteert zich sinds jaren ook als zuivelland bij uitstek. De Nederlandse koe mag er zijn en zorgt voor een flinke melkstroom. Onze melkveehouders blijven bij de tijd en passen hun bedrijfsvoeringen voortdurend aan. Dat is ook wel nodig nu de tegenwind vanuit alle Europese hoeken sterker wordt, omdat juist de Westeuropese melkplas te groot is en te veel aan belastinggelden kost.

TANKMELKEN ONTWIKKELEN

We tellen in de Europese Gemeenschap ongeveer 28 miljoen melkkoeien, waarvan er 2,2 miljoen in Nederland gestald zijn. Dat Europese koeienlegioen staat borg voor ruim 100 miljoen ton melk, hetgeen betekent dat elke koe gemiddeld 4000 kg melk produceert. De Nederlandse veehouder spant bij dit internationale melkgebeuren wel de kroon, want zijn koeien zijn door de bank genomen goed voor zo'n 5 á 6000 kg melk per jaar.

Het aantal melkkoeien in Nederland is vooral de laatste tien jaren sterk gestegen (vanaf het begin der zestiger jaren tot nu toe van 1,6 miljoen tot meer dan 2,2 miljoen). Wanneer men over de nationale grenzen heen kijkt en de Europese vraag naar melk en zuirelprodukten nagaat, lijkt er weinig ruimte voor een consumptietoename. Wil Nederland zijn goede naam als zuivelaar handhaven, dan zal de veehouder niet zozeer naar méér kilogrammen melk streven, maar wel naar betere kwaliteit. Voor hem lijkt voorts de hoofdzaak een goed inkomen, m.a.w. een maximaal verschil tussen opbrengstprijzen en produktiekosten.

De Nederlandse melkveehouderij heeft enkele doorbraken op het gebied van de techniek gekend. Het traditionele gemengde bedrijf met zo'n 10 à 15 koeien heeft afgedaan en plaats gemaakt voor zo'n 90.000 bedrijven die gemiddeld 22 koeien hebben. Dit gemiddelde cijfer is een beetje misleidend, omdat naast de moderne grotere melkveebedrijven (met 100 tot 150 koeien) nog vele kleinere bedrijven voorkomen.

In de Europese race naar het rendabel goed geleide melkveebedrijf zal Nederland een beslissende rol moeten spelen. De zuivelindustrie (verlengstuk van het melkveebedrijf) is langs de weg van industriële aanpassingen en schaalvergroting uitgegroeid tot een moderne bedrijfstak die niet alleen inspeelt op de consumentenbehoefte, maar ook eisen stelt aan de grondstofzijde (dus de melkveeouders).

Van melkbus tot melktank

Een van de laatste ontwikkelingen die op ruime schaal toegepast zullen worden is het zgn. tankmelken. Voorheen werd de boerenmelk dagelijks in bussen getransporteerd van het erf naar de zuivelfabriek. Hoge transportkosten hygiënische eisen hebben ertoe geleid dat de zuivelfabriek heter kan omschakelen op de rijdende melkontvangst. De ophaalwaggen – RMO. - rijdt een- of tweemaal per week naar de boer en slokt de melk uit een tank die in een kraakheldere melkkamer alle melk van de koeien onder een bepaalde temperatuur opslaat.

Tot voor kort werd dit moderne melktransport toegepast op de grote melkveebedrijven. De daar. voor benodigde investeringen zijn immers niet gering en lopen in de duizenden guldens. Om nu de gehele Nederlandse veehouderij -vooral ook uit concurrentieoogpunt - wat op te

krikken, probeert men de algehele omschakeling op tankmelken zo snel mogelijk tot stand te brengen. De grootste knelpunten komen voor op de bedrijven waar de koeien in zogenaamde grupstallen gehuisvest zijn. Daar is het Systeem van melkleidingen naar een centrale melkkamer met een koeltank het moeilijkst toe te passen. Op melkveebedrijven met zogenaamde loop- en ligboxenstallen kan de veehouder de technische snufjes op het gebied van melkwinning beter toepassen.

Als men de cijfers van het *Landbouw-Economisch Instituut* gelooft, zijn er 36.000 bedrijven met een grupstal waarvan ruim 70 % geen melkkamer, 90%, geen melkleiding en 92% geen koeltank voor de melk hebben.

Vanzelfsprekend hebben de kleinere veeboeren behoefte aan een financiële ruggesteun om over te stappen op het zogenaamde melktanken, dat is een niet onaanzienlijke investering. De rol van de zuivelfabriek kan daarbij belangrijk zijn, vooral als deze fabriek een plan op tafel legt om binnen een aantal jaren geheel op tankmelk over te schakelen. Dat plan zou bij menige boer weerstanden kunnen oproepen (hij wordt tot investeringen gedwongen); het kan dan ook alleen maar als op dit ogenblik al meer dan 50 % van het melktransport bij de fabriek de rijdende melkontvangst geschiedt.

Bijdrage voor tankmelken ruim 10 miljoen per jaar

Alle technische vernieuwingen en economische motieven ten spijt, blijft de vraag wat het tankmelkproject in zijn geheel zal gaan korten. Wanneer men in de gebieden, waar een zuivelonderneming een integraal omschakelingsplan heeft, steun wil verlenen aan veeboeren die 10 tot 30 melkoeien hebben, gaat het globaal om 30.000 kleinere bedrijven. In landbouwkringen wordt gedacht aan een financiële hulp die maximaal zo'n f 8300,- per melkveebedrijf bedraagt. In dit bedrag zit een tegemoetkoming voor basisvoorzieningen, waarbij gedacht wordt aan erfverharding. De melkwagen moet de melk immers op het erf kunnen opnemen. Voorts wil men de veeboer hulp geven voor investeringen in de bouw en inrichting van de melkkamer, melkleiding en melktank.

Het kost dus nog een lieve cent om de melkveehouders het tankproject aan te praten. Wanneer men de subsidies - in het kader van een knelpuntenbeleid - uitspreidt over een aantal, bijv. zeven jaren, is er een jaarlijks bedrag mee gemoeid van ongeveer 13 á 14 miljoen gulden.

De boeren zijn met hun organisaties druk bezig om het technisch plan nader uit te werken en te begeleiden. Daarvoor is een *werkgroep 'Ontwikkeling Tankmelken'* in het leven geroepen. Als Nederland zijn zuivelnaam wil behouden zal het ervoor moeten zorgen dat er melk in zijn tank gestopt wordt.

B. Schouwing

Bij NV *De Liemers Zevenaar* zit alle melk in de tank

Als één van de eerste in Nederland wordt in Zevenaar alle melk diepgekoeld bij de zuivelfabriek aangevoerd. Zonder grote problemen bleken ook de kleinere leveranciers bereid aan de „overstap” mee te werken en een melkkoeltank in eigendom aan te schaffen.

Sinds begin januari leveren de 88 leveranciers van de NV Zuivelfabriek „De Liemers” te Zevenaar, een NV op coöperatieve basis - de aandelen zijn in handen van de boeren, allemaal hun melk af vanuit een diepkoeltank. Driemaal per week wordt de melk in loondienst door een RMO van Coberco opgehaald. Dit gebeurt met evenveel plezier en onder dezelfde voorwaarden bij de grootste leverancier met ca. 400.000 liter per jaar, als bij de kleinste met een koeltank van slechts 450 liter inhoud.

Het leek een beetje geforceerd, maar het heeft geen pijn gedaan, aldus directeur R. van Slagen. Voor een grote coöperatie kan het best moeilijker zijn, maar in principe heeft elke zuivelindustrie, groot of klein, met dezelfde problemen te maken. Belangrijk uitgangspunt bij de operatie: hoe houden we zoveel mogelijk kleine bedrijven erbij? Daarin is men goed geslaagd, vindt men zelf. Er zijn weliswaar 30 bedrijven afgevallen, maar deze verzorgden niet meer dan 2 % van de melkaanvoer.

Ook in Zevenaar bleek het overschakelen bij de grotere bedrijven niet zo'n probleem. De knelpunten komen pas bij de laatste 20 % van de melk. Als men die fase lang laat bestaan, kost het de zuivelonderneming handen vol geld. Dat is ook de reden dat men vooral voor de laatste groep leveranciers wel enige aandrang heeft uitgeoefend vanuit de onderneming om de overschakeling door te voeren. Hiervoor bleek bij deze groep leveranciers opvallend veel begrip te bestaan.

Hoe het begon

„Zevenaar” is in vergelijking tot andere ondernemingen in Nederland met een melkaanvoer vorig jaar van bijna 12 miljoen kg weliswaar geen grote onderneming, maar toch is men trots dat men dit heeft kunnen realiseren. Bij De Liemers is men in 1970 begonnen met het tankmelkproject. Zes jaar terug is een rapport opgesteld dat - achteraf bezien - heel dicht bij de waarheid heeft gelegen, want alle feiten die toen werden genoemd, zijn ook thans nog geldig. Er is eigenlijk slechts één belangrijke verandering opgetreden: de aanschafprijs van boerderijkoeltanks is sterk gestegen.

In een bijeenkomst welke gehouden werd in het kader van de volledige overgang naar diepgekoelde melk, met alle leveranciers en hun vrouwen, werden door de directeur de feiten uit het toenmalige rapport nog eens op een rijtje gezet. Alle leveranciers werd destijds dit rapport toegestuurd. Daarin kon men o.a. aantreffen een folder van de Packo-tanks met prijslijst en een aanbeveling van de voordelen van de ijsbanktank. Bestuur en directie van „Zevenaar” hebben altijd de voorkeur gegeven aan tanks van dit type, omdat men vooral bij kleinere hoeveelheden minder last heeft van aanvriezen en men bovendien kou kan bufferen, resp. produceren op een goedkoop tijdstip. Verder was er in opgenomen een beschouwing over de voordelen van melkkoeling; een tekening met een ontwerp van een melklokaal, alsmede algemene informatie over melktanks.

Het eerste jaar waren er 12, meest grotere bedrijven, die de stap waagden en overgingen tot de aanschaf van een ijsbanktank. Verder is te allen tijde het uitgangspunt van de coöperatie toe-



gepast. Iedere tankmelkleverancier, groot of klein, kreeg en krijgt een toeslag van 1 cent per liter, hoewel dit laatste nu natuurlijk niet meer relevant is. Met name het genoemde uitgangspunt heeft de kleine(re) boer moed en vertrouwen in de toekomst gegeven. Een gezichtspunt dat zeker ook heeft bijgedragen aan de vrede in eigen huis. Men redeneerde verder: als alle melk tankmelk is, dan kan er ook maar één melkprijs zijn.

Een eenvoudig tankmelklokaal bij een kleinere leverancier. Het is eigenhandig door de boer aan de stal gebouwd.

Bewuste keuze

„De Liemers” heeft destijds een bewuste keuze gedaan bij de aanschaf van de tanks. Directeur Van Slageren toonde zich ook nu nog bijzonder content met de leverancier van de Pack-o-tanks. Hij illustreerde dit door te wijzen op de mogelijkheid die de leverancier thans nog biedt bij de inruil van de te klein geworden tanks. Dit vervangen van tanks is zeer regelmatig aan de orde. Het blijkt nl. dat iedere tankmelkleverancier die destijds zijn tank „op de groei” heeft gekocht - soms zelfs reeds na anderhalf jaar - genoodzaakt was zijn tank door een grotere te vervangen, waaruit de conclusie getrokken mag worden dat de vergroting van de bedrijven, ook bij De Liemers-leveranciers, zeer snel verloopt.

Kleine leveranciers in ere houden

De heer Van Slageren vertelde tijdens een bijeenkomst, die voorafging aan de vergadering, met vertegenwoordigers van het controlestation, het regionaal orgaan, de melkwinningsdeskundige van de GOZ en vertegenwoordigers van Packo en AVIEH - deze laatste is één van de vertegenwoordigers van Packo in Nederland - dat het er bijhouden van de kleine boer van het begin af aan in het project heeft meegespeeld. Filosofie daarbij is vooral dat boeren met kleinere bedrijven een slag mensen zijn waarop we, net zo goed als hun collega's op grotere bedrijven, bijzonder zuinig moeten zijn, die bovendien een groot incasservermogen hebben en de basis vormen voor een stabiele landbouw. Als men dan weer bedenkt dat landbouw één van de basisprincipes is van onze samenleving, dan is voor de directeur de cirkel rond.

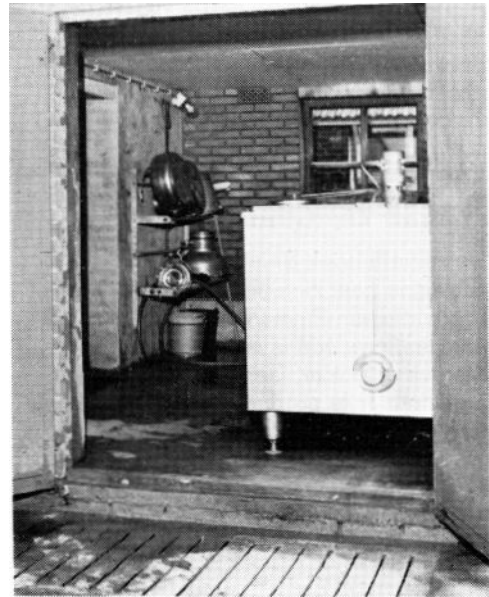
Persoonlijk waagt hij het te betwijfelen of de grotere bedrijven wel net zo'n stabiele factor vormen als algemeen wordt verondersteld. De trouwste aanhang, ook van de coöperatie, zou weleens bij de kleinere bedrijven gezocht moeten worden. Voor zijn bestuur en voor hem is het dan ook nog de vraag of men op langere termijn uiteindelijk met alleen grote(re) wel beter af is.

Deze mening wordt nog versterkt, vindt de heer Van Slageren, door de opvatting van veel kleine boeren zelf. Hun houding om, al hebben ze nu eenmaal een betrekkelijk kleine oppervlakte land, hun land te behouden, moeten we respecteren. Als deze boeren dan ook nog graag

willen blijven melken, om welke reden dan ook, dan vallen veel zakelijke argumenten weg. De coöperatie mag dan zeker geen sta-inde-weg zijn om melkleverancier te blijven.

Betere kwaliteit melk uit tanks

Het is voor de heer Van Slageren een uitgemaakte zaak dat de melk vanuit diepkoeltanks een betere bacteriologische kwaliteit heeft. Dit is voor de zuivelindustrie een belangrijk punt. Blijft de vraag of de industrie in staat is daar ook betere produkten van te bereiden. Persoonlijk meent hij van wel. Maar of men met diepkoeltankmelk meer opbrengstwaarde krijgt dan met verse melk betwijfelt hij sterk, hoewel hij het bewijs ervan niet hard kan maken.



Interieur van een melklokaal voor een kleinere melkkoeltank. Voor de deur een betonnen rooster, dat belangrijk bijdraagt aan de hygiëne in en om het melklokaal.

Overigens zijn met volledige diepkoelmelk in het bedrijf wel besparingen te behalen er is geen energievreter als een bussenspoelmachine meer nodig en men produceert" minder afvalwater.

Een belangrijk voordeel van de intrede van de koeltank op de boerderij is ook dat men vanaf dat moment op de boerderij de beschikking heeft over en warm water vanuit de boiler en over een goed reinigingsmiddel. Beide zaken leveren belangrijke bijdragen aan verbetering van de bacteriologische kwaliteit van de melk.

Melkkoeltank, melkmachine enz. staan in een hygiënische omgeving.

Al verder pratend met de heer Van Slageren komt het gesprek ook op de man die de melk naar de fabriek moet brengen: de RMO-chauffeur. De instelling van deze man ten opzichte van zijn taak is zeer belangrijk. Hij constateert dat de RMO-man in de eerste plaats als chauffeur gezien wordt, terwijl zijn taak veel breder is. Persoonlijk pleit hij in dit verband voor de term „melkontvanger” of iets dergelijks. De man moet verder herkenbaar zijn. „Geef hem een uniform. Hij moet een stuk verantwoordelijkheid en eigenwaarde meekrijgen”. Om dit te stimuleren zou hij er geen moeite mee hebben om deze belangrijke representant van de fabriek in een hogere functiegroep van de zuivel-CAO te plaatsen dan thans het geval is. Geconstateerd werd bijv. dat deze mensen zich vaak eenzaam voelen op hun nachtelijke tochten door het Nederlandse platteland, wat hun werknauwkeurigheid nadelig kan beïnvloeden. Toch levert hij de basisgegevens voor de melkafrekening. Als men dan met de computer zijn route vaststelt, een route die zo strak gepland is dat hij nauwelijks tijd heeft om de verplichte twee minuten te roeren voor een monster genomen wordt, dan is dat vragen om moeilijkheden.

Overigens kwam in het gesprek met de melkwinningsdeskundigen wel naar voren dat de norm van twee minuten roeren per uur in de diepkoeltank, wat nu verplicht is in Nederland, wel zal veranderen. Uit de praktijk komt steeds meer vraag naar twee minuten roeren per halfuur, terwijl in Frankrijk de norm reeds is twee minuten roeren per kwartier. Algemene conclusie: de RMO-chauffeur moet natuurlijk een goede chauffeur zijn, maar wel iemand met een groot

verantwoordelijkheidsgevoel, die de taak van de onafhankelijke controleur van vroeger van het controlestation bij de fabriek in zich moet hebben.

Tenslotte

In Zevenaar is men bijzonder content, zo bleek ook tijdens bezoeken aan enkele kleinere bedrijven, met de handelwijze zoals door het bestuur en de directie gevoerd. Voor de bezochte veehouders bleek de overschakeling ook als belangrijk winstpunt te hebben opgeleverd dat men nu niet langer door de melkrijder die de bussen komt ophalen achter de broek wordt gezeten. Bijzonder veel vertrouwen heeft bij dit alles ook de melkwinningsdeskundige, contactman enz. van „De Liemers”, de heer P. de Veer. „Piet is een graag geziene gast bij de Zevenaarse leveranciers”. Dit vertrouwen is door de zuivelfabriek nooit beschaamd. Altijd staat men klaar om problemen op te lossen. Ook voor nieuw- en verbouwplannen wordt „Piet” vaak in de arm genomen.

Ligt volgens het rapport over de toekomst van het tankmelken in Nederland de kritische grens bij minimaal 20 koeien, in Zevenaar denkt men daar bepaald anders over. Voor hen is en blijft uitgangspunt: wat heeft een boer er voor over om melkkoeien te houden en de melk diepgekoeld aan de fabriek te willen afleveren? De fabriek is er op haar beurt van uitgegaan dat hieraan zoveel mogelijk bedrijven mee moeten kunnen doen. Motieven van boeren met gemengde bedrijven als „melkkoeien zijn een stabiele inkomstenbron” en „als boer heb ik met melkkoeien minder trammelant dan met varkens en slachtkuikens” moet men respecteren. Men heeft het oude systeem toegepast dat men met elkaar optrekt en met elkaar de zaak oplost waarvoor men staat. Zonder subsidie of anderszins heeft men met elkaar bij De Liemers de melk in de tank gekregen.

We willen besluiten met de vermelding van het feit dat men in Zevenaar een begin heeft gemaakt met de produktie van een gloednieuw Nederlands zuivelprodukt, de kruidendessertkaas Subenhara. Als de produktie en afzet van deze nieuwe kaasoorst even voorspoedig gaat verlopen als het proces van de volledige overgang naar diepgekoelde melk, dan mogen de leveranciers van De Liemers vertrouwen hebben in de toekomst.

vdB

Trouw, 16/03/1976; p. 11/14

Bijdrage op melkkoeltank

Van een onzer verslaggevers
DEN HAAG — Op voorstel van het Ontwikkelings- en Saneringsfonds voor de Landbouw, wordt in Brussel overleg gevoerd over het geven van een financiële bijdrage aan kleinere melkveehouderijbedrijven, die worden gedwongen tot het overschakelen op tankmelken.

De omschakeling op tankmelken vergt investeringen, die op bedrijven met minder dan 25 tot 30 koeien doorgaans niet rendabel zijn. Bij de aanschaf van een koeltank met een inhoud tussen de 700 en 1.700 liter (overeenkomende met respectievelijk 12 en 29 koeien) wordt — volgens

het voorstel — een vaste bijdrage gegeven van 1.500 gulden in de installatiekosten van de melkkoeltank. Daarnaast is een bijdrage mogelijk in de investeringskosten voor de bouw en inrichting van de melkkamer en wat daarbij hoort. De hoogte van deze bijdrage is afhankelijk van de tankinhoud.

Vijftigste rijdende melkontvangst bij C.M.C.-Melkunie

WOERDEN - Vorige week woensdag werd de vijftigste zogenaamde Jansky rijdende melkontvangst auto aan de CMC. Melkunie b.v. overgedragen.

Deze transporteenheid werd evenals de reeds in bedrijf zijnde R.M.O.'s gebouwd door Eurofix te Malden.

Ook dat 50ste exemplaar van de CMC-vloot zal ingezet worden om de boerderijmelk naar de fabriek te brengen. De vloot voert op dit moment meer dan 10 miljoen²⁵ kilo melk aan per week over een gebied, dat zich bevindt tussen de lijn Alkmaar, Woudenberg, Culemborg en Zierikzee.

Kinderziekten

Na ruim 10 jaar ervaring is duidelijk, dat de kinderziekten overwonnen zijn en de fase van puberteit al spoedig tot het verleden zal gaan behoren. Het is deze puberteitsfase die wellicht kenmerkend is voor de grote sprongen die de R.M.O.'s maken. Een gemiddelde ritafstand van 45 km. duidt er op, dat er meer aan de hand is dan uitsluitend het vervoer van melk naar de fabriek. Het aanvoersysteem is gekoppeld aan de melkstream-besturing, hetgeen inhoudt dat de melk direct getransporteerd wordt naar die fabriek, naar de hoogste opbrengst verkregen wordt.

Aanhangwagens

Reeds jaren geleden werd door de afdeling transport een op de computer gebaseerd routeplanningssysteem in samenwerking met het computercentrum ontwikkeld. Dit besturingsinstrument werd toegepast voor een systeem waarbij de R.M.O.-auto zoveel mogelijk melk verzamelt en voortdurend deze last overpompt in een tussenontvangst, te weten een aanhangwagen. Een aparte groep tankauto's voert daarna deze aanhangwagens af naar de fabrieken, daarbij steeds lege aanhangwagens op de verlangde plaatsen brengend

Ijkwezen

De ontwikkeling van de Jansky-RMO voor de Nederlandse markt gebeurde in samenwerking met de Coöperatieve Melkcentrale. Het C.M.C.-doel was, te komen tot een solide wagen met een lange levensduur, hoge capaciteit en grote meetnauwkeurigheid bij de leverantie per veehouder. De heer Berkhout, directeur van Eurofix, de leverancier van de RMO, wees er in dit verband op, dat het Duitse ijkwezen bij levering van kleine en grotere hoeveelheden de meter en de gehele ontluichtingsapparatuur van de RMO ijkt. Het spijt hem, dat het Nederlandse ijkwezen voorbij gaat aan de meetnauwkeurigheid van een RMO. Deze beperkt zich namelijk tot het ijken van de op de fabriek voorgekeurde melkmeter die men met water test. In zijn ogen is dat volledig onnodig. „In Nederland heeft dat tot gevolg gehad, dat er RMO's in gebruik werden genomen die beslist onnauwkeurig meten”. Wij hebben er begrip voor, dat zuivelfabrieken blijven uit zien naar eenvoudige en goedkope RMO's. Dat ook andere RMO's worden aangeschaft is, in het kader van eigen onderzoek begrijpelijk. Maar liever zagen wij, vooral in het belang van de veehouder, officiële ijkrapporten verschijnen”, aldus de heer Berkhout.

Met de overhandiging van de sleutels van de vijftigste C.M.C.-RMO aan de heer H.J. Grote Gansev, lid raad van bestuur CMC/Melk Unie zei de heer Berkhout te hopen, „dat ook deze RMO qua levensduur en qua meetnauwkeurigheid aan de verwachtingen zou voldoen”.

²⁵ Moeilijk te lezen (ZHN.)

Lardinois keurt subsidie op melktanks af

LUXEMBURG - Pierre Lardinois heeft de Nederlandse tankmelksubsidie voor kleine boeren afgekeurd. De regeling was ontworpen om deze boeren in staat te stellen om te schakelen op het tankmelksysteem. Als je de jaarproductie naar beneden wilt halen, moet je zeker niet dit soort subsidiemaatregelen verzinnen, zei ir. Lardinois gister op een persconferentie, waar hij als landbouwcommissaris van de EEG-Commissie de gevolgen van droogte besprak.

Als gevolg van die droogte zal de graanoogst in de Europese Gemeenschap dit jaar niet groter zijn dan de zeer matige oogst van vorig jaar. Om de Franse boeren, die door de droogte zijn getroffen, tegemoet te komen, zal de komende weken 2000 ton rundvlees tegen interventie-prijzen uit de markt worden genomen. Deze prijs ligt hoger dan het bedrag dat de Franse boeren nu krijgen voor hun melkkoeien die ze laten slachten omdat ze bang zijn niet voldoende voor voor de winter te kunnen krijgen.

.....

Domo wil binnen enkele jaren in melktank

IN HET DOMO-GEBIED, dat oostelijk aan het melkwinningsgebied van de Friese zuivelcoöperaties grenst, wordt de overgang nog versterkt doordat de Domo besloten heeft binnen enkele jaren over te gaan op het ontvangen van melk uitsluitend in tanks. De bussen worden afgeschaft. Voor de veehouders betekent deze overgang en investering in een melklokaal op de boerderij, terwijl er uiteraard ook geïnvesteerd moet worden in tanks en toegangswegen.

Voor de kleine veehouders - we praten nog niet eens over de mensen die een „wiede bus” aan de weg zetten - levert dit ernstige bezwaren op, omdat de investeringen er in de komende jaren, tot het bedrijf beëindigd wordt, niet meer uitkomen. De Domo is zo gelukkig, dat een groot deel van die dure klanten het nu laten afweten en overgaan op de akkerbouw. Want het zijn voor de melkfabrieken dure klanten; het ophalen van de melk kost er centen per kilo.

Bij een aanhouden van het gunstige prijspeil in de akkerbouw zal de overgang van de melkveehouderij naar de akkerbouw door het scheuren van grasland ook doorgaan. Die ontwikkeling zal nog begunstig worden door een mogelijke kunstmatige verhoging van de prijzen voor veevoer in de EEG.

De overgang zou dit voorjaar bovendien nog groter zijn geweest, wanneer het weer niet tussenbeide was gekomen. De inzaai van bieten mislukte op duizenden hectares en het is niet steeds tot een herinzaai gekomen. Wel werden er op die percelen nog rapen gezaaid - van mosterdinzaai hebben we alleen maar praat gehoord -, maar er zijn ook boeren geweest, die tenslotte gras gezaaid hebben.

Minder gelukkig zal de Domo zijn met de afkeuring, die EEG-commisaris Lardinois heeft uitgesproken over de subsidiëring van melktanks voor kleine boeren. Als je de produktie naar beneden wilt halen, dan moet je niet dit soort maatregelen verzinnen, zei Lardinois.

Allicht niet, maar in het oerwoud van regelingen in de EEG staan wel meer van dit soort verzinsels. Uit Friesland kijken we overigens met enige vrome en ongepaste zelfvoldaanheid naar de zeer wijze uitspraak van Lardinois over die subsidiëring van kleine tanks. Toen namelijk vorig jaar de Verenigde- en Achter Gesloten Deuren Werkende Geheime Krachten het Friese Zuivelplan voor de extra werkgelegenheid van 2000 manjaar in de grond boorden, werd dat tankmelkproject naar voren geschoven als alternatief. De zeer wijze Lardinois heeft dat project nu op zijn beurt in de grond geboord. Er is nog gerechtigheid in de EEG-wereld.

Het gehannes met het tankmelkproject heeft wel tot gevolg gehad, dat de kleine boeren en fabrieken zelf met investeren in tanks ophielden. Bij Meko in Assen, waar de Muellertanks vandaan komen, heeft men dat terdege gemerkt. De teruggang in de werkgelegenheid, die het project veroorzaakte, terwijl het op de centen uit Brussel lag te wachten, is overigens opgevangen door een omzet in grote tanks, die de verwachtingen te boven gingen.

Aangezien vele boerderijen niet geschikt zijn voor de inrichting van een melklokaal, heeft Meko nu ook een buiten-melklokaal op de markt gebracht. Boeren, die de stalruimte niet willen missen of die als gevolg van monumentenzorg genoopt worden in een ouderwetse stal te melken waarin geen veranderingen mogen worden aangebracht, kunnen de resterende jaren

van hun boer zijn nog gebruik maken van zo'n melklokaal op het erf. Dat lokaal met tank brengt ook al gauw een investering mee van ruim twintigduizend gulden.

In Friesland zullen er niet zoveel van die kant-en-klare gebouwtjes geplaatst worden, maar Meco verkocht een van de eerste toch nog naar Friesland. Als alle vergunningen rond komen, zal het geplaatst worden bij Akkrum. Om de schoonheidscommissie voor het ontwerp te vertederen zou er een uleboerd op gespijkerd kunnen worden. Nou ja, dat is maar zo'n ideetje, een streekeigen uleboerd?

Leeuwarder Courant 1976-10-04

Nieuwe tankregeling niet geschikt voor Friese boeren

(Zie ook het hierna volgende artikel over deze regeling)

LEEUWARDEN - De nieuwe subsidieregeling voor het tankmelken, die door het bestuur van het ontwikkelingsfonds en saneringsfonds is vastgesteld, lijkt niet geschikt om ook Friese boeren met een subsidie (25 procent) aan een melktank te helpen. Het is een onmogelijke regeling voor de praktische boer, meent de adjunct-secretaris van de Friese Zuivelbond, Ir. Arie R. J. van der Ploeg.

Werkgebieden van zuivelfabrieken, waar reeds 50 procent van de melk in de tank is, zijn er in Friesland, met uitzondering van Ameland, niet. Mogelijk zouden electrificatieblokken van het Landbouw-electrificatiefonds Friesland in aanmerking komen om in hun geheel over te schakelen op de tankmelk, naar dan moeten alle boeren in het gebied voor 1 december besluiten tot die overschakeling, terwijl daarbij dan alleen tanks met minder dan 1700 liter inhoud (veertien koeien) een subsidie krijgen. De regeling lijkt meer geschikt voor enkele gebieden in het zuiden en misschien oosten van het land.

Bijdrageregeling omschakeling op melktank

Het bestuur van de Stichting Ontwikkelings- en Saneringsfonds voor de Landbouw heeft een bijdrageregeling vastgesteld ter bevordering van de omschakeling van melkbussen op een koeltank. De regeling treedt in werking op 1 november 1976.

HOOGTE VAN BIJDRAGE

Aan de ondernemers in de landbouw wordt een bijdrage verleend in:

- A) A. de kosten voor de aanschaf van een melktank met een inhoud van ten minste 700 liter en ten hoogste 1700 liter van f 1500,-;
- B) B. de werkelijke kosten van investeringen in de bouw en inrichting van een melkkamer, de aanleg van een melkleiding, de aanschaf van een weidetank, van een doorloopwagen of van reinigingsapparatuur:
 - van 20 pct. van de werkelijke kosten bij een aanschaf van een melktank met een inhoud van ten minste 700 liter en ten hoogste 1100 liter, en
 - van 15 pct. van de werkelijke kosten bij de aanschaf van een melktank met een inhoud van ten minste 1101 liter en ten hoogste 1400 liter, met dien verstande dat de bijdrage (sub B) alleen wordt verleend in de goedgekeurde kosten voor zover deze het bedrag van f 3000,- te boven gaan en tevens dat deze bijdrage maximaal f 3000,- bedraagt.

Om voor een bijdrage in aanmerking te komen dient het landbouwbedrijf van de ondernemer in een erkend gebied te liggen. Het verzoek tot aanwijzing van een erkend gebied dient door de zuivelonderneming te geschieden bij de directeur Bedrijfsstructurele Aangelegenheden van het ministerie van Landbouw en Visserij. Het verzoek, dat voor 1 december 1976 moet worden ingediend, dient aan de volgende voorwaarden te voldoen:

- De zuivelonderneming moet op grond van een plan aantonen dat de zuivelfabriek voornemens is alle melk van landbouwbedrijven, die zij uit het gehele gebied betreft, in melktanks naar de fabriek te vervoeren.
- Op het tijdstip van indiening van het verzoek moet de zuivelfabriek meer dan 50 pct. van de melk die zij uit het gehele gebied van landbouwbedrijven betreft, in melktanks naar de fabriek vervoeren.
- De zuivelonderneming moet uiterlijk op 1 november 1977 alle melk uit het erkende gebied, die zij van landbouwbedrijven betreft, in melktanks van de landbouwbedrijven naar de fabriek vervoeren.
- Bij het verzoek wordt een lijst overgelegd van alle ondernemers en bedrijven die volgens de zuivelonderneming aan de voorwaarden voor verlening van een bijdrage voldoen.

De directeur Bedrijfsstructurele Aangelegenheden beslist namens het bestuur over het verzoek. Het te erkennen gebied dient voorts te bestaan uit:

- hetzij uit het gehele gebied waaruit de zuivelfabriek, die behoort tot de zuivelonderneming, de melk van landbouwbedrijven betreft,
- hetzij uit een sector van het gehele aanvoergebied van de zuivelfabriek mits op het tijdstip van het verzoek tot aanwijzing:

- A) de te erkennen sector meer dan 40 pct. van de melk levert die de zuivelfabriek in totaal uit het gehele aanvoergebied van landbouwbedrijven betreft;
- B) de te erkennen sector bestaat uit één bij het plan aangegeven gebied dat naar het oordeel van de directeur Bedrijfsstructurele Aangelegenheden aaneengesloten is en dat alle landbouwbedrijven binnen dit gebied omvat van welke de zuivelfabriek de melk betreft.

De ondernemer moet de aanvraag voor een bijdrage tussen 1 december 1976 en 1 februari 1977 indienen bij de hoofdingenieur-directeur voor de Bedrijfsontwikkeling in de provincie waarin het landbouwbedrijf is gelegen. Bij de aanvraag dient een begroting te worden ingediend van de omschakeling van melkbussen op een melktank.

Om voor een bijdrage in aanmerking te komen, dient:

- de ondernemer een natuurlijk persoon te zijn, die zijn hoofdberoep in de landbouw heeft, of een rechtspersoon die de exploitatie van een landbouwbedrijf ten doel heeft;
- het landbouwbedrijf in een erkend gebied te liggen;
- de ondernemer de melk te leveren aan een zuivelfabriek die behoort tot de zuivelonderneming op wier verzoek het gebied als erkend gebied is aangewezen;
- op het tijdstip van indiening van de aanvraag voor een bijdrage de bewaring en het vervoer van melk van het landbouwbedrijf naar de zuivelfabriek plaats te vinden in melkbussen;
- de door de ondernemer aan te schaffen melktank een inhoud te hebben van ten minste 700 liter en ten hoogste 1700 liter;
- de inhoud van de door de ondernemer aan te schaffen melktank in een, naar het oordeel van de directeur *Bedrijfsstructurele Aangelegenheden*, redelijke verhouding staan tot het aantal melkkoeien op het bedrijf van de ondernemer;
- de voorgenomen investeringen de goedkeuring te hebben van de directeur *Bedrijfsstructurele Aangelegenheden*;
- met de investeringen geen aanvang te zijn gemaakt voordat het plan met de begroting is goedgekeurd.

De ondernemer verplicht zich om gedurende drie jaren na de goedkeuring van de aanvraag geen melktank aan te schaffen met een grotere inhoud dan die, welke hij reeft aangeschaft ter verkrijging van de bijdrage. Bovendien moet de installatie van de melktank, de bouw en de inrichting van een melkkamer, de aanleg van een melkleiding, de aanschaf van een weidetank, van een doorloopwagen en reinigingsapparatuur zijn verricht voor 1 november 1977, overeenkomstig de ingediende en goedgekeurde investeringsplannen met begroting. -

Voor de voorgenomen investeringen kan een gemeentelijke bouwvergunning vereist zijn. De ondernemers dienen zich tevens ervan te vergewissen of voor de voorgenomen investeringen een hinderwetvergunning vereist is, dan wel of de verleende hinderwetvergunning toereikend is.

Plan bij *De Takomst* alle melk in tanks Kosten tientallen miljoenen

LEEUWARDEN - Het tankmeken zal binnen de zuivelcoöperatie *De Takomst* actief aangepakt worden. Het is de bedoeling in 1982 alle melk op de boerderijen met rijdende melkontvangsten af te halen en dan de melkbussen af te schaffen. Het is een operatie, die enkele tientallen miljoenen gulden gaat kosten. Bestuur en directie van *De Takomst* gaan de plannen binnekort aan de leden voorleggen en ter discussie stellen.

Een studiec commissie van enkele bussenmelkers, een tankmelker en de directie van *De Takomst* heeft een rapport opgesteld over de omschakeling en de gevolgen, die dit voor de onkostenverhoudingen van de fabrieken hebben. Het rapport van de commissie is inmiddels door bestuur en commissarissen aanvaard en het komt nu als de voorlopige mening van het bestuur bij de leden. Deze zullen door middel van een serie lichtbeelden van de heer F. K. Reitsma een toelichting op het rapport ontvangen.

De *Takomst* telde eind 1975 469 tankmelkers en 2129 bussenmelkers. Indien het tankmelken niet bevorderd zou worden, zouden er eind 1982 nog 751 zijn, waarbij het onkostencijfer voor het bussenmelktransport zou oplopen van 1,4 cent per kg nu tot vier cent dan. Bij tankmelken zouden de onkosten oplopen van 0,75 naar 1,28 cent per kilo. De bussenmelk zou daardoor voor de fabriek bijzonder duur worden. In 1982 zouden volgens de berekeningen van de commissie door de tankmelkers meer dan twee miljoen gulden aan subsidie betaald worden aan de bussenmelkers.

Voor de omschakeling van bussen naar tanks wil *De Takomst* gebruik blijven maken van de Mueller-tanks. De kleine tanks beneden de 1200 liter (maximaal 22 koeien) kunnen met de hand schoongemaakt worden en de grote tanks machinaal. Bij minder dan zeven koeien wil men op een bedrijf niet een tank plaatsen, omdat de desbetreffende hoeveelheden melk te klein zijn om met een rijdende melkontvangst op te halen.

De uitvoering en het plan kan geschieden in aansluiting op het gereed komen van de elektrificatieblokken. Als in 1979 met de omschakeling bloksgewijs word begonnen, kan het in 198x klaar komen. Dat wil dan niet zeggen dat er geen bussen meer worden opgehaald, maar daar zal den wel een speciale prijs voor betaald moeten worden.

De Takomst zal bij de uitvoering van het plan ongeveer 30 miljoen gulden in tanks moeten investeren, terwijl er op de boerderijen uiteraard ook investeringen door de veehouder moeten worden gedaan om de tank een geschikte plaats te geven. Voor *De Takomst* zal de financiering geen problemen opleveren.

drs. J. W. Mares hoofd voorlichting landbouwschap te Den Haag

Te gast

Sinds enkele jaren kennen de boeren een regeling **Particuliere Cultuurtechnische Werken** (P.C.W.). De regeling is op dit ogenblik op non-actief gezet, omdat er onverwacht veel gebruik van werd gemaakt. Dat leidde dan ook tot een flinke claim op overheidsgelden. Bijna 36.000 aanvragen zijn gehonoreerd met een subsidie, hetgeen de overheid ongeveer 250 miljoen gulden kost. De P.C.W.-regeling is gericht op een verbetering van de productieomstandigheden in de land- en tuinbouw. De boeren ontvangen een bijdrage als ze investeringen verrichten voor betere toegangswegen naar hun bedrijf, hun erf opknappen en verharderen en hun kavels beter bereikbaar maken. Deze landinrichting in minivorm vraagt in vele gevallen extra werkgelegenheid en werkt structuurverbeterend.

De boeren hebben de afgelopen jaren met werkgelegenheidsgelden hun bedrijfsgebouwen kunnen verbeteren. Daar is gretig gebruik van gemaakt, want de overheidsinjectie van 116 miljoen gulden heeft geleid tot een investeringsniveau van 500 miljoen gulden voor agrarische gebouwen. De voorzieningen vragen veel arbeid en bevorderen dan ook de werkgelegenheid in de bouw en andere sectoren die de boeren diensten verlenen. Het ging de afgelopen jaren om 8 á 10.000 extra manjaren. Eigenlijk zou een soortgelijke regeling voor 1977 opnieuw getroffen moeten worden.

Met werkgelegenheidsgelden zou het omschakelingsproces van melkbus naar melktank in de veehouderij sector begeleid kunnen worden. Het nationale tankmelkproject heeft voor één jaar de zegen van Brussel gekregen. Het is duidelijk dat een stimulans van deze korte duur lang niet toereikend is om de veehouders zo goedkoop mogelijk naar de melktank te bewegen. Het omschakelingsproces van melkbus naar melktank komt de werkgelegenheid in de agri-business ten goede. De fabrikanten en installateurs van moderne melkapparatuur kunnen alle zeilen bijzetten om de moderne melkveehouderij bij te benen. Vanuit een werkgelegenheidsoogpunt zou het tankmelkproject best ingepast kunnen worden in een stimuleringsprogramma van de regering.

Als producenten van voedsel en als aandragers van waardevolle landsdeviezen (veel agrarische export) zijn de Nederlandse boeren onmisbaar. Wanneer men vanuit de werkgelegenheidshoek wat minachtend tegen de land- en tuinbouw aankijkt, is dat misplaatst. Niet alleen op, maar ook rond de boerderij verdienen heel wat mensen hun inkomen. Een bescheiden ruggesteun met een stimuleringsprogramma voor werkgelegenheid werpt direct goede vruchten af op het platteland. De boeren hebben trouwens bewezen dat zij een handreiking van de regering volledig benutten. Daarom hoeft het niet vreemd te klinken, dat de landbouw zich in de rij schaart voor Boersma om een graantje uit zijn „werkgelegenheidshand” mee te pikken.

DUIZENSTE MELKTANK IN AAGTEKERKE
Levering melk geheel per tank



DEZE WEEK DE LAATSTE BUSSEN OP WALCHEREN

AAGTEKERKE - De levering van melk door de boer aan de fabriek is nog voor het eind van dit jaar praktisch in heel Zeeland overgeschakeld van de melkbus op de diepkoeltank. Deze week haalt de melkfabriek in Middelburg op Walcheren voor het laatst melkbussen op. In de andere delen van Zeeland was men al eerder helemaal overgeschakeld.

In de overschakeling op de melkkoeltank bereikte de *Verenigde Coöperatieve Zuivelfabrieken Brabant-Zeeland* dinsdag een mijlpaal. Bij melkveehouder S. Brouwer in Aagtekerke werd de 1000ste diepkoeltank geplaatst. Deze mijlpaal werd met enige feestelijkheid omlijst. Een delegatie van bestuur, directie en personeel van de melkfabriek, het consultantschap en de leverancier waren speciaal naar het bedrijf in Aagtekerke gekomen. Naast toespraken en gelukwensen bood men de familie Brouwer daarbij attenties aan. Van de kant van de melkfabriek was er een kaas. De leverancier van de tank bood een bloemstuk aan.

De voorzitter van de VCZ Brabant-Zeeland, de heer A. Poppe noemde het bereiken van de 1.000ste tank in zijn toespraak een '*bijzondere gebeurtenis*'. Hij wees erop dat de omschakeling van de bus op de tank in zeven jaar tot stand is gekomen.

In 1969 schakelden op Walcheren de eerste veehouders over op de diepkoeltank. Inmiddels zijn het er ruim 200. In het hele werkgebied van de VCZ.-Brabant-Zeeland - en West-Brabant - zijn het er nu dus 1.000 en de heer Poppe sprak de verwachting uit dat men in totaal op een 1.200 tanks komt. De overschakeling, die nu in Zeeland helemaal rond is, duurt in West-Brabant, nog tot eind volgend jaar, begin 1978.

In zijn toespraak wees de heer Poppe erop dat men bij de fabriek aanvankelijk op een groter aantal tanks had gerekend. Bij de start van de omschakeling ging men uit van een 1.700 tanks- „Het is ons iets tegengevallen dat een - aantal mensen de grote stap niet heeft genomen. Voor veel veehouders is het echter van levensbelang dat ze de melkerij voortzetten”, aldus de heer Poppe.

Vervolgens feliciteerde de voorzitter van de VCZ Brabant-Zeeland de heer Brouwer met diens beslissing om wel over te schakelen. De heer Poppe benadrukte daarbij dat hij nog nooit een boer tegengekomen was, die spijt heeft, gehad van de overschakeling.

Van de kant van de leverancier, '*Internationale Koeling*' uit Bleskensgraaf, feliciteerde directeur G. J. Scheps VCZ.-Brabant-Zeeland. Hij hoopte dat de betrokkene over 5 à 10 jaar nog kon zeggen dat hij een goed besluit genomen had. De heer Brouwer zei in een kort dankwoord te hopen dat de koeltank zeer tot voldoening mag zijn. Na de toespraken hieven de aanwezigen in de woning van de boerderij het glas op het bereiken van de mijlpaal.

Volgens cijfers van het consulentenschap voor de akkerbouw en rundveehouderij in Goes telt Zeeland nog ongeveer 830 melkleverende bedrijven. Zesennegentig procent van de Zeeuwse boerderijmelk wordt in melktanks verzameld. Volgens directeur J. Lampert van de VCZ Brabant-Zeeland werkt in Zeeland alleen een aantal bedrijven in de omgeving van Terneuzen nog zonder tanks. Zij leveren nog per bus aan een fabriek buiten Zeeland.

Domo-boeren willen naar Friesland

ZOH heeft nog geen grensregeling

LEEUWARDEN - De zuivelcoöperaties in oostelijk Friesland krijgen op het ogenblik uit het Groningse Westerkwartier veel verzoeken de melk te mogen leveren. De Friese coöperaties gaan hier niet op in, omdat het leveranciers betreft, die aan de Domo gebonden zijn. De Friese coöperaties hebben grensregelingen met de Domo, behalve de coöperatie *De Zuid-Oost-Hoek* in Oosterwolde, die daarover in onderhandeling is.

Zoals eerder bericht zoeken de veehouders in het Westerkwartier naar mogelijkheden om hun melk in bussen te blijven leveren, terwijl de Domo de veehouders wil verplichten tot levering in tanks. De Friese zuivelfabrieken willen van die verplichting niets weten, omdat ze via een tankmelktoeslag de leveranciers van melk in bussen de kosten daarvan kunnen laten betalen.

In Oosterwolde is men wel enigszins ongeduldig, dat de besprekingen met de Domo over een grensregeling, zo lang moeten duren. Het betekent, dat er voor de Domo-boeren in het Westerkwartier een kans is om de melk naar Oosterwolde te sturen. De ZOH is nog niet van plan om agressief op te treden bij de werving van melk in Groningen. Het zou oorlog betekenen, zegt men in Oosterwolde. Men vraagt zich wel af, hoe serieus de aanbiedingen uit het Westerkwartier zijn. Er zijn daar mensen, die bereid zouden zijn om de levering van volle melkwagens te organiseren. „Wij wachten met belangstelling af”, aldus de heer Douwe Hoitinga, directeur van de ZOH, die we het bovenstaande probleem voorlegden.

De ZOH verstrekt iedere boer, die er om vraagt een melktank ook wanneer dat niet zo rendabel is, maar iedere boer heeft er recht op een tank. Het kostenverschil met het bussenmelken wordt uitgedrukt in een tankmelktoeslag. Het verschil bedraagt op het ogenblik ongeveer een cent per kilo melk ten gunste van het tankmelken.

De melkkoeltank op de boerderij en enkele ontwikkelingen hierbij

De melktank met diepkoelapparatuur op de boerderij kwam 10 jaar geleden in ons land nog maar sporadisch voor en was dus toen nog vrijwel onbekende apparatuur in de praktijk van de melkveehouderij.

Momenteel is in ons land op ca. 26.000 bedrijven de melkkoeltank in gebruik. Op deze bedrijven, die circa 30 % van het aantal melkleverende bedrijven omvatten, wordt thans ca. 55 % van de totale hoeveelheid boerderijmelk diepgekoeld. Hieruit blijkt dat overwegend op de grote melkveebedrijven de melkkoeltank eerst ingang heeft gevonden.

De grote toename is vooral in de laatste drie jaren tot stand gekomen. Hoewel momenteel pas ruim de helft van de Nederlandse boerderijmelk in melkkoeltanks wordt verzameld, is het al zichtbaar dat over een gering aantal jaren de melkkoeltank algemeen zal zijn en de melkbus, die ongeveer een eeuw geleden toen als nieuw element haar intrede deed als bedrijfsuitrusting, zal hebben afgedaan.

Er zijn al enige gebieden in ons land waar reeds geheel op de melkkoeltank is overgeschakeld, waaronder ook bedrijven met een kleine melkveestapel. De gebruikers van deze apparatuur hebben de waarde ervan leren kennen en waarderen. In toenemende mate zijn er plannen om deze rondzetting in snel tempo in meer en in grote gebieden ingang te doen vinden. We menen dat het nuttig kan zijn de verschillende factoren, die geleid hebben tot de aanschaf van een melkkoeltank en de voordelen ervan, hier te laten volgen. Tevens wordt aandacht besteed aan problemen en bezwaren die zich bij deze ontwikkeling voordoen.

Voordelen van een melkkoeltank

Het gebruik van een melkkoeltank op de boerderij heeft een aantal voordelen. Deze zijn o.m.:

- Een belangrijk betere beheersing van de melkqualiteit op de boerderij. De melk wordt direct na de winning immers gekoeld tot 4° C, waardoor de ontwikkeling van bacteriën vrij nihil is.
- Door de betere bacteriologische kwaliteit van de melk zijn er gunstiger mogelijkheden voor het bereiden van kwaliteitsproducten. Kwaliteitsproducten geven minder verliesposten bij de afzet.
- De melkkoeltank is arbeidsverlichtend doordat er geen gesjouw meer is met melkbussen.
- Door het niet meer afhankelijk zijn van het dagelijks vaste tijdstip voor het afleveren van de melk zijn er mogelijkheden voor het toepassen van ruimere melktijdintervallen.
- Het op een vroeg tijdstip 's morgens klaar moeten hebben staan van de melkbussen aan de weg komt niet meer voor.
- Met het plaatsen van de „dure” apparatuur neemt de aandacht voor de kwaliteit van de melk toe.
- Het geeft meer aanzien aan het melkveebedrijf.
- In combinatie met een machine van het melkleidingstype is op de boerderij de mechanisatie van de melkwinning rond te zetten.
- De melkkoeltank geeft vaak een impuls voor modernisering van het melkveehouderijbedrijf als geheel.
- De melkveehouder kan direct kennis nemen van de hoeveelheid afgeleverde melk.
- De kwaliteitsbepaling van de melk naar kiemgetal geeft een nauwkeurige informatie. Bij een toename van dit getal kunnen tijdig maatregelen worden genomen.

- Doordat de melk eens per 2 à 3 dagen wordt opgehaald, dalen de kosten van het melktransport belangrijk.
- Voor het reinigen van de melkkoeltank is per jaar minder water nodig dan voor het reinigen van bussen, bij levering van eenzelfde hoeveelheid melk. Daar de melkontvangst in feite bij de RMO plaatsvindt, omdat de ontvangst bij de fabriek alleen nog het overpompen in opslagtanks. Transportbanen, weegbascule en een bussen-spoelmachine zijn niet meer nodig.
- Het ophalen van de melk kan gespreid over de gehele dag plaatsvinden. Soms gebeurt dit gedurende het gehele etmaal.
- Door de ontvangst van de melk op de fabriek over de dag te spreiden, worden daar knelpunten in de melkaanvoer weggenomen. Arbeidspieken worden hierdoor belangrijk afgevlakt.
- In aansluiting op het voorgaande wordt de programmering in de verwerking eenvoudiger en goedkoper.
- Doordat de melk enkele dagen op de boerderij wordt bewaard, zijn er mogelijkheden om de fabriek onder andere in perioden met een lage dagaanvoer één of soms misschien meer dagen per week stil te leggen.
- Diepgekoelde melk kan zonodig zonder bewerking direct doorgeleverd worden (overmelk) naar een centraal verwerkende zuivelfabriek.
- De diepgekoelde boerderijmelk kan door middel van een regeneratietoestel dienen om de warme gepasteuriseerde melk deels te koelen. Hierbij wordt de koude melk dan opgewarmd voor o.a. de pasteurisatie. Dit bespaart energiekosten in de fabriek.
- Bij diepgekoelde melk kan volstaan worden met zogenaamde laag-pasteurisatie (72° C). Dit vraagt minder energie dan hoog-pasteurisatie.

Melktransport met een Rijdende MelkOntvangst (RMO) is veel veiliger voor het verkeer dan het dagelijkse bussentransport. Bovendien is het stoppen op de weg voor het laden en afzetten van bussen op sommige wegen hinderlijk en gevaarlijk voor het andere verkeer. Dit is vooral het geval bij het gebruik van een landbouwtrekker met aanhangwagen.

Het melkvervoer met een RMO geeft minder problemen. Moeilijkheden met het aantrekken van vervoerders korren te vervallen. Het laden van bussen met melk is immers een zware belasting. Dit is vooral het geval bij het bussen laden op de grote melkveebedrijven.

- De melkkoeltank is doelmatige apparatuur daar deze het gehele jaar (dag en nacht) in gebruik is. Op geen enkel werktuig of machine die in de landbouw gebruikt wordt, is een dergelijke hoge gebruiksgraad van toepassing.
- Melkkoeltanks zijn in vele inhoudsmaten leverbaar. Hierdoor is er met betrekking tot de melkproductie voor elk bedrijf een passende tank.
- Bij volledig overschakelen in een gebied van bussen naar melkkoeltanks wordt, zoals uit het voorgaande is af te leiden, een belangrijke kostenbesparing verkregen op het transport van boerderij naar fabriek, alsmede bij de melkontvangst, de opslag en de verwerking. Deze totale besparingen kunnen ruim twee centen per kg melk bedragen. Dit varieert uiteraard per fabriek. De voordelen van het sociale aspect zijn niet in geld uit te drukken.
- De kosten voor de bussen, die rond 0,2 cent per kg melk bedragen, komen te vervallen, alsmede de eventuele kosten van het koelen met water. Deze laatste kosten zijn voor roterende koelers of koelringen voor leidingwater $\pm 0,2$ cent per kg en met ijswaterkoeling $\pm 0,6$ cent per kg melk. Deze kosten, die per bedrijf verschillend zijn, gelden voor de vergelijking als besparingen en moeten daardoor bij de twee centen per kg worden geteld.



Dit type melkontvangst aan de zuivelfabrieken gaat steeds meer verdwijnen.

De andere zijde

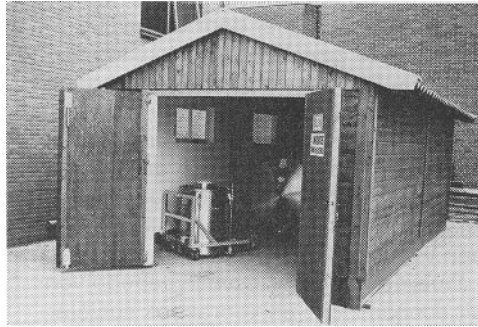
- Voor het plaatsen van een melktank met koelaggregaat is een doelmatige melkkamer nodig. In de meeste gevallen is deze niet aanwezig.
- Voor het melktransport zijn RMO's nodig.
- Met het plaatsen van een melkkoeltank wordt een stukje van de zuivelfabriek terug naar de boerderij gebracht.
- Hiervoor is een belangrijke investering nodig.
- Bij uitbreiding van apparatuur neemt vaak de kwetsbaarheid van het geheel toe.
- De melkveehouder moet veelzijdiger zijn ingesteld. Kennis van de te bedienen apparatuur is nodig. Ook op het terrein van de melkwinning is meer inzicht vereist.
- De melkveehouder heeft langer de zorg voor de melk (2 à 3 dagen).
- Een onderhoudsabonnement of een periodieke controlebeurt is onmisbaar.
- De RMO-chauffeur moet aan belangrijk meer eisen voldoen dan een vervoerder van busmelk. De RMO-chauffeur moet een goed inzicht hebben in de werking van de apparatuur met betrekking tot de melkkoeltank, begrip en kennis hebben van hygiëne en de handelingen nauwkeurig uitvoeren (o.a. monsternamen, vaststellen hoeveelheid melk).
- Een deskundige, zindelijke melkwinning blijft ook bij het diepkoelen nodig.
- Voor de bereikbaarheid van de RMO is het nodig dat aan erfverharding aandacht wordt besteed.
- Op sommige bedrijven is de toevoer van elektriciteit niet voldoende bij uitbreiding van de aansluitwaarde. Voorts zijn er in ons land enkele bedrijven die nog niet zijn aangesloten op het elektriciteitsnet.
- De bereikbaarheid van de boerderij met een RMO geeft in een aantal gevallen problemen. Ook in gebieden waar een ruilverkaveling op handen is kunnen er gevallen zijn waarbij een omschakeling van bussen naar tank op korte termijn bezwaarlijk is.
- De jaarkosten van de melkkoeltank op de boerderij bedragen 18 à 20 % van de investering. Dit percentage kosten heeft o.a. betrekking op rente, afschrijving, elektriciteit, water, reinigingsmiddelen, onderhoud, service-abonnement.

Onderverdeeld is dit:

10 % afschrijving van de aanschaffingskosten.

5 % rente; dit rentepercentage is de helft van de kostprijs van de melkkoeltank. Het stroomverbruik bedraagt gemiddeld iets minder dan 2 kWh per 100 kg melk à ± 10 centen.

De benodigde hoeveelheid water voor het reinigen van een tank met een inhoud van rond 1.200 liter met handreiniging bedraagt per keer globaal rond 60 liter waarvan 1/3 deel heet water.



Voor de kleinere bedrijven zijn zelfs „kant en klare" melklokalen verkrijgbaar.

Bij 5 keer in de twee weken melkophalen is dit per jaar rond 7,5 m³ water. Voor een tank van 5.000 liter inhoud is per jaar rond 20 m³ water nodig voor de reiniging ervan.

Reinigingsmiddelen worden gebruikt in een ½ á ¾ % oplossing van de heetwatercirculatie. Bij een tank van 1.200 liter is per jaar rond 15 kg reinigings- en ontsmettingsmiddel nodig. Voor een tank van 5.000 liter is dit rond 50 kg. De kostei voor een onderhoudsabonnement bedragen momenteel rond f250,- per jaar.

Aanschaffingskosten voor een melkkoeltank zijn (incl. BTW):

bij 10 koeien ca. f 5.000,-;

bij 25 koeien ca. f 12.000,-;

bij 50 koeien ca. f 16.500,-.

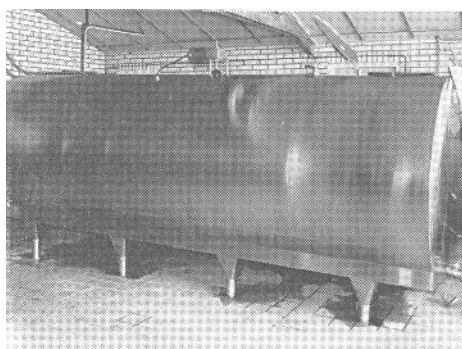
Ieder voor zich kan de kosten per kg melk voor zijn bedrijf eenvoudig berekenen. Voor een bedrijf van 10 koeien bij een productie van 5.000 kg melk per koe per jaar is dit dan ongeveer 2 cent per kg melk. Bij 25 koeien is dit ca. 1,9 cent en bij 50 koeien ca. 1,3 cent per kg melk. Bij 10 koeien betreft het een tank met handreiniging. Gerekend is naar een maximale dagproductie van 20 kg melk per koe. Voor sommige bedrijven is deze maat te klein.

De spreiding van het afkalf patroon is van invloed op de benodigde tankinhoud per koe.

Kanttekeningen bij de baten en lasten

- Bij deze vergelijking komt tot uiting dat de kosten voor de melkkoeltank op de boerderij bij een verschillend aantal koeien lager uitkomen dan de besparingen in de schakel van vervoer, verwerking en afzet. De melkkoeltank komt voordeliger uit dan het systeem met busen. Vooral op de grotere melkveebedrijven komt dit tot uiting.

- *In deze berekening zijn niet opgenomen de kosten van een melkkamer. Deze kosten kunnen niet opgenomen worden, daar op sommige bedrijven een goede ruimte beschikbaar is en anderen volledig nieuw moeten bouwen. Een grote groep ligt hier tussen in. Bovendien hoort op elk bedrijf met melkveehouderij een melkkamer bij de inrichting van de gebouwen.*



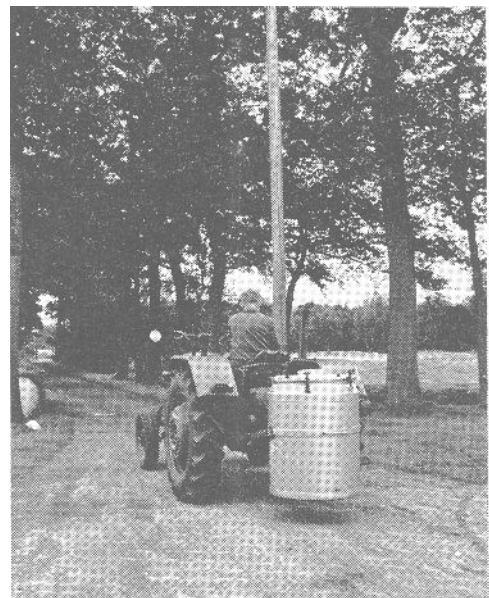
Ook voor bedrijven met zo'n 200 melk-
koeien zijn wel koeltanks verkrijgbaar.

- Eventuele erfverharding mag niet ten laste van de melkkoeltank worden gebracht. Een goede erfverharding is bij de huidige mechanisatie op alle agrarische bedrijven onontbeerlijk voor aan- en afvoer van de verschillende produkten. Dit geldt ook voor de eventueel nodige aanpassingswerken m.b.t. de elektriciteit, wat op de grotere melkveebedrijven nogal eens van toepassing is. Bij kleinere melkveestapels zijn als regel hiervoor geen nieuwe voorzieningen nodig.
- Bij het vaststellen van de melkkwaliteit wordt bij de diepgekoelde melk het kiemgetal vastgesteld en geldt bij bussenmelk de reductaseproef. De eisen voor eerste klas volgens het kiemgetal zijn belangrijk zwaarder dan de reductaseproef. Er is wel terdege een verschil in eerste klas diepgekoelde melk en bussenmelk. Dit mag zeker wel eens de aandacht hebben.
- Bij een melkkoeltank is een machine van het melkleidingtype niet noodzakelijk. Het ligt voor de hand dat bij grotere koppels melkvee een melkleiding wordt aangeschaft uit het oogpunt van arbeidsverlichting en -besparing t.o.v. een machine van het aparatentype. De kosten van de machine van het melkleidingtype staan los van de melkkoeltank. Dit geldt ook voor eventuele bijkomende voorzieningen zoals weidetransporttanks voor het zomer-melken.
- Bij de aanschaf van een tank wordt veelvuldig de inhoudsmaat wat groter genomen als op het moment nodig is. Dit in verband met enige uitbreiding van de melkveestapel in de naaste toekomst of door mogelijke productieverhoging per koe. Dit verhoogt de jaarkosten wat in de eerste tijd.
- Voor een bedrijf van 20 melkkoeien met een jaarproductie van totaal 100.000 kg melk uit een tank van 1.200 liter is per jaar (5 x 26) in 130 keer reinigen in handwerk 7,5 m³ water nodig.
Wordt ditzelfde kwantum melk in bussen van 30 liter geleverd met een vullingsgraad van 90 % dan moeten hiervoor 3.700 bussen worden gereinigd. In de bussenspoelmachine bij de zuivelfabriek is per bus 8 l water nodig. In totaal is dit 3.700 à 8 l is 30 m³. Dit is 22,5 m³ meer of 3 keer zoveel dan bij de genoemde melkkoeltank. De hoeveelheid water nodig voor reiniging van de RMO's stellen we gelijk met de dagelijkse reiniging van de melkontvangstapparatuur aan de fabriek.
- Het is niet juist te stellen dat alleen door de komst van de melkkoeltank het aantal melkveehouders terugloopt. Er zijn ook andere factoren van invloed. Dit blijkt onder andere uit de ontwikkeling in de provincie Zeeland waar thans reeds 96 % van de melk uit diepkoeltanks wordt geleverd. In 1950 waren er in Zeeland ruim 6.000 melkleverende bedrijven. In 1968 is de eerste melkkoeltank in Zeeland geplaatst. In december 1972, toen er nog geen sprake was van het geheel overschakelen op de melkkoeltank, was het aantal melkleveranciers reeds gedaald tot beneden de 1.500, waarvan toen 165 met een melkkoeltank.

Dit is een teruggang van gemiddeld ruim 200 per jaar. Thans zijn er nog 762 melkveehouders in Zeeland. Ook na het volledig omschakelen op melkkoeltanks zal het aantal melkveehouders nog teruglopen. Zo zijn in Zeeland in 1976 op 23 bedrijven met een melkkoeltank de melkkoeien afgevoerd.

Het percentage grasland ten opzichte van de cultuurgrond is in dit tijdsbestek in Zeeland met 1/3 verminderd; het is namelijk teruggelopen van 22 tot 15 %. In 1939 was dit percentage nog 27.

- Er is een aantal melkveehouders die een afwerende houding aannemen met betrekking tot de melkkoeltank. Voor een deel heeft dit betrekking op de onbekendheid met deze apparatuur, alsmede een zekere mate van angst om deze apparatuur te gebruiken. Daarnaast zijn er melkveehouders die bezwaar hebben tegen een melkkoeltank om reden dat zij geen keuze willen maken of omdat zij toch de melkveehouderij willen beëindigen en het tijdstip voor het nemen van een beslissing nog te vroeg is.



Bij het van huis moeten melken in de zomer kan dit een oplossing zijn bij de overschakeling naar tankmelken.

De zuivelindustrie kan hierop niet blijven wachten daar door dergelijke gevallen de gewenste ontwikkeling te lang zou kunnen worden tegengehouden en de uitbetalingscapaciteit drukken. Het zal wel zo zijn, dat degenen die veel bezwaren hebben, voor een deel niet in de categorie blijvende melkveehouders zijn in te delen. De redenen hiervoor kunnen van geval tot geval verschillend zijn.

- Doordat de grotere melkveebedrijven uit economische en vooral ook sociale overwegingen een melkkoeltank hebben aangeschaft of nog zullen aanschaffen, neemt de melkdichtheid van bussenmelk snel af. Dit gaat gepaard met sterk stijgende kosten van het ophalen van deze bussenmelk. Daar het hantieren van twee systemen financieel nadelig is, zullen alle melkleverende bedrijven zich t.z.t. moeten aanpassen bij de ontwikkeling naar de melkkoeltank om de uitbetalingscapaciteit zo gunstig mogelijk te houden. Wanneer een melkveehouder de melkleverantie wil beëindigen, vraagt hij ook niet aan het melkontvangend bedrijf, dus eigenlijk aan zijn collega's, of dit voor hen niet nadelig is. Hier wordt zelfs niet eens aan gedacht.
- In gebieden met een geringe melkdichtheid is het rendement van een melkkoeltank het grootst. We zien dan ook dat in die gebieden het geheel overschakelen op deze apparatuur het eerst wordt afgerond.

- De kosten die op de boerderij moeten worden gemaakt, worden gecompenseerd door de besparingen in het traject van vervoer, verwerking en afzet. Deze besparingen geven een gunstiger uitbetalingscapaciteit. Bovendien zijn er de sociale voordelen.

Oorsprong en verbreiding van de melkkoeltank

De oorsprong ervan ligt in de Verenigde Staten van Noord-Amerika (USA) en gaat terug tot voor 1940.

De eerste zogenaamde „Bulk Milk Cooler” werd in 1937 door de heer G. Duncan in Washington in de staat Missouri gebouwd. Dit was een gesloten tankje dat met ijswater werd gekoeld. De ontwikkeling van dit tankje was een antwoord op een probleem van de heer Duncan. Deze had namelijk een zuivelfabriekje waar kaas, boter en ijs werden gemaakt. Washington (Missouri) ligt in een warme streek en dientengevolge liet de kwaliteit van de aangevoerde melk nogal eens te wensen over. De eerste tankjes werden geplaatst bij de eigen melkleveranciers. Door het niet aanwezig zijn van elektriciteit werden de koelmachines aangedreven door benzinemotoren.

Vlak voor de Tweede Wereldoorlog begonnen ook Dairy Cool en Creamery Package met de bouw van melkkoeltankjes. Kort na de oorlog verkocht de heer Duncan zijn zuivelfabriek en kwam de Zero Company tot stand. Deze heeft de eerste geïsoleerde vacuummelktank gemaakt en in 1950 op de markt gebracht. Reeds in 1957 werd het door deze Company gebruikte „spatter-spray” systeem voor de reiniging automatisch gemaakt. In 1957 kwam ook de Paul Mueller Company met boerderijtanks op de markt. Omstreeks diezelfde tijd begon ook De Laval met de productie van melkkoeltanks in Canada.

In 1951 was er reeds een zuivelfabriek die geheel was overgeschakeld naar het zogenaamde „Bulk system for collecting milk on farms”, namelijk te Haddon Field in New Jersey (USA). In de USA is de melkkoeltank snel verbreid en is deze op de melkveebedrijven een algemeen begrip. In 1971 werd daar reeds rond 90 % van de totale boerderijmelk in melktanks met diepkoelapparatuur verzameld.

In Groot-Brittannië begon in 1955 de Milk Marketing Board voor Engeland en Wales met het stimuleren van de melkbewaring in melkkoeltanks. In 1970 beschikte reeds 45 % van de melkleverende bedrijven over een melkkoeltank. In verhouding tot het kwantum melk is dit percentage belangrijk hoger. De MMB streeft er naar om dit voor 1978 op 100 % te brengen. In Nieuw-Zeeland is men in 1950 begonnen met het plaatsen van melkkoeltanks. In 1970 werd in dit zuivelland reeds meer dan 90 % van de melk in tanks op de boerderij verzameld.

Dit zijn enkele voorbeelden. In de meeste landen met een intensieve melkveehouderij heeft de melkkoeltank een snelle opgang gemaakt.

Zo is o.a. in België verhoudingsgewijs de melkkoeltank meer verbreid dan in Nederland.

In ons land

In ons land is deze ontwikkeling van veel latere datum en bovendien traag op gang gekomen. Pas in 1959 werd in ons land de eerste melkkoeltank in gebruik genomen (op een melkveebedrijf op Schiphol). Het duurde tot 1962 voordat de tweede tank werd geplaatst, namelijk op de boerderij van de Landbouwhogeschool te Wageningen, in samenwerking met het Melkhygiënisch Onderzoek Centrum (MOC).

Melkkoeltanks zijn in diverse inhoudsmaten verkrijgbaar. Hier een tank voor een bedrijf met zo'n 20 melkkoeien.



Een belangrijke stimulans voor het bekend worden met de voordelen van de melkkoeltank zijn ongetwijfeld de proefprojecten geweest, die gesubsidieerd zijn door het Ontwikkelings- en Saneringsfonds. Deze 8 proefprojecten, die in de periode van 1965-1968 van de grond kwamen, waren verspreid over ons land. Het onderzoek was hierbij op de technische, sociale, economische en kwalitatieve aspecten gericht van het tankmelken onder Nederlandse omstandigheden. Deze projecten werden gevolgd door een 5-tal projecten in andere gebieden, waarbij het onderzoek zich vooral richtte op de verwerking en afzet van de diepgekoelde melk voor consumptiedoeleinden. Dit waren projecten van de zogenaamde doorgetrokken koellijn, d.w.z. vanaf het koelen op de boerderij tot en met gekoeld afleveren aan de consument.

Het aantal bedrijven met een melkkoeltank in ons land was aan het eind van de onderstaande peiljaren ongeveer als volgt: 1968 ca. 1.000 stuks 1970 ca. 3.000 stuks 1972 ca. 7.500 stuks 1974 ca. 16.000 stuks 1976 ca. 25.000 stuks

Thans bedraagt dit aantal ca. 28.000 stuks met in totaal ruim 60 % van de dagaanvoer van de melk. We spreken tegenwoordig over een snelle ontwikkeling van het aantal melkkoeltanks in ons land. Bovendien wordt er naar gestreefd naar een snelle afronding van het tankmelken d.w.z. binnen een beperkt aantal jaren. Gerekend naar andere landen met een belangrijke zuivelproducten is de omvang van de mechanisatie bij melkwinningsapparatuur bij ons niet het grootst.

Toch lopen we hiermee niet achter. Het bewust invoeren van het tankmelken eerst op proefbasis in de praktijk heeft weliswaar wat tijd gekost maar heeft daarnaast veel nuttige gegevens opgeleverd. En omdat deze gegevens zowel van organisatorische aard zijn, kan de begeleiding van het geheel goed worden opgezet. Ook op het gebied van het onderzoek van melkwinnings-apparatuur loopt Nederland internationaal gezien mee vooraan. Zowel voor melkkoeltanks als voor melkmachine-installaties wordt reeds vrij lang met aanbevelingen en normen gewerkt. Bij de totstandkoming daarvan zijn ook de fabrikanten van deze apparatuur steeds nauw betrokken geweest zodat men bewust naar deze normen kan toewerken bij de fabricage en bij de montage op de boerderij.

Ogenschijnlijk dus een zekere achterstand ten opzichte van enkele andere landen, in werkelijkheid echter geen praktische achterstand, maar, naar wij menen, juist het tegendeel. We hebben bewust even enige afstand genomen van het onderwerp teneinde daarna beter de juiste richting aan de verdere voortgang te kunnen geven. Dit is mede noodzakelijk voor het bevoor-

deren en blijvend veilig stellen van een gevestigde afzet van onze melk- en zuivelproducten. Dit neemt niet weg dat voor een aantal landbouwbedrijven met vrij kleine melkveestapels de omschakeling naar tankmelken moeilijk is te realiseren. Vooral deze bedrijven vragen de nodige begeleiding die voor een deel meer sociaal gericht zal moeten zijn dan technisch. Ook hierin moeten we echter verder, want de tijd staat niet stil.

Ing. J. H. Lantinga

Specialist Melkwinning bij het Consulentenschap voor de Akkerbouw en de Rundveehouderij te Goes.

Ing. G. van der Gaast

Specialist Melkwinning bij het Consulentenschap voor Melkwinning, Melkhygiëne en Boerenkaasbereiding te Wageningen.

Leeuwarder Courant 1977-04-22

Raad voor milieuhygiëne:

Nederland mist documentatie op milieugebied

DEN HAAG - „De vermindering van gebruik van bestrijdingsmiddelen in de landbouw is een hoopgevende ontwikkeling. De problemen van mest en stank bij de moderne landbouwbedrijven zijn echter nog niet voldoende opgelost”. Dit zegt de Voorlopige Centrale Raad voor Milieuhygiëne, een adviesraad van minister Vorrink. in het eerste jaarverslag over 1974 en 1975.

Als voorbeeld van onopgeloste problemen in de landbouw noemt de raad vervuiling van de bodem met koper uit varkensvoer en vervuiling van het water door het schoonspoelen van de moderne grote melktanks. Nederland mist, zo vindt de raad, een goede allesomvattende registratie en documentatie van wat er op milieugebied gebeurt en van gegevens die op het milieu betrekking hebben. De raad gaat zich bezinnen over een meer actieve rol op het gebied van de milieudocumentatie.

Leeuwarder Courant 1977-05-05

Boze boeren uit Groningen met melk naar fabriek in Oosterwolde

OOSTERWOLDE: - Een aantal boeren uit het zuidelijk Westerkwartier van de provincie Groningen heeft deze week de directie van de „Zuidoosthoek- in Oosterwolde overrompeld door hun melk daar onverwacht naar toe te laten brengen. De boeren onderstreepten daarmee hun verzet tegen het melktankplan van de Domo, waarvan de Marumer Zuivelfabriek, waar ze hun melk tot nu toe brachten, een dochter is. Het gaat hier om boeren die hun melk wel leverden aan, maar geen lid zijn van de Marumer fabriek.

Volgens directeur Walters van de Zuidoosthoek is er in wezen niets bijzonders aan de hand omdat het werkgebied van deze coöperatie al vrij dicht bij de fabriek in Marum ligt. Boeren uit die omgeving leveren al jaar en dag aan de Zuidoosthoek. Volgens hem gaat het om zo'n 300 bus melk per dag die er deze week door de actie nieuw bijgekomen is. „We zullen proberen tot een overleg te komen om een goede oplossing te vinden- zegt hij.”

Hij heeft de melk geaccepteerd omdat het een kwestie was van „jullie of een ander”. Volgens een der actievoerders. De heer Sake van Dijk uit Zevenhuizen, blijft men zo lang dat mogelijk is naar Oosterwolde gaan met de melk. Als ze aan Marum blijven leveren zijn ze verplicht op een melktank over te gaan en dat willen ze niet. „We hebben daarover al zo veel uren vergaderd, maar de heren willen nergens van weten”. Volgens hem gaat het om vijftig à zestig boeren, welk aantal zich nog wel kan uitbreiden: de actiegroep heeft eerst handtekeningen verzameld en dat bleken er zo'n vierhonderd te zijn.

Domo op de knieën voor aktievoerende boeren

Gedwongen melktank-plan in Zuidelijk Westerkwartier was een „mis-taxatie”

NORG - Zestig zgn „bussenboeren” in het Groningse Zuidelijk Westerkwartier langs de oostgrens van Friesland zijn er dinsdag in geslaagd het machtige Domo-concern op de knieën te krijgen. De grote Beilense zuivel-coöperatie heeft gisteren in Norg medegedeeld dat zij het dwangmatige karakter van het Domo-melktankplan voor het Zuidelijk Westerkwartier terugneemt.

De Domo stuitte enkele maanden geleden op onverwachte tegenstand, toen zij de Marumer melkfabriek, een volle dochter, aanwees als eerste, waar de overschakeling naar melktanken verplicht werd. Enkele niet-leden-leveranciers besloten daar tegen in het geweer te gaan. Vooral de dwang zinnigde de zgn „vrije boeren” niet. Binnen korte tijd wist een actiecomité vierhonderd handtekeningen te verzamelen, ook van Domo-leden.

Toen praten met de Domo niet meer hielp, besloot een harde kern onder de „bussenboeren” tot aktie over te gaan. Bij verrassing verscheen men de vorige week onaangekondigd met zo’n 25.000 liter melk bij de ZOH in Oosterwolde, een situatie die sindsdien niet is veranderd. Ook gisteren werd de dagopbrengst, een kleine 800 bussen, nog bij de Friese coöperatie afgeleverd. Hoewel er tussen de beide coöperaties goede betrekkingen bestaan, besloot de directie van de Zuid Oosthoek de melk wel in ontvangst te nemen.

Handenklappend

De overrompelingsaktie van de vrije boeren, gecoördineerd door Jan Boerema uit Grootegast, leidde in het Domo-gebied, waar het melktankplan ruim Twee jaar geleden zonder verzet was aangenomen, tot de nodige deining. Toen vorige week dinsdag de protesterende boeren voor de eerste keer hun eigen melkroute reden, stonden ook Domo-leden handenklappend langs de weg. Zij moesten zich tot deze openlijke sympathiebetuiging beperken, omdat de leden in tegenstelling tot de vrije, boeren, leveringsplicht hebben.

De Domo heeft destijds het besluit van verplicht tankmelken uit rationele overwegingen genomen. Hoewel de gebelgdheid bij de agrariërs vooral voortkwam uit het niet willen accepteren van enige dwang, spelen ook financiële factoren mee in het groene verzet. Tot de tegenstribbelende veehouders behoren zowel boeren met twee als met vijftig koeien.

„Mis-taxatie”

Het lijkt er op dat de normale verhoudingen tussen de Domo en haar leveranciers in het Zuidelijk Westerkwartier na de concessies van het bedrijf nu snel terug zullen keren. Het Domo-bestuur deed mededeling van zijn tegemoetkomende opstelling in het melk-conflict tijdens een ronde-tafelgesprek met de aktievoerende boeren in een Norger hotel. Het overleg nam ruim anderhalf uur in beslag. Daarbij was als intermediair ook het bestuur van de Zuidoosthoek in Oosterwolde aanwezig.

Na afloop van het onderhoud achter gesloten deuren zei de heer Samuel W. Meinhuis van de Domo dat aan het besluit om in het Zuidelijk Westerkwartier het tankmelken verplicht te stellen een mis-taxatie ten grondslag heeft gelegen - „We moeten dat eerlijk bekennen”. Hij verklaarde het helemaal niet dramatisch te vinden als er op zeker moment op grond van een niet verwachte ontwikkeling moet worden bijgestuurd. Mede namens de zustercoöperatie in

Oosterwolde kon hij mededelen dat de situatie, zoals die de afgelopen weken gegroeid was, in het belang van de beide coöperaties zo snel mogelijk moet worden beëindigd. Van Domo-zijde werd ontkend dat de betrekkingen tussen de fabrieken de afgelopen dagen vertroebeld zouden zijn geweest.

Geen akties meer

De boeren hebben tijdens het overleg toegezegd geen nieuwe akties meer te zullen ondernemen. Het komité blijft echter wel bestaan en zal straks, zo zijn beide partijen overeengekomen, gaan functioneren als een soort overlegorgaan met de Domo-direktie. Zodra de rust aan het groene front in Zuid-WestGroningen volledig is hersteld, zullen de meeste leveranciers, zo is de verwachting, wel weer terugkeren naar de fabriek in Marum. Voor het echter zover is, zal de Domo eerst over de brug moeten komen met een door de notaris gewaarmerkte verklaring, waarin de direktie haar gewijzigde uitgangspunten zwart op wit zet, verklaarde na afloop het aktiekómité in een gesprek met de pers. Men hoopt daarna een beroep te doen op de „bus-senboeren” om Marum weer de klandizie te gunnen. Of dat lukt? „Boeren bin gien zakkies meel, die beslissen zelf”, aldus een woordvoerder.

De Domo heeft gisteren in Norg desgevraagd gezegd dat zij volledig de financiële gevolgen op zich zal nemen als door de gewijzigde opstelling de strakke EEG-subsidie-regeling voor het tankmelken op de tocht zou komen te staan. Weishuizen: „Daar mag uiteraard geen lid de dupe van worden. Boeren, die zich aan het installeren zijn en misschien worden bedreigd door de consequenties van ons gewijzigde standpunt, kunnen op ons rekenen”.

Vele melkveehouders voor een keuze



Dr. J.H. Egberink



LANDBOUWSCHAP

De veehouderij is terecht gekomen in een snelle stroom, waar bedrijven zinken, stuurloos worden, van richting veranderen of koersvast blijven. De veehouder kan kiezen uit allerlei overheidsregelingen die in voorbereiding of al getroffen zijn. Voor de komende jaren gaat die keuze tussen verdere bedrijfsontwikkeling, grote en bescheiden plannen, sociale regelingen of beëindiging.

In de komende jaren zal een aantal melkveehouders voor belangrijke beslissingen komen te staan. Daarbij kan het gaan om ingrijpende maatregelen zoals het opheffen van het bedrijf of het beëindigen van de melkveehouderijtak. De meeste veehouders zullen gelukkig een dergelijke beslissing niet behoeven te nemen maar staan wel voor de noodzaak hun bedrijf te moderniseren, willen zij nog een aantal jaren mee. Ook de bedrijven die de afgelopen jaren grote investeringen hebben gedaan, zoals het bouwen van een loopstal, kunnen niet stilzitten. Zij zullen de productiviteitssprong die ze toen gemaakt hebben, moeten vasthouden en zo mogelijk moeten verbeteren. Vakmanschap binnen een gegeven bedrijfsopzet wordt dan van doorslaggevende betekenis.

Economie en techniek dwingen tot aanpassing

Er zijn drie factoren die de ontwikkeling in de melkveehouderij in een versnelling brengen.

- * In de eerste plaats financieel-economische ontwikkelingen. De jongste prijsbesluiten in Brussel hebben onderstreept hetgeen de laatste jaren reeds werd gevreesd, namelijk dat de positie van de Nederlandse melkveehouderij achteruitloopt. De ontwikkeling van de EEG-prijzen blijft sterk achter bij de kostenontwikkeling op de Nederlandse bedrijven. De Nederlandse melkveehouderij ligt wat de kostenontwikkeling betreft niet meer onder het gemiddelde van de EEG, zoals een aantal jaren het geval was. Bovendien hebben de landen met zwakke munten (Engeland, Italië en Frankrijk) ruimte de melkprijs in nationale munt meer te verhogen dan het EEG-percentage. De Westduitse melkveehouder die zich net als onze boeren bij de prijsonderhandelingen in Brussel geplaatst ziet voor de gevolgen van een sterke munt vindt echter het straffe antiinflatiebeleid van de Duitse regering aan zijn zijde. De moeilijke financieel-economische positie van de Nederlandse melkveehouderij wordt weerspiegeld in de bedrijfsuitkomsten. Het netto-overschot, d.w.z. opbrengsten verminderd met alle kosten inclusief de eigen arbeid van de boer, ligt al enkele jaren onder het nulpunt. Dit betreft zowel de grotere als de kleinere melkveehouderijbedrijven.

- * Naast het probleem van de verstoorde kosten/prijsverhouding wordt de melkveehouderij al een aantal jaren geconfronteerd met een snelle technische ontwikkeling. De ligboxenstal en de omschakeling op tankmelken zijn hiervan de sprekendste voorbeelden. Ongeveer 15% van alle melkveehouderijbedrijven (met meer dan 5 koeien) heeft een ligboxenstal. Ca. 1/3

van de bedrijven heeft een melktank. Deze cijfers maken duidelijk dat de ontwikkeling in de melkveehouderij nogal uiteenloopt. En dit geldt niet alleen de verschillen tussen de grotere en kleinere bedrijven. Meer dan 75 % van de bedrijven met 30-50 melkkoeien houdt deze in een grupstal. Wat de toepassing van melktanks betreft loopt Nederland achter bij landen als België en Frankrijk, waar de eenheden melkvee gemiddeld genomen veel kleiner zijn dan bij ons. Ook zonder onmiddellijk over te gaan tot de bouw van een ligboxenstal zijn nog veel verbeteringen mogelijk. Op meer dan 60 % van de melkveehouderijbedrijven wordt de mest met de kruiwagen uitgereden. Bij de bedrijven met 30-50 melkkoeien was dit in 1974 nog voor 45 het geval. Op de kleine bedrijven zelfs voor meer dan 70 %. Hoewel de laatste jaren heel wat gemoderniseerd is in de melkveehouderij, zal de situatie in 1977 niet veel rooskleuriger zijn. Een derde van de bedrijven stalt het melkvee op meerdere plaatsen, een zeer bewerkelijke situatie. Bedrijven in dergelijke ongunstige bedrijfsomstandigheden zullen de komende jaren verbeteringen moeten aanbrengen, willen ze op een verantwoorde wijze melkveehouderij blijven uitoefenen.

- * Als derde factor bij de ontwikkeling van de melkveehouderij in de komende jaren zijn de persoonlijke omstandigheden van de ondernemer van belang. Vooral leeftijd en gezondheid spelen hierbij mee. Op 20 % van de bedrijven is de ondernemer ouder dan 60 jaar. Een beeld van de gezondheid geeft o.m. het feit, dat ca. 12.500 aanvragen door zelfstandige agrariërs zijn ingediend voor de AAW (Algemene Arbeidsongeschiktheidswet). In de leeftijdscategorie 50-65 jaar is dit ongeveer 1 op de 7 boeren. Voorts is de opvolgingsituatie van belang. Vooral op de kleinere bedrijven is de animo om op te volgen gering. Op de bedrijven kleiner dan 70 sbe (12 à 15 melkkoeien) en waar de ondernemer ouder is dan 50 jaar heeft 16 % een opvolger. Op de bedrijven boven 150 sbe is dit 63 %. Persoonlijke omstandigheden tezamen met de grote gebondenheid die de melkveehouderij kenmerkt, kunnen de animo voor de (voorzetting van de) melkveehouderij sterk doen teruglopen.

Maatregelen

De veehouders staan voor de opgave een antwoord te vinden voor de ontwikkelingen die op hen afkomen. De overheid kan daarbij de helpende hand bieden. Allereerst is van belang dat de ongunstige prijs-kostenverhouding wordt verbeterd. In de eerste plaats is hiervoor het EEGprijsbeleid van belang. Mede door de verstoorde verhoudingen op de markt staat dit beleid echter onder druk. Daarnaast kan Nederland zelf het een en ander eraan doen. Het Landbouwschap heeft bij de regering gepleit tot lastenverlichting voor de melkveehouderij te komen. Deze zomer is een bedrag van f 87 miljoen uitgetrokken voor de melkveehouderij. Daarin zat f 35 miljoen voor lastenverlichting op het gebied van kwaliteitscontrole, afzetpropaganda, veeverbetering en dierziektebestrijding. De heffingen die de veehouder via de melkafrekening voor deze activiteiten betaalt, zullen tijdelijk voor een gedeelte door de overheid worden overgenomen. Verdergaande maatregelen op dit gebied zijn gewenst. Deze zijn bepleit in het gesprek van het Landbouwschap met formateur Den Uyl. Daarnaast is van belang dat bedrijven worden geholpen de technische aanpassingen te realiseren die voor hun bedrijf verantwoord zijn. In dit verband kan gewezen worden op onderstaande mogelijkheden.

Ontwikkeling en verbetering van de bedrijven

Rentesubsidie

Rentesubsidie kan worden verkregen voor investeringsplannen die leiden tot het vergelijkbaar inkomen (f 27.000 in 2.200 uur arbeid; indien meer uren worden gemaakt wordt het te bereiken inkomen dienovereenkomstig verhoogd). In het algemeen blijkt dit doel slechts te

bereiken wanneer een ligboxenstal wordt gebouwd voor meer dan 40 à 45 melkkoeien. Inmiddels is met de overheid overeenstemming bereikt het beleid zodanig aan te passen, dat ook minder grote bedrijven voor deze steun in aanmerking komen. Tevens zal extra steun worden gegeven voor de wat kleinere investeringen (voor de eerste f 100.000 5 % rentesubsidie, daarboven f 300.000 3 %). Voor investeringen die samengaan met uitbreiding van het aantal melkkoeien zal minder steun worden gegeven dan tot nu toe, waarbij de meeste steun wordt gegeven aan bedrijven waarop werk is voor 1 à 1½ man.

Verbetering werksituatie

In voorbereiding is een bijdrageregeling voor verbetering van de werksituatie in de melkveehouderij. De bedoeling is deze te laten gelden voor bepaalde investeringen zoals o.m.:

- aanpassing van de stalling;
- verbetering van het drink- en uitmeststelsel;
- verbetering van de ventilatie en verlichting;
- bouw en inrichting van een melkkamer en verbetering van het melksysteem;
- verbetering van de ruwvoeropslag.

De regeling is duidelijk gericht op de groep, die wel wordt aangeduid als middenbedrijven. De totale investeringen mogen niet meer dan f 70.000 bedragen. De bouw van een ligboxenstal, een torensilo en een draaiende melkstal komt niet voor steun in aanmerking. De subsidie zal 15 % van de kosten bedragen. De eigen arbeid van de boer voor de uitvoering van het werk mag als kosten opgevoerd worden. De bedoeling is de regeling ten minste één jaar open te stellen en eind 1977 of begin 1978 in te laten gaan.

Tankmelken

De omschakeling op tankmelken zal verder worden bevorderd. Een omschakelingsregeling met steun voor plaatsing van de tank in het kader van een programma van de zuivelfabriek zal tot 1981 van kracht zijn. Het gaat daarbij met name om subsidie voor de plaatsing van kleinere tanks (700-1.700 liter) alsmede voor noodzakelijke aanpassingen op de bedrijven zoals bouw en inrichting van een melkkamer, aanleg melkleidingen en eventueel aanschaf weidetank. De subsidie bedraagt f 1.500 voor de tank en daarboven maximaal f 3.000 voor andere investeringen in verband met de overschakeling op tankmelken. De bijdrage is voorts afhankelijk van de grootte van de tank. Voor kleinere tanks wordt meer steun gegeven dan voor grotere. Om voor subsidie in aanmerking te komen moet men in een „erkend gebied“ liggen, d.w.z. een omschakelingsgebied van de zuivelindustrie dat als zodanig is aangewezen.

Verplaatsing bedrijf

Ongunstig gelegen bedrijven kunnen steun ontvangen voor de verplaatsing van hun bedrijf, mits grond op de oude vestigingsplaats beschikbaar komt voor de verbetering van omliggende bedrijven, bijvoorbeeld via kavelruil. Na verplaatsing moet het bedrijf aan een bepaalde omvang voldoen (veehouderijbedrijven ten minste 20 ha, gecombineerde melkvee-veredelingsbedrijven ten minste 15 ha). Voorts moet na verplaatsing 55 % van de grond om de gebouwen liggen. De bijdrage kan gecombineerd worden met rentesubsidie.

Inkomensaanvulling

Naast overheidsmaatregelen gericht op ontwikkeling en verbetering van de bedrijven zijn er enkele maatregelen van kracht met een meer sociaal karakter, gericht op inkomensondersteuning. Daarbij bestaat de mogelijkheid het bedrijf aan te houden. Gewezen kan worden op de volgende regelingen:

- de AAW (Algemene Arbeidsongeschiktheidswet). Afhankelijk van de mate van arbeidsongeschiktheid kan na 1 jaar wachttijd een gehuwde zelfstandige een uitkering worden toegekend (bruto f 83 - 335 per week).
- Rijksgroepsregeling Oudere Zelfstandigen (ROZ) die binnenkort de mogelijkheid biedt voor een inkomensaanvulling tot het minimum-inkomen (ca. f 22.000) voor oudere zelfstandigen (58-65 jaar) die nog ten minste 50 % van het minimuminkomen in het bedrijf verdienen. Deze inkomensaanvulling wordt slechts gegeven indien het totale (bedrijfs- en privé-) vermogen niet meer bedraagt dan f 130.000.

Oudere zelfstandigen met een groter vermogen kunnen onder bepaalde voorwaarden de aanvulling ontvangen in de vorm van een voorschot, dat later verrekend moet worden. - Beëindiging op termijn. Veehouders ouder dan 50 jaar met een fiscaal inkomen lager dan f 20.000, die zich verplichten het bedrijf binnen 6 jaar te beëindigen, kunnen een uitkering ontvangen van f 133 per maand tot het moment van volledige beëindiging. Daarna wordt dit bedrag verdubbeld tot de 65-jarige leeftijd is bereikt. Voorts wordt per hectare gras- of bouwland die wordt vrijgemaakt een premie verstrekt (maximaal f 1.800/ha). De eigendom van de eigen grond die gedurende de 6 jaar in gebruik wordt gehouden, moet onmiddellijk worden overgedragen aan de Stichting Beheer Landbouwgronden (SBL). Deze regeling van het Ministerie van Landbouw ontmoet tot dusverre maar weinig belangstelling. De uitkeringen zijn ook niet om over naar huis te schrijven.

Beëindiging van de melkveehouderijtak

Door de persoonlijke omstandigheden dan wel door van buitenaf komende ontwikkelingen, zoals de overschakeling voor een zuivelfabriek op vervoer in tanks, zullen er veehouders zijn die besluiten het bedrijf te beëindigen of de veehouderijtak af te stoten. De laatste tijd zien we dat laatste nogal eens bij akkerbouwbedrijven, en bij kleine melkveehouderijbedrijven, met een goed draaiende veredelingsstak.

Naast de bestaande regelingen, zoals de beëindigingsregeling van het Ontwikkelings- en Saneringsfonds, zijn onlangs van kracht geworden twee regelingen van de EEG die hierop inschieten, namelijk de premiereregeling voor het niet-leveren van melk en de regeling voor omschakeling van melk op mestvee of schapen. Deze regelingen zijn getroffen met het oog op het terugdringen van de melkproductie. Ze gelden voor de gehele EEG en zijn niet specifiek op de Nederlandse situatie afgestemd.

Een voorwaarde voor de niet-leveringspremie is, dat vijf jaar geen melk mag worden geproduceerd en dat de grond gedurende deze vijf jaar niet gebruikt mag worden voor de melkveehouderij. De uitkering is gekoppeld aan de hoeveelheid melk die in 1976 door het bedrijf is geleverd en bedraagt over de eerste 30.000 kg geleverde melk per kg 95 % van de melkrichtprijs (58 ct.). Bij een grotere aflevering loopt de premie af tot 75 % van de richtprijs bij een leverantie van 120.000 kg. De maximale premie bedraagt ca. f 52.000.

De premie wordt in drie termijnen uitbetaald: 50 % in het eerste jaar, 25 % in het derde jaar en 25 % in het vijfde jaar.

Bij omschakeling van melk- op rund- of schapenvleesproductie moeten in 1976 ten minste 50.000 kg melk zijn afgeleverd en ten minste 15 melkkoeien zijn gehouden. Gedurende de omschakelingsperiode van vier jaar mag geen melk worden geleverd en moet een gelijk aantal (vlees) vee-eenheden worden gehouden als voor de periode van omschakeling. De premie bedraagt bij deze omschakelingsregeling dan 90 % van de richtprijs over de in 1976 geleverde melk (tot 120.000 kg). Ook hierbij wordt de premie in drie termijnen uitbetaald: 60 % in de eerste drie

maanden, 20 % in het derde jaar, 20 % in het vierde jaar. Aanvragen voor deze premiereregelingen kunnen tot 31 maart 1978 worden ingediend bij de districtsbureauhouder.

Geen overhaaste beslissingen

Bovenstaande maatregelen kunnen de veehouder en zijn gezin helpen bij het nemen van beslissingen in de komende tijd. Naast stimulering van de ontwikkeling van de bedrijven is er aandacht voor geleidelijke aanpassing van de bedrijven door beperkte investeringen en zijn er mogelijkheden voor inkomensaanvulling met name voor de ouderen en premies voor het staken van de melkveehouderij. Voor uiteenlopende situaties in de melkveehouderij zijn dus maatregelen getroffen of in voorbereiding.

In de komende periode zult u in de landbouwbladen verschillende artikelen aantreffen die nader op de regelingen ingaan. Voor wat de melkveehouderij betreft zijn dit o.m.:

- de niet-leveringspremie;
- de omschakelingspremie;
- de regeling tot verbetering van de werksituatie op de bedrijven;
- de overschakeling op tankmelken;
- het rentesubsidiebeleid;
- de verplaatsingsregeling;
- de rijksgroepsregeling oudere zelfstandigen.

Het is verstandig bij het nemen van belangrijke beslissingen vooraf advies te vragen van deskundigen. De voorlichtingsdienst van het Ministerie van Landbouw en de sociaal-economische voorlichting van de landbouworganisaties zijn daarvoor beschikbaar.

Ook de fiscale consequenties van bijvoorbeeld een niet-leveringspremie moeten goed worden overwogen. Uw accountant (boekhoudbureau) kan hierbij adviezen verlenen. Het is voor de veehouder zaak de goede weg te kiezen wanneer hij op een tweesprong staat.

Ir. J. H. Egberink

Secretaris Commissie Bedrijfsontwikkeling en Agrarische Voorlichting van het Landbouwschap.

1977-06-11

Subsidie voor tankomschakeling kleine boeren

Leeuwarder Courant 1977-06-11

Extraatje van f 87,5 miljoen veehouderij

DEN HAAG - Het kabinet heeft 87,5 miljoen gulden beschikbaar gesteld voor de landbouw, teneinde de moeilijkheden op te vangen, die het gevolg zijn van de lage prijzen, die in april door de EEG-autoriteiten zijn vastgesteld voor de melkveehouderij. Het geld is o.a. bestemd voor **tankmelkprojecten** op bedrijven, die niet rendabel tot het tankmelken kunnen overgaan. Het geld is ook bestemd voor o.a. ziektebestrijding.



De melkbus gaat met pensioen

Uw gemak begint nu pas goed met een ZERO VAN DRIEL melkkoeltank

We kunnen er niet omheen, de melkbus gaat met pensioen. Zijn taak is niet langer meer berekend op de eisen, die de moderne veehouderij en zuivelindustrie aan melkopslag stellen.

Om maar niet te spreken van het gesjouw, dat de busmenk met zich meebrengt. U krijgt het dan ook écht een stuk gemakkelijker met de ZERO VAN DRIEL melkkoeltank!

Die ronde robuuste tank met zijn vele ingebouwde voordelen. Zoals, zijn praktische vorm, waardoor u overal gemakkelijk bij kunt en het *unieke volautomatische reinigingssysteem*, dat u een enorme tijdsbesparing oplevert.

Veilige investering



Een ZERO VAN DRIEL melkkoeltank verdient zichzelf terug. Uit jarenlange testen over de gehele wereld is gebleken dat de tank opvallend bedrijfszeker is en zeer eenvoudig van bediening. Alle elektrische gedeeltes zijn veilig ingebouwd en voldoen aan de Nederlandse eisen.

Een ZERO VAN DRIEL melkkoeltank bespaart u tijd, arbeid en geld. Een veilige investering in jarenlang gemak!

Vraag snel alle gewenste informatie aan bij

G.W. Van Driel & Van Dorsten BV,
Postbus 1, Hoofddorp, tel.: 02503 - 17041.



ronduit de beste!

Het gaat de goede kant op De melkbus is gedoemd te verdwijnen

In het jaar 2000 zal een melkbus (al of niet gepolijst of verkoperd) , een voorwerp zijn dat men uitsluitend nog bij antiekhandelaren kan kopen en slechts voor duur geld. Tenzij men ze, net als het moderne spinnewiel, het wagenrad enz. gaat maken als siervoorwerp, maar dat heeft dan niets meer met koe en koeiemelk te maken. Thans is de melkbus een in zuivelkringen fel gehaat voorwerp. Waarom?

Daar zijn vele redenen voor. Een wagen of vrachtauto laden met bijv. twee lagen 40-ltr. bussen is een bezigheid voor lieden die naar hartkwalen solliciteren. Het reinigen van melkbussen aan de fabriek is een moeilijk karwei. Veel bussen zijn roestig, hebben spleten of een bacteriëhoudende aanslag van melksteen. Zowel uit arbeidstechnisch als uit melkhygiënisch oogpunt is een melkbus een onding.

TANK CONTRA BUS

Nog 25 jaar geleden molken alle boeren met de hand, dus in een open emmer. De melk goten zij via een trechter met zeefbodems (teems of melkzeef genaamd) in bussen. De bussen gingen in de koelbak en tegen de tijd dat de melkrijder langs-kwam (eenmaal of tweemaal daags) zetten zij de melk aan de weg. Daarna kon de melkrijder aan zijn hartkwaal gaan beginnen. In Duitsland waren hele streken waar de boeren verplicht waren de zware bussen op een stelling van 1.30 m. hoogte te zetten. Dan hoefde de melkrijder zich geen beroerte te tillen aan de bussen. Zover ging onze fijngevoeligheid echter niet....

Na 1950 kwam de melkmachine opzetten. Melken met de hand is verleden tijd óf een bezienswaardigheid van oude luidjes De melkmachine bracht de melk in een gesloten emmer en vandaar kon je haar weer in de melkbus gieten. Maar het vacuum van de melkmachine kon je óók gebruiken om de melk niet in een gesloten emmer (melkapparaat genaamd) te laten vloeien doch via een buis in een, tank. Buismelken heette dat. Dit had natuurlijk alleen zin, als de zuivelfabriek over tankwagens beschikte, waarmee zij de melk uit de boerentanks kon zuigen. Maar dat wilden de zuivelfabrieken nu juist dolgraag. Waarom?

In een goede melkkoeltank kan de boer zijn melk gerust een paar dagen bewaren. De tank heeft dus maar twee- of driemaal per week leeg te worden gemaakt. Bovendien kun je dat doen op elk gewenst tijdstip; de melk blijft immers tóch wel op 4 graden. Een melkrijder kon hooguit twee ritten maken. In enkele uren tijds kwam alle melk bij de zuivelfabriek aan die dan maar moest zien hoe zij de zaak opsloeg, koel hield en verwerkte. De melktank bij de boer maakte het mogelijk de aanvoer van melk over het hele etmaal te verdelen. En doordat de melk nooit opwarmde werd de kwaliteit veel beter, als de boer tenminste tank en melkleiding goed schoon hield.

GROTE GEVOLGEN

Zolang de koeien op stal staan is bovenvermeld systeem ideaal. Maar in de weide ligt het anders. De koeien naar huis halen om daar te melken is lang niet altijd mogelijk. Dan moet de boer tóch weer gebruik maken van melkbussen en die thuis leeg gieten in zijn koeltank, waarna hij die bussen zèlf moet reinigen en ontsmetten. Dat is omslachtig. Men gebruikt dan liever een weidetank, die thuis gekoeld kan worden en desgewenst naar de weg gereden. Niet altijd echter is zó n weidetank ook 's winters stationair te gebruiken. Dan zijn twee tanks nodig. Een

rvs (roestvrijstalen) tank is duur. Vandaar dat boeren met minder dan 15 koeien er nooit aan beginnen. Zij blijven de bussen trouw.

Langzamerhand gaan echter steeds méér zuivelfabrieken weigeren bussenmelk te ontvangen, omdat dit te lastig wordt. Venrays Zuivelvereniging Campina heeft al 6 jaar geleden de bus-
senmelk afgeschaft en is overgegaan tot de inname per tankwagen. Wie melk wil leveren aan de fabriek moet- dus een tank - hebben en grote investeringen doen. Daar was een subsidieregeling voor die nu afloopt. Zoals men ziet werkt de melkkoeltank de schaalvergroting in de hand. Het komt voor, dat men meer koeien gaat houden om de tank (plus bijbehorende melkstal enz.) rendabeler te maken. Ook de overgang naar ligboxstal, al of niet met torensilo, wordt erdoor bevorderd.

Op het ogenblik ligt onze melkproduktie een stuk beneden die van vorig jaar. Ook is het aantal melkgevende koeien kleiner. Men zegt dat de oorzaak niet ligt in het koude voorjaar en de late grasgroei, maar in de lage melkprijs (waardoor weer wat grasland gescheurd zou zijn) en in de overgang naar mestvee. Dit zou dan weer een gevolg zijn van de verplichte en voor velen te dure melktank.

Men zou zich echter vergissen als men hieruit zou concluderen (zoals reeds geschiedt) dat de melkproduktie voorgoed op haar retour is en dat het overschotvraagstuk vanzelf zou verdwijnen. Zodra de benodigde melkkoeien zijn aangefokt en de bedrijven zijn aangepast zal de melkproduktie weer gaan stijgen of men dat nu afkeurt of niet. De kwestie is dat bij een redelijke en tevoren vast staande prijs de produktie altijd omhoog gaat in de zuivel. Men kan nog veel méér van een ha. halen en uit de koeieuier evenzo. De toekomst zal dat gauw genoeg bewijzen. De melktank is rationeel, maar de oplossing van het zuivelvraagstuk brengt hij beslist niet.²⁶

26 Onbekende schrijver....let op 7 jaar voor het invoeren van de superheffing!

Structurele wijzigingen in de melkveehouderij

De consulent voor de akkerbouw en veehouderij, verbonden aan de directie Bedrijfsontwikkeling in Noord-Brabant, Ir. J. A. H. Haenen, beschrijft in het kort de veranderingen die plaatsvinden op de gemengde bedrijven.



Ir. J. A. H. Haenen

In het algemeen is er op veel landbouwbedrijven een voortdurende generatiedoorstroming. De duur per generatie komt gemiddeld uit op ongeveer 35 jaar. Bij de na-oorlogse generatie is er in de bedrijfsvoering veel veranderd, waarbij het aantal arbeidskrachten op de bedrijven sterk is verminderd.

Dit staltype gaf de aanzet tot een sterkere specialisatie in de melkveehouderij: het dagelijks uitmesten van de stal was niet meer nodig en het veel arbeid vragende stro werd overbodig.



De produktie is flink gestegen maar de oppervlakte cultuurgrond per bedrijf is niet veel veranderd. In de melkveehouderij zijn in ons land de ingrijpende veranderingen in de bedrijfsvoering in het begin van de zestiger jaren op gang gekomen; dit is ± 10 jaar later dan in de akkerbouw.

Spectaculaire ontwikkelingen

Bij de toepassing van drijfmestroosters op de grup in 1962 kwamen er rubbermatten op de koestand. In een dergelijke stal was geen ligstro meer nodig en derhalve behoefde de boer op het gemengde bedrijf vanaf die tijd geen graan meer te telen c.q. zelf stro te winnen. Mede daardoor is op dit bedrijfstype de oppervlakte grasland uitgebreid ten koste van het bouwland.

De oude en jonge generatie; de nieuwgebouwde stal getuigt van de uitbreiding van het bedrijf, hier melkveehouderij.



In de stal was het veel arbeid vragende stro overbodig geworden en dankzij de drijfmestroosters was het dagelijks uitmesten van de stal komen te vervallen. Hierdoor verminderde de hoeveelheid werk op het bedrijf.

Een en ander heeft vooral in de zandgebieden de aanzet gegeven tot een sterkere specialisatie in de melkveehouderij.

In 1964 stond men in de ruilverkaveling „Land van Heusden en Altena” met betrekking tot een rendabele melkveehouderij voor de vraag: „Welke omvang dienen de in de ruilverkaveling te verplaatsen bedrijven te hebben”? De door het consulentenschap voor westelijk Noord-Brabant gemaakte begroting liet zien dat een veestapel met 30 melkkoeien hier een goed uitgangspunt was. Hierbij kwam echter onmiddellijk de vraag naar voren „Kan één man 30 koeien verzorgen?”. Voor de beantwoording van deze vraag heeft voornoemd consulentenschap toen

een praktijkonderzoek ingesteld. Hierbij is aangetoond dat deze laatste vraag op de bedrijven met een goede verkaveling en een doelmatige gebouweninrichting met ja kon worden beantwoord.

Het betreffende rapport „*Dertig melkkoeien op het eenmansbedrijf*” heeft in 1965/1966 veel discussie uitgelokt. Korte tijd later, in 1967, bleek een nieuw type stal, t.w. de ligboxenstal, welke in de praktijk en met name in NoordBrabant tot ontwikkeling was gekomen, steeds meer aan de door de praktijk gestelde verwachtingen te voldoen. De aanvankelijke afkeer tegen deze „strontstal” was hiermee al gauw verdwenen.



Op deze wijze kan men in 1 uur zes koeien melken.

In het begin werden veel ligboxenstallen gebouwd voor eenheden van 30 tot 50 koeien. Deze werden toen nog door velen gezien als welhaast overdreven grote eenheden. Het aantal ligboxenstallen nam successievelijk steeds sterker toe en er werd ook voor grotere eenheden melkvee gebouwd. In 1970 waren er in ons land 824 ligboxenstallen en dit was in 1976 al opgelopen tot 10.640.

In de diepkoeltank in het melklokaal zit de grondstof voor de zuivelindustrie.

In de zestiger jaren is de overschakeling van „bussenmelk” naar „tankmelk” ook op gang gekomen. In 1971 waren er 4.372 bedrijven met een diepkoeltank en in 1976 waren er 24.982 diepkoeltanks en thans 28.000.

Bij het melken heeft op de grote(re) bedrijven de automatische afneemapparatuur van de melkstellen vrij algemeen ingang gevonden.

Met betrekking tot de (toekomstige) ontwikkelingen kan hier de toepassing van elektronische apparatuur worden genoemd, waarbij elke koe in de melkstal de voor haar berekende portie krachtvoer ontvangt.

De veranderingen in het aantal koeien per bedrijf

De geschetste en andere ontwikkelingen, waarbij onder meer ook de intensivering van het graslandgebruik en verder de snelle uitbreiding van de snijmaïs in de zeventiger jaren moeten worden genoemd, monden veelal uit in grotere melkveestapels op de bedrijven. In tabel 1 kan men vanaf 1964 de volgende structurele veranderingen in de melkveehouderij aflezen.

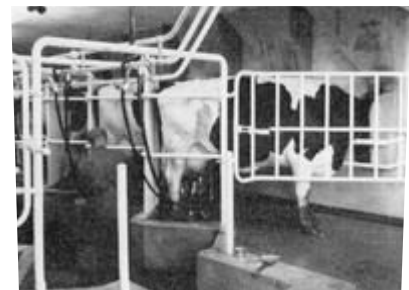
1. Zeer sterke vermindering van het aantal bedrijven met 1-9 koeien.
2. Tot 1966 stijgt het aantal bedrijven met 10-19 koeien en dit begint daarna sterk terug te lopen.

3. Het aantal bedrijven met 20-29 koeien blijft stijgen tot 1972 en gaat vervolgens vrij sterk dalen.
4. Het aantal bedrijven met 30-49 koeien bereikt zijn top in 1974 en vertoont daarna een lichte daling.
5. In 1964 waren er 401 bedrijven met 50 en meer koeien en dit aantal is in 1976 gestegen tot 10.437.
6. In vergelijking met 1964 is het aantal bedrijven met melkvee in 1977 gehalveerd. Aanvullend wordt nog vermeld dat er op de bedrijven met melkvee in 1964 gemiddeld 10,4 koeien per bedrijf werden gehouden; in 1977 was dit opgelopen tot gemiddeld 27,4 koeien per bedrijf.

Tabel 1. Indeling van de bedrijven naar aantal melk- en kalfkoeien (Bron: CBS).

melk- en kalfkoeien	1964	1966	1968	1970	1972	1974	1976	1977
1- 9	89.799	70.344	54.394	36.729	28.386	23.553	19.171	nog
10-19	51.024	51.837	49.293	42.398	32.886	25.661	20.070	geen
20-29	14.533	17.548	20.753	22.758	22.932	20.762	17.562	gege-
30-49	6.189	7.676	10.084	12.533	16.197	19.631	19.179	vens
50-69				1.623	2.849	5.362	7.050	be-
70-99	401	728	1.253	239	588	1.577	2.554	kend
100 en meer				52	134	441	833	
totaal aantal bedrijven	161.946	148.133	135.777	116.332	103.792	96.987	86.419	80.363

De snelle vooruitgang in de productietechniek heeft de bewerkingscapaciteit per man in een kort tijdsbestek tot een veelvoud doen stijgen. Voor een efficiënte aanwending van arbeid, gebouwen en werktuigen is momenteel voor het veehouderijbedrijf een minimumomvang van de melkveestapel noodzakelijk. Bij het arbeidsaanbod van een gezin (boer + aanvullende arbeid uit het gezin = ca. 1,3 volwaardige arbeidskracht) moet worden gedacht aan minimaal 60 melkkoeien met jongvee (Jaarverslag Proefstation voor de Rundveehouderij 1976).



Melken in visgraatmelkstal; prestatie 50 koeien per uur.



Met betrekking tot de ontwikkeling in de productietechniek is de ligboxenstal in de melkveehouderij te vergelijken met de maaidorser in de akkerbouw.

Ontwikkelingsproces centraal bezien

Op bedrijven met een kleine(re) veestapel en zonder opvolger zullen de boeren bij bedrijfsbeëindiging of wellicht al eerder de koeien afstoten.

Daarentegen is het op de bedrijven met een opvolger en een grote(re) melkveestapel aannemelijk dat bij voortzetting van het ouderlijk bedrijf de zoon de melkveehouderijtak aan de nieuwe ontwikkelingen blijft aanpassen. Dit houdt in dat het proces van uitbreiding van het aantal koeien enerzijds en het afstoten van het melkvee anderzijds (voorlopig) zal blijven voortgaan en wellicht in een versneld tempo.

In de melkveehouderij is de afstand tussen de koplopers en de boeren op het middenbedrijf in de loop der jaren steeds groter geworden.

Verder is het duidelijk dat ook momenteel veel boeren voor de keuze staan de melkveestapel af te stoten of uit te breiden. Bij dergelijke ingrijpende bedrijfswijzigingen dient de veehouder de verschillende alternatieven te begroten en mede hierop zijn beslissing te baseren. Het inschakelen van een deskundige voorlichter is hierbij geen overbodige luxe; twee weten meer dan één.

Ruim helft melk in tank ,Melkweg' haalt bij 1000 boeren melk

Leeuwarder Courant 1977-11-17



De familie Miedema te Hylaard kwam gister in het middelpunt van de belangstelling te staan, omdat zij de duizendste melkkoeltank heeft, waar de melk door de BV De Melkweg van Bolsward wordt uitgehaald. Takomst-voorzitter Tseard Wietsma (links) was met vele anderen getuige van het feit dat rmo-chauffeur van de Melkweg Siep Sikma de tank kwam legen.

HYLAARD - De firma Miedema in Hylaard is als duizendste melkveehouderijbedrijf in Friesland aangewezen op de rijdende melkontvangsten (rmo's) van het particuliere bedrijf **De Melkweg** uit Bolsward. De tankwagens van het Bolswarder bedrijf halen op het ogenblik voor Nestlé en voor alle Friese zuivelcoöperaties, op die in Donkerbroek na, melk uit de koeltanks op de boerderijen. Dat is ruim een kwart van alle boerenmelk in Friesland. Een ander kwart wordt door kleine ondernemers opgehaald of gaat in eigen rmo-vervoer van de fabriek. Nog ruim 40 procent van de melk in Friesland moet in bussen naar de fabriek.

De Melkweg werd een jaar of zeven geleden op poten gezet en directeur Anne Strikwerda hield gister de pas even in om bij de duizendste boer in zijn organisatie even om zich heen te kijken. Dat gebeurde gistermiddag op het bedrijf van Simon en Meindert Miedema in Hylaard o.a. in aanwezigheid van de commissarissen van de Melkweg, de transportondernemers Jan Wiersma, Willem Doorenbos, Rinse Veenstra en Jacob Kuipers en van enkele mensen van De Takomst onder wie voorzitter Tseard Wietsma.

De heer Siep Sikma haalde bij de duizendste klant van de Melkweg gister de melk uit de koeltank, terwijl een heel gezelschap toekeek hoe dat ging. Zo brengt de Melkweg met rijdende melkontvangsten wekelijks 3000 boerderij-bezoeken. De chauffeurs op de rmo's, die niet onder de cao van het vervoer vallen maar onder de betere cao van de zuivel moeten niet alleen met zware tankwagens op weggetjes kunnen manoeuvreren, maar ze moeten ook het een en ander afweten van melk en melkontvangst. Het is een zwaar beroep gebleken. Het vraagt nog

al wat, organisatietalent, terwijl de rmo-chauffeur ook een diplomaat moet zijn in de omgang met soms ongemakkelijke boeren.

De Melkweg rijdt op het ogenblik met veertien rijdende melkontvangsten in Friesland, terwijl de achttiende zich al in aanbouw bevindt. Dat wordt er eentje voor 30 ton (30.000 liter), een tanker met aanhangwagen. De Melkweg-afdeling Zwolle verzorgt melk- en weivervoer van fabriek naar fabriek met tien tankauto's.

Van de 45 rmo-chauffeurs die dag en nacht onder weg zijn kent Aize Feenstra alle duizend boeren. Andere chauffeurs kennen ook meer bedrijven dan die in hun gebruikelijk rayon, doordat ze voortdurend in de rayons rouleren.

De Melkweg is nooit van één man afhankelijk in een rayon. Bij de Melkweg heeft Step Nauta de routeplanning in handen. Anne Strikwerda trekt een pijnlijk gezicht, als hij probeert uit te leggen hoe secuur die man is.

Commissaris Jan Wiersma van de Melkweg deelde mee, dat er op het ogenblik wekelijks tien bedrijven bij komen, waar de Melkweg de melk moet halen. De Miedema's waren enige weken geleden de duizendste toen Takomst-directeur Albert Slotboom van Dronrijp met zes nieuwe adressen aan kwam zetten. De Miedema's stonden boven aan op zijn lijstje.

Op jaarbasis haalt de Melkweg nu ruim 300 miljoen kg melk op, deelde directeur Strikwerda mee, en de toeneming van het vervoer betekent, dat men de kosten per eenheid in de hand kan houden. Kan verlagen, dacht Takomst-directeur Jan Eleveld, die er aan toevoegde, dat de kosten van het vervoer van melk in bussen op f 1,25 per 100 kg liggen en van tankmelk op f 0,75. Daar komt nog bij, dat de melkrijder, die bussen moet ophalen, eigenlijk niet voor acht uur 's morgens bij de boeren kan komen, terwijl de lengte van de melkriet beperkt wordt door het feit, dat de melk voor twaalf uur aan de fabriek moet zijn. Bij het transport van gekoelde melk uit tanks is men niet afhankelijk van die uren.

Bijdrageregeling koeltank verlengd

Het bestuur van de Stichting Ontwikkelings- en Saneringsfonds voor de landbouw heeft besloten de bijdrageregeling ter bevordering van de omschakeling van melkbussen op een koeltank te verlengen (Start d.d. 12 december j.l.). De aard en de hoogte van de bijdrage aan omschakelende landbouwers wier bedrijven in erkende gebieden liggen, zijn niet veranderd.

Erkenning van gebieden

Op verzoek van een zuivelonderneming kan een gebied worden erkend indien deze op grond van een plan heeft aangetoond dat:

- het plan het gehele gebied betreft, waaruit één of meer in dat plan vermelde melkfabrieken, die tot de zuivelonderneming behoren, melk betrekken;
- zij op het tijdstip van indiening van het verzoek meer dan 50 % van de melk die de in dat plan vermelde melkfabrieken betrekken van landbouwbedrijven naar de fabrieken in melktanks vervoert;
- zij voornemens is alle melk, die de in dat plan vermelde melkfabrieken betrekken van de landbouwbedrijven in melktanks naar die fabrieken te vervoeren. Ten aanzien van een erkend gebied dient een zuivelonderneming zich bij overeenkomst te verplichten de vereiste omschakeling op aanvoer van de melk in koeltanks voor 1 januari 1982 te hebben voltooid.

De zuivelondernemingen kunnen tot 1 juli 1978 een verzoek tot erkenning van een gebied indienen bij de Directeur Bedrijfsstructurele Aangelegenheden van het ministerie van landbouw en visserij.

Aanvragen van landbouwers

Landbouwers die een bedrijf hebben, dat ligt in een erkend gebied, kunnen tot 1 juli 1980 een aanvraag voor een bijdrage in de kosten van de omschakeling van melkbussen op een koeltank indienen. Onder bepaalde voorwaarden kan een bijdrage van f. 1.500.- worden verleend in de kosten van een koeltank van tenminste 700 liter en ten hoogste 1700 liter. Bovendien kan een maximale bijdrage van f. 3.000.- worden verleend in de kosten van investering in de bouw en inrichting van een melkkamer, een melkleiding, een weidetank, een doorloop melkwagen en reinigingsapparatuur.

Aanvraagformulieren zijn verkrijgbaar bij de melkfabriek en bij de districtbureauhouder van de Stichting tot Uitvoering van Landbouwmaatregelen. Aanvraagformulieren moeten worden ingediend bij de districtbureauhouder.

1977-12-22

Friesland in Bondgebied al 700 boeren gestopt

Leeuwarder Courant 1977-12-22

In gebied Friese Zuivelbond

Dit jaar 700 boeren met melken gestopt

DRACHTEN - In het gebied van de Friese Zuivelbond zijn in 1977 ongeveer zeventhonderd boeren met melken gestopt. Bij de Zuivelbond zijn nu nog 3250 boerderijen met melktanks en 5800 met bussen. Het aantal melktanks steeg in 1977 met 700, zodat op het ogenblik 62 procent van de melk in koeltanks wordt ontvangen. Ir. Wim de Graaf, secretaris van de Friese Zuivelbond, deelde dit vanmorgen mee tijdens de algemene vergadering van de bond in De Lawei te Drachten.

1978-02-01

In Domo gebied al 80 % in de melktank

Leeuwarder Courant 1978-02-01

.....

Van de melkaanvoer bij de Domo komt op het ogenblik 80 procent uit melkkoeltanks op de boerderij. Het dwangmatig karakter van de koeltankregeling is opgeheven, maar de Domo verwacht niettemin alle boerenmelk in januari 1980 uit de boerderij-tanks te kunnen ontvangen.



Hoogeveense bussenboeren willen niet in de tank

Actiegroep gijzelt bestuur van zuivelfabriek

HOOGEVEEN - Een gijzeling van bestuursleden en personeelsleden van de zuivelcoöperatie DOC in Hoogeveen is gisteravond laat beëindigd. Een actiegroep van boeren wilde het bestuur dwingen bussenboeren, die niet in de tank willen melken, vrij te laten als lid. Een deel van deze boeren leverde zijn melk reeds aan de zuivelfabriek De Nijverheid in Staphorst, die als ontvangstation dient voor de coöperatieve zuivelfabriek te Nijkerk op de Veluwe.

De actie werd beëindigd zonder dat er toezeggingen waren gedaan. Burgemeester mr. J. A. Oosterhoff van Hoogeveen bemiddelde bij de beëindiging van de gijzeling. Overeengekomen zou zijn, dat de actiegroep een kort geding tegen de coöperatie zou aanspannen om het lidmaatschap van de boeren, die niet in de tank willen melken te kunnen beëindigen.

De levering van melk aan de fabriek in Staphorst zal worden beëindigd volgens de actievoerder H. ten Heuvel, die verder ontkent, dat er sprake is geweest van een gijzeling. Hij verwacht ook niet, dat het bestuur een klacht bij de justitie zal indienen. Er zal een gerechtelijke uitspraak worden uitgelokt over het bussenconflict. Tot de gegijzelden behoorden voorzitter L. Struik uit Zuidwolde en vice-voorzitter Th. Kikkert uit Hollandscheveld. Zij werden tijdens de gijzeling vrij gelaten om op het gemeentehuis te onderhandelen onder voorwaarde, dat ze terug zouden keren in de fabriek.

Het is gister de gehele dag roerig geweest bij de fabriek in Hoogeveen, waar zich honderden mensen verzamelden. De actiegroep hield vier bestuursleden en enkele personeelsleden vast in de kantine van de fabriek. De actiegroep wilde, dat het bestuur de lidmaatschapskaarten van de bussenboeren zou overhandigen. Aan het einde van de middag gingen politieofficieren naar binnen om de actievoerders te bewegen de gegijzelden los te laten. Het duurde tot elf uur voor deze weg konden gaan.

Op het gemeentehuis in Hoogeveen was tijdens het laatste deel van de besprekingen tussen bestuursleden en actiegroep ook officier van justitie mr. J. Muntendam aanwezig. Hij was er om te onderzoeken of er sprake was van wederrechtelijke vrijheidsberoving.

Tijdens de actie zijn er sympathiebetuigingen bij de actiegroep binnengekomen o.a. van boeren uit het Groningse Westerkwartier, waar ook actie gevoerd wordt tegen de tankregeling van de Domo. Hoe groot de actiegroep is, werd niet geheel duidelijk. Directeur Kleene van de melkfabriek in Staphorst wilde geen mededelingen doen over de hoeveelheid melk, die hij uit Hoogeveen ontving.

Bestuursleden van de coöperatieve zuivelfabriek DOC te Hoogeveen werden gister in de kantine van de fabriek vast gehouden, omdat actievoerders hen wilden dwingen het tankmelkproject van de fabriek op te geven.

R Zijlstra peilt bij DOC kansen op bemiddeling

HOOGEVEEN - Of een bemiddelingspoging van de zuivelbond FNZ in het conflict tussen de zuivelcoöperatie DOC en de actiegroep van bussenmelkers zin heeft, zal nog nader moeten worden bekeken. Op zijn initiatief heeft drs. Rinse Zijlstra met FNZ-secretaris ir. Wybren Dijkstra gister een gesprek gehad met het bestuur van de DOC in Hoogeveen over het conflict, dat eerder deze week leidde tot de gijzeling van het bestuur door een actiegroep, die zich tegen de invoering van het tankmelkproject bij de DOC verzet.

Het gesprek heeft een oriënterend karakter gehad. De FNZ-delegatie wilde zich alleen laten informeren. Drs. Zijlstra wil nu ook nog een gesprek met de actiegroep om na te gaan of een poging tot bemiddeling succes heeft.

Een aantal leden van de DOC wil ontslagen worden van zijn verplichtingen betreffende het lidmaatschap van de DOC. Deze veehouders zeggen niet op de hoogte te zijn geweest van de plannen tot het invoeren van het tankmelken bij de DOC.

Ergernis kleine boeren DOC

(De Veemarkt)

Reeds geruime tijd haalt Pel uit Nijkerk via het ontvangststation van Kleene in Staphorst tankmelk uit het gebied van de DOC. De actie van de bussenboeren deze week tegen de DOC stond onder leiding van een tankmelker als Ten Heuvel. Het is natuurlijk niet alleen meedogen van de tankmelkers met de bussenboeren, als ze de actie van de bussenboeren tegen het tankmelkplan van de DOC steunen. Het belang, dat tankmelkers bij de actie hebben, is de overdracht van de DOC aan de Domo of een Friese zuivelcoöperatie, waarna zijzelf vrij zijn om te gaan en te staan met hun melk, waar zij willen. Die mogelijkheid zou ontstaan door de stompzinnige organisatorische constructie van de DOC.

DE MANIER, WAAROP de DOC bij de boeren de omschakeling bekend maakte van bussen op tanks, kwam als een koude douche en wekte ergernis. Er waren boeren, die bericht kregen, dat de DOC hun melk uit de tank kwam halen, terwijl die boer weet, dat er niet een rijdende melkontvangst bij hem op het erf kan komen. De bussen zouden niet meer opgehaald worden. Zo men een boer al het oordeel aan wil zeggen, zeker niet op deze manier.

Een bestuur, dat zulke grappen uithaalt, vraagt om moeilijkheden. Die zijn er nu. Er zal ijverig gewerkt worden aan kapot maken van de DOC-fabrieken in Hoogeveen en Zuidwolde zuivelbewerkers en melkveehouders zullen er het slachtoffer van worden. De trage manier, waarop de Friese melkveehouderij overschakelt op het tankmelken, heeft toch ook voordelen. Wel dwongen de subsidievoorwaarden van het ministerie van landbouw de fabrieken tot een snelle omschakeling van het bussenvervoer op het tankmelken, maar daar zal straks ook wel een mouw aan gepast worden. Er is immers een tussenvorm, waarbij de rijdende melkontvangst de bussen langs de route leegzuigt. Boeren, die nog niet van plan zijn de melkerij te staken, kunnen zo nog enkele jaren met bussen meedraaien.

Wat we eigenlijk hebben willen laten uitkomen, is dat er in het gebied oostelijk van de lijn Meppel-Zwolle meer aan de hand is dan een conflict over de installatie van melktanks op de boerderijen. Dat conflict is aanleiding tot meer ontwikkelingen. Tankboeren van DOC en Domo grijpen de kans om los te komen van coöperaties, die hun liefde niet hebben. Heel duidelijk is dat het geval in het Groningse Westerkwartier, waar de coöperatie ZOH in Oosterwolde nu al acht miljoen kg melk van de Domo heeft overgenomen, terwijl men in het Westerkwartier voorspelt, dat dit nog slechts een begin is. In de omgeving van Koekange bij Meppeel is het ook weer onrustig over de tankregeling van de Domo. Daar zal men zijn voelhorens wel uitsteken in de richting van Staphorst en Nijkerk.

IN BOEREVERHALEN wordt het vaak voorgesteld alsof de komst van de melkkoeltank slechts ellende brengt en dat in wezen niemand er mee gediend is. Dat is een voorstelling van zaken, die niet klopt met de werkelijkheid. De melkkoeltank bespaart de boer en zijn helpers een enorme hoeveelheid zwaar werk en geeft hun meer vrije tijd. Er zijn boeren die die tijd gebruiken om meer koeien te melken. Anderen zoals Jan de Ruiters zouden die tijd mooi kunnen gebruiken om zich verder politiek te scholen.

Een belangrijk punt in het voordeel van de koeltank ten opzichte van de bussen is de hogere kwaliteit van de melk uit de tank op de boerderij. Voor de zuivelfabrieken is de aanvoer van melk in tanks van de boerderij naar de fabriek goedkoper. In Friesland komt daar nog extra voordeel bij, omdat rijdende melkontvangsten de melk rechtstreeks van de boerderij naar de CCF in Leeuwarden kunnen brengen, waarbij dus een extra overslag welke bij bussen noodzakelijk is, aan de zuivelfabriek: wordt voorkomen. De CCF is niet alleen in naam een primaire veehouderscoöperatie.

Leeuwarder Courant 1978-09-13

Melkveehouders onder financiële druk

Het zit de melkveehouderij niet mee. Er zijn wel gemakkelijker tijden geweest toen er werd gemolken zonder al te grote kopzorgen over zuiveloverschotten, ligboxenstallen en melktanks. Europa tobt met een melkstroom die nauwelijks is te bedwingen. De druk om minder te melken wordt steeds groter. Onze melkveehouders voelen die druk ook; zij hikken wel aan tegen al te simpele oplossingen die soms worden voorgeschoteld. Wat dat betreft staan aan de wal nogal eens stuurlui die remedies als produktie-inkrimping en produktiebeheersing door elkaar husselen als zou dat hetzelfde zijn.

Verleden week is een stokje gestoken voor al te driftige investeerders in de melkveehouderij. Enkele subsidiekranen (waaronder die voor rente-subsidies) zijn voorlopig dichtgedraaid. Menig veehouder die met grootse bouwplannen in de zak loopt is verbaasd nu er zo abrupt op de investeringsrem wordt getrapt. De al enkele maanden draaiende Wet op de Investeringsrekening (WIR) heeft geleid tot een bouwkoorts in de veehouderij. Behalve de basispremies (23 procent voor gebouwen en zeven procent voor de overige bedrijfsmiddelen) worden ook andere premietoelagen uit de WIR-pot gegeven.

Zo zijn er bijvoorbeeld extra investeringsstimulansen voor kleinschalige en regionale projecten. De ondernemende boeren zijn daar aardig op ingesprongen en weten zich bovendien nog geruggesteund door landbouwpolitieke oppoppers. Het landbouwbeleid kent ook investerings-

steun, die de boeren onder bepaalde voorwaarden kunnen claimen. De subsidies op rente voor geleend geld ten behoeve van investeringen zijn daar een voorbeeld van.

Vooraf in de veehouderij (ook in de Friese melkveehouderij) is de laatste tijd sprake van een fikse investeringsgolf. Helaas kunnen modernisering en produktie-uitbreiding in de melkveehouderij nogal eens dicht bijelkaar liggen.

Voor de individuele melkveehouder kan dit minder prettig zijn want zijn inkomen (het verschil tussen opbrengsten en kosten) staat op de tocht. Waar de kansen aan de opbrengstenkant minder rooskleurig zijn (de Europese zuivelpolitiek geeft geen ruimte), zal de boer de kostprijs gaan drukken. Dat kan langs de weg van de modernisering. Toch zijn we weleens bang dat sommige boeren te gemakkelijk meegaan met de aantrekkelijke WIR-premies. Per slot van rekening kost elke investering toch eigen of geleend geld. Als dat geld niet wordt terugverdiend verandert de WIR-zege in een WIR-misère. Het bevrozen van de landbouwpolitieke investerings-stimulansen (rente-subsidies) zal wel ingegeven zijn door de investeringsgolf, die omschakelende boeren is dichtgedraaid. Hoe zit dat?

Onlangs kreeg de **melktankaffaire** aandacht. Een aantal boeren rond Hoogeveen bond de kat de bel aan omdat de melkbus verwisseld wordt voor de tank. Vooral de kleinere melkveehouders kunnen de omschakelingskosten op hun bedrijf niet of nauwelijks aan. Het wordt nog erger nu één van de subsidie-kranen voor deze omschakelende boeren is dichtgedraaid. Hoe zit dat?

Het proces van koe tot koelkast staat niet stil en gaat met zijn tijd mee. Tot voor kort is de meeste melk in bussen versjouwd van de boerderij naar de fabriek. De zuivelfabrieken schakelen geleidelijk over naar een nieuw transportsysteem dat zowel arbeidsverlichtend als kwaliteitsverbeterend werkt. De meeste boeren hebben op het systeem van de rijdende melkontvangst ingehaakt en op hun bedrijf voorzieningen getroffen. Zij beuren per afgeleverde liter melk enkele centen meer dan voor de *bussenmelk*. Op die manier kan de boer de kosten voor een melktank en een melkkamer (koel- en opslagplaats) op het bedrijf terugverdienen.

Hoewel de *tankgolf* verrassend snel over melkend Nederland is gekomen, blijft een aantal boeren zitten voor te hoge omschakelingskosten. Zij kunnen het avontuur niet aan omdat ze te weinig koeien hebben of omdat hun bedrijf niet goed bereikbaar is voor de rijdende tankwagens van de melkfabriek. Om deze boeren financieel een zetje te geven bij de omschakeling van bus naar tank zijn met veel moeite enkele subsidiereregelingen uit de grond gestampt. Op die manier zouden de laatste boeren in de *tankrace* meegenomen kunnen worden.

De redenering dat grotere veehouders (al of niet samen met hun fabrieken) de kleinere collega's naar de melktank dwingen is niet houdbaar. Behalve de arbeidsverlichting en de kwaliteitsverbetering speelt ook de concurrentiepositie van de Nederlandse zuivel en de veehouderij een grote rol.

Nu juist de laatste omschakelaars in de melkveehouderij een extra (en misschien hoger) financieel zetje nodig hebben is ook hier de subsidiekraan dichtgedraaid. Daardoor worden de laatste loodjes bij de melktank-operatie nog zwaarder gemaakt.

'Busboeren' krijgen hun zin niet

'Uitspraak rechter kan leiden tot oorlog'

(Van een onzer verslaggevers)

„Ik ben bijzonder bang dat deze uitspraak van de rechtbank wel eens een oorlog tot gevolg kan hebben onder de boeren in Hoogeveen en omgeving. Het Raat ten slotte om de vrijheid, die de boeren van de DOC (Drents-Overijsselse Combinatie) -zuivelfabriek elkaar geven." Zo reageerde gisteren een teleurgestelde veeboer A. Stuifzand uit HooReveen, nadat de Asser rechtbank had beslist dat de melkhuishoeren de DOC wèl een schadevergoeding moeten betalen als ze hun lidmaatschapskaart terug willen. De rechtbank vindt dat het melktankplan van de DOC niet nietig kan worden verklaard. De busboeren werden veroordeeld tot het betalen van de kosten van de gerechtelijke procedure, een bedrag van 1475 gulden.

De busboeren spanden (zoals gemeld) een proces aan tegen de nOC, omdat ze gratis hun lidmaatschapskaarten terug willen hebben, nu de Hoogeveense zuivelfabriek weigert om de melk nog langer in bussen te ontvangen. De zuivelfabriek in Staphorst wil dat. wel, en daar willen de Hoogeveense busboeren zich dan ook bij aansluiten. De boeren gijzelden daartoe vorig jaar zelfs een aantal best uursleden in het kantoor van de zuivelfabriek.

De rechtbank wijst erop dat het melktankplan met instemming van de ledenraad is ontworpen. „)~:en besluit dat bindend moet worden geacht voor alle leden." Als er hoeren willen uit-treden, dan zullen ze 30 procent van het bedrag, dat gemiddeld per jaar (met een maximum van 5 jaar) voor de geleverde melk wordt ontvangen, terug moeten betalen aan de DOC." meent de rechtbank.

De rechtbank merkt. op dat niet te voorspellen is hoe de situatie van de busboeren is tegen de tijd dat ze hun lidmaatschap op kunnen zeggen. Op zijn vroegst kan dat volgend jaar mei zijn. De rechtbank acht het namelijk niet ondenkbaar dat een aantal melkhuishoeren dan geen melk-veehouder meer zal zijn." ofin een ander opzicht niet meer voldoet aan de ei-zen van het lidmaatschap, waardoor kwijtschelding van de uittreesom mogelijk is."

De gisteren aanwezige mclklusboeren, ongeveer vijftien, waren na afloop van de uitspraak erg teleurgesteld. „We blijven de melk in hussen leveren. Het aanschaffen van een melktank met alle andere kotten, die we daarvoor moeten maken, is veel te hoog. Maar ik denk niet dat we het er hij laten zitten," zei bushoer A. de -Jonge uit Zuidwolde.

Het melktankplan van de n0(' zou aanvankelijk vorig jaar oktober al in werking treden. Hangende het proces werd het uit.-esteld. Als de hoeren echter in hoger beroep gaan - en daar zag het

gisteren. gelet op de stemmin- nder de boeren. wel naar tiit --. dan wordt de invoering van het plan opnieuw uit gesteld.

Aanvulling Bussenboeren DOC:

Bron: Gedenkboek Van Coöp. Stoomzuivelfabriek Hoogeveen tot DOC Kaas – 1996

In een vergadering in september kwamen verontrustte busseboeren rond Hoogeveen en Zuidwolde in een vergadering bijeen.....het – 2e – tankmelkplan²⁷ had veel kwaad bloed gezet en was voor velen de druppel die de emmer deed overlopen. De conclusie, die avond was, dat men massaal zou overstappen naar een andere fabriek. De zuivelfabriek *De Nijverheid* in Staphorst had wel oren naar deze overstap. Voor de niet leden was dit mogelijk. Voor de leden van D.O.C, was een overstap echter niet zo makkelijk. Meer dan 100 kleine bussemelkers lieten echter in de eerste week van september hun melk door Staphorst ophalen. Een conflict was geboren.

De bussemelkers wilden door de D.O.C. van hun lidmaatschap verlost worden en om hun kracht bij te zetten was boven beschreven „gijzeling” van het bestuur toegepast.

De busseboeren kregen, door bemiddeling van de FNZ., toestemming hun melk door de zuivelfabriek in Staphorst te laten ophalen. Wel met de verplichting dat als ze in de toekomst alsnog zouden overschakelen naar de melktank ze dan wederom aan de D.O.C. moesten leveren. (*zie de twee volgende knipsels, met rechtelijke uitspraken*)

In oktober 1981 werd bij de D.O.C. Het tankmelkproject afgesloten.....met de sluiting van de laatste bussemelkontvangst

In Staphorst kon men tot oktober 1998 nog bussemelk aanleveren, daarna werd ook daar het – Nederlandse – bussentijdperk afgesloten

27 Het eerste tankmelkplan was van 1977. Er werd al vanaf 1970 tankmelk opgehaald door eigen RMO's. In 1977 waren er bij D.O.C. 454 tankmelkers die ruim 65% van de melk aanleverden.

Melkweg krijgt in Bolsward nieuw gebouw van 8 ton

BOLSWARD - Op het industrieterrein De Klokslag in Bolsward is vrijdagmorgen een begin gemaakt met de bouw van een nieuwe garage met kantoren voor **Melkweg BV**. Commissaris Willem Doorenbos van het bedrijf heide daartoe de eerste paal. Melkweg BV is een dochteronderneming van de transportbedrijven Doorenbos en Wiersma uit Bolsward en Veenstra uit Heeg. Het bedrijf, met een dependance in Zwolle, heeft honderd man personeel in dienst en beschikt over een wagenpark van bijna veertig tankauto's.

Het in 1970 opgerichte bedrijf opereert zelfstandig. In omvang is het inmiddels de moederondernemingen boven het hoofd gegroeid. Melkweg BV houdt zich bezig met het vervoer van melk van de boer naar de fabriek maar ook met het transport van fabriek tot fabriek. Het nieuwe complex, dat behalve de garage en kantoren een royaal opslag- en parkeerterrein omvat, wordt gebouwd door het Bolswarder aannemingsbedrijf Jorritsma BV naar een ontwerp van het architectenkantoor Zijlstra uit Bakhuizen. De bouwkosten bedragen ongeveer acht ton. Het is de bedoeling dat de nieuwe huisvesting in juni van het volgend jaar in gebruik kan worden genomen.

Leeuwarder Courant 1980-01-09



Rmo-chauffeur Dirk Zeefat vertelt van zijn eerste ervaringen met bestuurbare wielen op een tweede as aan de heren Henk Westenbrink, directeur Novac, Jan bij de Ley en Bouke de Grouw, assistent-directeur (melkvervoer) Novac.

Vier voorwieler onder 13 ton melk

Bij de Ley zet RMO op weg die boerenerf heel laat

TUK - De Novac heeft een nieuwe rijdende melkontvangst in bedrijf genomen met twee voorassen en dus vier voorwielen, die door de chauffeur gedraaid kunnen worden. Volgens de fabrikant, de heer Jan bij de Ley uit Heerenveen, is het de eerste rijdende melkontvangst van dit type. (Terwijl hij in Tuk bij Steenwijk, waar de Novac een zuivelfabriek heeft, de werking van deze nieuwe rmo uitlegde passeerde een soortgelijke auto met een betonmolen met vier gestuurde wielen de fabriek op weg naar Leeuwarden).

De directie van de Novac had de wens tot een lagere asbelasting van de rmo's te kennen gegeven omdat bij het gangbare type met twee assen gemakkelijk een te zware belasting optreedt. Het is niet goed mogelijk om de rmo's achter op meer assen (tandemassen) te zetten, omdat zulks op de boerenerven, waar de wagens korte draaien moeten nemen, tot veel te veel wringing leidt, waardoor de erven vernield worden.

Doordat de nieuwe rmo's voor twee assen met vier bestuurbare wielen krijgen wordt toch de asdruk lager, terwijl weinig wringing optreedt als de wagen bochten maakt. De nieuwe rmo kan dertien ton melk vervoeren bij een eigen gewicht van tien ton. De gangbare rmo's vervoeren acht ton.

De heer Bij de Ley is erg ingenomen met de nieuwe constructie, die de DAF levert, omdat het voor de vernieuwing van het rmo-bestand perspectieven biedt. Bij de Ley werkt nauw samen bij de ontwikkeling van de rmo's met o.a. de zuivel coöperaties Novac, De Takomst en Coberco en hij meent, dat er zo langzamerhand een aardig industrietje is ontstaan. Met de nieuwe rmo voor de Novac leverde Bij de Ley zijn 328-ste rijdende melkontvangst af en nog dit jaar hoopt hij op 400 te komen. Ook de Melkweg in Bolsward heeft bestellingen voor de nieuwe rmo's geplaatst.

De Novac ontvangt op het ogenblik 97 procent van haar melk met de rijdende melkontvangst en uit de koeltanks op boerderijen. De directie hoopt in mei alle melk uit koeltanks te ontvangen. De drie-assige rmo's zullen overal kunnen komen, waar nu nog de tweeassige wagens komen. De Novac ontvangt uit zuidelijk Friesland, de kop van Overijssel en uit de Zuiderzeepolders ruim een kwart miljard kilo melk. De Novac is aangesloten bij de Friese zuivelcoöperaties.

Zuivelbedrijven stellen onderzoek in De kwaliteit van onze melk loopt terug

(Van onze parlementaire redactie)

DEN HAAG - Het gaat slecht met de kwaliteit van onze melk. Op basis van een daarvoor opgesteld puntensysteem daalde de kwaliteit van melk die boeren afleveren - zowel in gekoelde tanks als in de befaamde melkbussen - fors. Volgens gegevens van de Koninklijke Nederlandse Zuivelbond FNZ daalde de kwaliteit van tankmelk van 0,29 punten in 1978 naar 0,37 punten in 1979 en van bussenmelk in dezelfde periode van 1,01 punten naar 1,22 punten. Volgens het FNZ is de daling van de kwaliteit het gevolg van de toeloop van veel kleinere veehouders naar het tankmelken. Deze veehouders hebben vooral kleine bedrijven, zijn minder „in” voor het tankmelken en gebruiken daarbij vooral primitieve apparatuur, dit in vergelijking met reeds bestaande tankmelkbedrijven.

Alhoewel het FNZ uit de gegevens geen directe conclusies wil trekken over de hygiëne op de melkveebedrijven wijst men er wel op dat het van groot belang is dat boeren aandacht besteden aan de omstandigheden waaronder gemolken wordt en hoe de melk wordt bewaard. Inmiddels is een werkgroep van het FNZ met een onderzoek begonnen waarvan de resultaten eind van het jaar voorhanden moeten zijn. Uit de gegevens van het FNZ blijkt dat de kwaliteit van de bussenmelk volgens het puntensysteem sinds 1976 steeds is teruggelopen. Toen kreeg bussenmelk 0,88 punten, in 1977 was dit 0,94 en de afgelopen twee jaar liep dit op tot 1,22. De tankmelk verschilde nogal. In 1976 kreeg de kwaliteit 0,29 punten, in 1977 0,31, in 1978 0,29 en dus in 1979 0,37. Het puntensysteem is gebaseerd op monsters die iedere veertien dagen van de melk worden gemaakt. Op basis van vastgestelde criteria krijgt de melk dan, afhankelijk hoe ver zij van de criteria afblijft, straf punten.

In ons land wordt het aantal melkveehouders dat de melk in tanks bewaard steeds groter. Ruim 60 procent van hen gebruikt een tank tegen ruim 28 procent in 1976. Veertig procent van de melkveehouders levert de melk echter nog in bussen af. Volgens eerder opgestelde regels rond de invoering van de melktank moeten alle melkveehouders eind 1981 melk in een tank bewaren. Reeds nu wordt door de zuivelfabrieken 80 procent van de melk met tankauto's bij de boeren opgehaald. Het ophalen van melk in bussen is daarmee bijna tot stilstand gebracht.

Begrafenis van de laatste melkbus

In het in Tilburg en omgeving verschijnende huis-aan-huis weekblad „*Vrij-Uit*” werd op zeer ludieke wijze afscheid genomen van de laatste melkbus in het betreffende gebied. In het werkgebied van DMV-Campina wordt nu alleen nog melk in bussen opgehaald in Zuid-Limburg (tot eind 1980).

„Met droefheid in het hart van alle mannen, met niet te stuiten tranen van alle vrouwen, was men aanwezig in groten getale om getuige te zijn van de laatste tocht van een trouwe vriend, de melkbus.”

„Geschokt door zijn heengaan stond men dan rond de baar van een trouwe vriend. De



pastoor liet zijn leven de revue passeren. Geboren rond de eeuwwisseling van 1900 groeide de melkbus onder de goede zorgen van Isodorus en talrijk waren zijn nazaten. Dit tot zelfs in het vierde en vijfde geslacht. De melkbus was een trouwe vriend, want hoe vaak werd hij niet door (op) handen gedragen. Lijdzaam onderging hij vele hamerslagen, als de deksel niet open ging.”

De begrafenisonderneming Campientje verzorgde de laatste eer met alle respect die een trouwe vriend verdient. Ter dierbare nagedachtenis werd een bidprentje uitgereikt met de volgende tekst: „Hij werd geboren in Brabant in het jaar 1910 en is aldaar overleden op 26 april 1980 na een lange staat van dienst ten gevolge van het melktankvirus. Diep betreurd door alle boeren en boerinnen wordt zijn stoffelijk overschot bijgezet in de hal van bungalows, landhuizen en verbouwde boerderijen van Midden-Brabant.”



„Wij zullen zijn schilderachtige aanwezigheid langs paden en wegen node missen. Zijn nagedachtenis zal bij ons in hoog aanzien blijven.”

„Gelieve geen bezoek. GAARNE PARAPLU'S Hij roeste in zijn rust.”

Nadat de laatste eer was bewezen kon de pastoor zijn broekspijpen uit zijn sokken halen. De dames namen hun sluier af en de koffiepote kwam op tafel!

Rechtbank Zwolle :

Boeren-leden niet gebonden aan hun Coöperatie

(Van onze correspondent)

ZWOLLE - De coöperatieve vereniging voor de aankoop, verwerking en verkoop van melk en melkprodukten, DOC in Hoogeveen, heeft het kort geding verloren dat zij had aangespannen tegen zuivelfabriek „De Nijverheid” in Staphorst. Deze fabriek nam volgens de eiseres onrechtmatig melk in ontvangst van boeren in Zuidoost-Drenthe, die contractueel verplicht waren tankmelk te leveren aan DOC. Met het vonnis van de president van de rechtbank te Zwolle, mr. F. C. Flicck, hebben de „melkbusboeren” dus een punt gescoord.

Al in 1978 is door het bestuur van DOC het zogenaamde tankmelkplan bekendgemaakt. De leden van de coöperatieve vereniging werden daarbij verplicht hun melkbussen te vervangen door een koeltank. Een aantal boeren besloot daarom hun lidmaatschap bij DOC op te Zeggen, maar het bestuur weigerde dit te accepteren.

Een negental boeren zocht contact met de coöperatieve zuivelfabriek „De Nijverheid” in Staphorst; die wel bereid bleek de busmelk in ontvangst te nemen. Daarop spande DOC een kort geding aan tegen de Staphorster fabriek. De Hoogeveense vereniging eiste dat terstond het ophalen, ontvangen en verwerken van de melk van deze negen veehouders zou worden gestaakt met een dwangsom van 10.000 gulden per dag overtreding. DOC verweet *De Nijverheid* ongeoorloofde concurrentie en het profiteren van de contractbreuk die de boeren jengens haar hadden gepleegd.

Mr. Flicck, de president van de rechtbank voerde aan dat DOC op de door haar leden gepleegde wanprestatie een schadevordering kan instellen. Het is echter de vraag of DOC dit zal doen, gezien de door mr. Flicck aangevoerde argumenten. Uit het vonnis blijkt in ieder geval dat de president van de rechtbank te Zwolle van mening is dat *De Nijverheid* de boeren niet heeft aangezet tot het niet nakomen van de verplichting. De fabriek heeft de boeren slechts willen helpen in hun moeilijke situatie.

DOC voerde tijdens het kort geding aan dat het wezen van de coöperatieve zuivelverenigingen zou kunnen ontploffen als haar eis niet door de president zou worden toegewezen. Ontzegging van de eis zal volgens DOC mogelijk maken dat leden in strijd gaan handelen met hun coöperatieve verplichtingen.

Het tijdperk van de melkbussen is voorbij

Voor veel boeren melktank niet te betalen

ALPHEN AAN DEN RIJN - Binnen afzienbare tijd is het afgelopen met het ophalen van de melkbussen. De grote melkcentrales zoals CMC-Melkunie en Nestlé zijn de aanvoer van bus-senmelk fors aan het afbouwen. De laatste melkbussen worden naar alle waarschijnlijkheid tegen het eind van volgend jaar opgehaald, maar voor die tijd zullen er al vele 'onrendabele' melkroutes worden opgeheven.

Het tijdperk van de melkbussen loopt dus ten einde. De plaats van melkbussen is nu al voor het grootste deel ingenomen door de melktank. Een doeltreffend opslagreservoir met één groot voordeel, het ophalen van de melk kost minder. Moesten er vroeger twee man op een melkwagen zitten om de bussen op te halen - en dat gebeurde dan twee keer per dag - met een tank zit er één man op een zogenaamde RMO-wagen (Rijdende Melk Ontvangst) die slechts een slang hoeft te koppelen aan de melktank van de boer en de techniek doet de rest. Bovendien, omdat de melk in de tank van de boer moet worden gekoeld, kan de melk eens in de twee à drie dagen worden opgehaald. Natuurlijk zijn er ook andere voordelen aan de melk-tank. Zo is de kwaliteit van de tankmelk beter en de boer heeft lang niet zoveel werk aan een tank dan aan de melkbussen.

Hoe groot de vlucht van de melktank wel is in het Nederlands boerenbedrijf, mag blijken uit een enquête van het *produkschap voor Zuivel* over de kosten van aanvoer van boerderijmelk, ontvangen door zuivelfabrieken over het jaar 1979. Het percentage melk, betrokken bij deze enquête, was ruim 86 procent van de totale hoeveelheid boerderijmelk, ontvangen door fabrieken in Nederland. Volgens deze enquête werd er in 1979 18,1 procent aangevoerd in bussen en 81,9 procent per RMO.

Even ter vergelijking cijfers uit 1978, de percentages lagen toen respectievelijk op 26,9 en 71,9 procent. Een achteruitgang van de aanvoer in bussen met bijna negen procent. Deze trend heeft zich doorgezet en de totale hoeveelheid melk die nu per RMO wordt aangevoerd ligt rond de 90 procent. Om even een indruk te geven in het verschil van aanvoerkosten per bus en per RMO. In 1979 waren de gemiddelde aanvoerkosten per 100 kilogram in bussen 2,67 gulden en per RMO 1,34 gulden.

Afbouw

De cijfers spreken voor zich, de melkbus verdwijnt. Een voorbeeld over de aanvoer bij een 'melkstation' is de Nestlé Nederland BV (ex-Hollandia-red.) in Hazerswoude. De heer A. Munneke, bedrijfsleider van de Hazerswoudse afdeling: „Vorig jaar kregen wij nog zo rond de 120.000 liter per dag binnen. Nu ligt dat ongeveer op 40.000 liter. Wij draaien door tot 31 december 1981 en dan gaat alles over naar Nestlé in Alphen aan den Rijn. Mijn tijd kan ik hier dus nog wel uitdienen want volgend jaar ga ik met pensioen. Ik ben dan 35 jaar in dienst, geweest. De overige werknemers kunnen zeer waarschijnlijk worden geplaatst in Alphen aan den Rijn.

Er is trouwens een zeer goede overgangsregelng naar het bedrijf in Alphen want, het is namelijk zo dat ze hier ook in het weekeinde werken en in Alphen niet. Dat zou dus inleveren van loon betekenen. Maar er is besloten om hetzelfde loon dat de mensen hier hadden in Alp-

hen door te betalen. Wel wordt dat loon en rond de drie jaar afgebouwd tot het peil zonder de toeslag van het weekeinde”.

Iedereen heeft het kunnen zien aankomen, de komst van de melktank. Maar zoals zovele dingen heeft de komst van de melktank ook een keerzijde. Want niet iedereen is tevreden met deze ontwikkeling in het boerenbedrijf.

Keerzijde

Voor de kleine boeren is de komst van de tank fataal. Het geld dat gemoeid is met de aanschaf van een melktank is voor vele boeren niet meer op te brengen. Een kleine melktank loopt al gauw in de tienduizenden guldens. Doorgaan met melkbussen is ook uitgesloten, want de bussen worden niet meer opgehaald. De bedrijven moeten er dus mee stoppen. Bovendien moet niet worden vergeten dat we in Nederland leven, een waterrijk gebied. Veel boerderijen zijn slechts per boot bereikbaar of hebben in ieder geval niet de mogelijkheid om zo'n RMO-wagen te ontvangen.

Wat dan..? De boeren op leeftijd maken zich zo druk niet meer. De meeste boeren op leeftijd in de gemeente Alkemade die met bovenstaande problemen zitten beëindigen hun bedrijf. Het land komt vrij voor ruilverkaveling en een boerenbedrijf met toekomst kan opgebouwd worden. Heel wat moeilijker ligt het bij de jongere boeren die zich de melktank niet kunnen veroorloven. Een van hen is Joop van Hameren, boer op het Kokerland in de Kagerplassen.

Joop van Hameren trots op zijn eiland

"Melktank of niet, ik blijf zitten"

KOKEILAND-WARMOND - „Waar vind je dit nog tegenwoordig in Zuid-Holland”. Het is Joop van Hameren, 42 jaar, die trots de hand wijst naar de einder van zijn eiland. Samen met zijn vrouw Agnes en de hond Fokkie woont hij sinds veertien jaar op het eiland dat officieel de Kogjes- of Tuinderpolder heet en valt buinen de grenzen van de gemeente Warmond.



• Joop van Hameren brengt hier samen met zijn vrouw Agnes de melkbussen naar de boot.

Elke morgen kun je Joop zien roeien als hij zijn melkbussen brengt naar de Buitenkaag. Hier worden de bussen dan opgehaald. Binnenkort is dat afgelopen, per 21 december 1980 komt de wagen niet meer langs en moet Joop dus stoppen met zijn melk. De melk is voor Joop altijd één van de belangrijkstebronnen van inkomen geweest. „Zo'n tank kan ik niet betalen. En zelfs al zou dat gaan, dan zit het nog niet in die tankwagen. Dan moet ik bijvoorbeeld een extra groot pont veer gaan aanschaffen. Je ziet het op het Kaageiland, een pondveer is niet te betalen”, aldus Joop.

Veertien jaar geleden nam Joop de boerderij van zijn schoonvader, De Haas, over. Hij heeft twaalfenhalf hectare van het eilandje in eigendom, de rest - ongeveer vijfendertig hectare is van Staatsbosbeheer. Meest markante punt van het eiland is de Kokmolen die er voor zorgt dat het eiland droog blijft. De molen is eigendom van het waterschap „De Oude Veenen” en

wordt beheerd door Joop. Als molenaar verdient Joop 125 gulden per maand. Daar kan het echtpaar dus niet van leven.

Trots

Het echtpaar Van Hameren is met recht trots op het eiland, ook al biedt het niet de voorzieningen die de meeste mensen gewend zijn. Er is geen telefoon, geen stroom, geen gas, geen water, hoewel... Joop gaat voor naar een schuur op het erf. In de schuur staat een groot apparaat. „Dit apparaat heb ik een tijd geleden goedkoop kunnen overnemen van een bedrijf aan het Utrechtse Veer. Het is een aggregaat dat genoeg stroom levert om een half dorp te voorzien van elektriciteit. Het geeft 220 volt en loopt op dieselolie. Wat wil je nog meer”.

De tocht over het erf wordt voort gezet. Omringd door rond de twintig kalkoenen wordt er een andere deur opengetrokken. Aan de balken van deze schuur hangt een aantal rode kolen en op de grond staat een kistje met aardappelen. „Eigen teelt en prima te eten”, aldus Joop. Het drinkwater wat de Van Hamerens komt via een pomp zo uit de regenput. Het is goed te drinken maar smaakt wel bitterder dan leidingwater. „En ik heb natuurlijk gasflessen en een aantal petroleumstellen”, zegt Joop.

De boerderij is zeer oud. Waarschijnlijk werd de boerderij gebouwd in dezelfde tijd dat de molen werd neergezet, 1809. De bovenverdieping van de boerderij wordt bijna niet gebruikt. Er staan wat mooie oude spullen en de wind giert er door de kieren. Tegen het dak van de zolder plakken nog flarden van een krantje: De Boodschapper uit 1891. Vijf broden vooreen dubbeltje volgens een prijslijst van het krantje, maar die tijd is geweest.

„Je begrijpt nu natuurlijk ook wel dat ik hier nooit weg ga”, zegt Joop even later onder het genot van een borreltje. „Of ik zoek een baassie aan de wal of ik zet bijvoorbeeld een botenkraan neer zodat ze hier d'r bootje kunnen opknappen. Ook kan ik natuurlijk nog gaan vissen als ik een viswater hier in de buurt kan pachten. Maar hoe dan ook de koeien moeten weg want kazen is onmogelijk omdat ik geen leidingwater heb. En dan krijg je nooit een keurstempel. Een half jaartje geleden zijn er al negen koeien weggegaan, de andere zullen wel van lieverlede weggaan. Maar hier blijven op het eiland, dat staat als een paal boven water. Al moet ik 's-winters de polder laten onderlopen en er een ijsbaan van maken. Toch stroom zat’, aldus Joop van Hameren die verkondigt dat hij met zijn 42 jaar nog maar net komt kijken in deze wereld.

HUIB HIKKE

Steeds meer gebieden bussen vrij

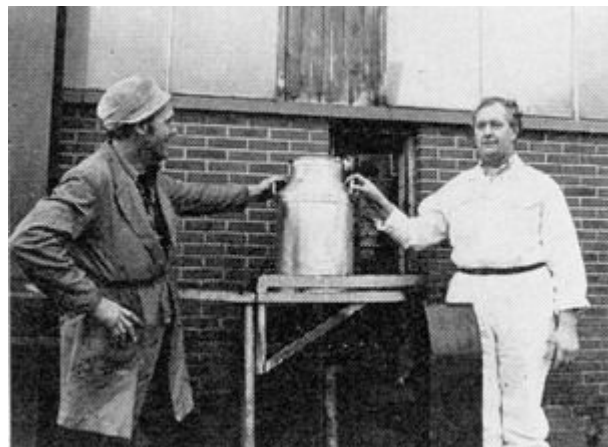
De omschakeling van melkbussen naar diepkoeltanks op de boerderij is in haar laatste fase. Vanuit twee gebieden bereikten ons aan het einde van 1980 berichten en beelden over de voltooiing van deze verandering.



Bij het Coberco-bedrijf te Lochem werd op 20 december de laatste melk in bussen aangevoerd. Op de foto de melkrijders Vrielink, Sligman en Nijland die node afscheid van hun melkriet nemen (foto G.H. Braakhekke)

Op zaterdag 20 december 1980 was het een historische dag voor het boven het Noordzeekanaal gelegen werkgebied van het coöperatieve zuivelconcern CMC/NoordHolland. Hier werd namelijk de laatste melkbus afgedankt bij het produktiebedrijf „Prinses”. Het gebeurde niet in stilte.

Melkrijder Leen Boerkoel (links) uit Krommenie draagt de laatste melkbus over aan Piet Aay, chef melkontvanger van het produktiebedrijf „Prinses” van de CMC/NoordHolland in de Schermer (foto Kees Blokker).



Op dezelfde dag sloot Coberco het bussentijdperk af in het gebied rond Lochem (Oost-Gelderland). Ook hier werd toen de laatste bus met melk aangevoerd.

In Noord-Holland werd 14 jaar geleden de eerste RMO de weg opgestuurd. Bij het ontstaan van de CV NoordHolland in 1969 beschikten 236 melkveehouders over een koeltank. Nu zitten alle ruim 2.100 leveranciers die thans hun melk aan CMC/NoordHolland afleveren in de tank. Het ophalen van de boerderijmelk gebeurt thans met 37 RMO's en acht aanhangers.



Melkrijder Frans Wempe uit Limmen, die overstapt naar een RMO, had zijn vrachtauto tijdens zijn laatste bussenrit naar het bedrijf te Ursem voorzien van een halfstok wapperende nationale driekleur (foto Kees Blokker).

In ons vorige nummer publiceerden wij reeds het een en ander rond de tienduizendste diepkoeltank bij Coberco. Ook in dit gebied is al bijna 90 % van de aangevoerde melk diepkoelmelk. Voor meer informatie over de situatie bij Coberco moge verwezen worden naar het hierboven reeds aangehaalde artikel. Noord-Holland boven het Noordzeekanaal is nu dus bussen vrij, zij het dat bij de zuivelcoöperatie „De Combinatie” te Beemster nog een aantal melkveehouders melk in de bus aflevert. Daar hoopt men het tankmelkproject dit jaar af te ronden.

Jan Baltus: vernieuwingen vragen om aanpassingen

Onder de kop „*Melkrijders maakten hun laatste rit*” werd in het vorige nummer van *Holtens Nieuwsblad* aandacht besteed aan het min of meer uitstervende beroep van melkrijder. Niet alleen in Holten, maar ook in de omliggende gemeenten verdwijnen de laatste tijd, omwille van de melktanks steeds meer melkrijders. Hun levensloop is ongeveer gelijk.

Begonnen werd zo'n 35 tot 40 jaar geleden, met paard en wagen en geëindigd met een moderne tractor met aanhanger. Men is over het algemeen niet in loondienst bij de desbetreffende melkfabriek, maar meestal zijn het zelfstandige boeren die al dan niet Jaarlijks of voor langere of kortere termijn inschrijven en per aanbesteding een melkrit toegewezen krijgen. Inmiddels is het zo dat jaarlijks een aantal melkrijders per regio verdwijnen. Voor het gebied Holten en omgeving was dat op 20 december onder andere de heer J.H. Baltus uit Vijfhuizen. Van de veertien boeren, waar hij melkrijder voor was zijn inmiddels drie van hen overgestapt op tanks, de overige elf zijn er mee gestopt.

Destijds bij opslag

Als zestienjarige is Jan Baltus begonnen in het gebied Waterhoek, Dijkerhoek, zijn maximum lag rond de veertig boeren.

Zoals het in de beginjaren functioneerde is het natuurlijk niet meer, melkritten waren in die tijd bedoeld voor degenen die de bijverdienste hard nodig hadden. De rit ging uitsluitend per aanbesteding en deze lag rond de 1,25 gulden per dag. Bij opslag ging de rit één cent de hoogte in. Bij de kreet „*mijn*” was je al dan niet zeker van je inkomsten. Het melkgeld ging in die jaren met de melkrijder mee en vaak werd in het weekend ook brood voor de desbetreffende boeren meegebracht.

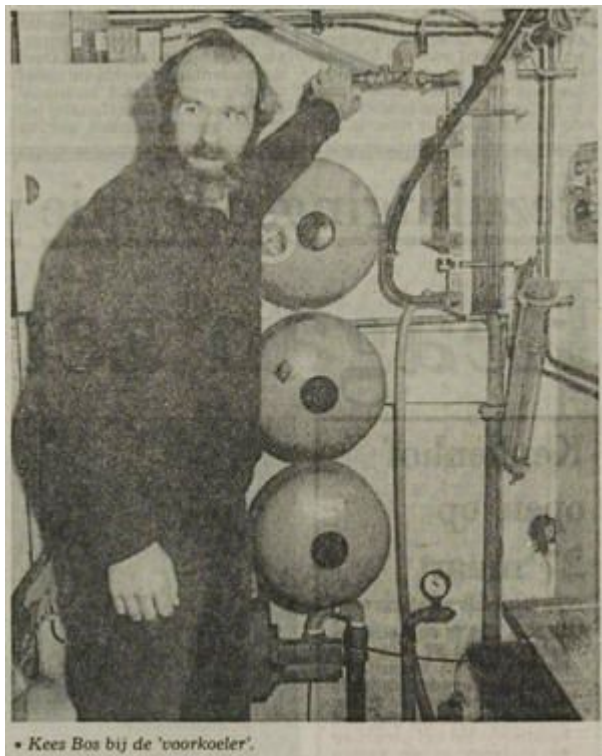
Melkrijder Jan Baltus heeft in het verleden nooit wegens ziekte verstek hoeven laten gaan. De contacten zal hij zeker missen, maar Jan Baltus is realistisch genoeg om te weten dat iedere economische verandering zijn tol eist. Met zijn tijd weet hij wel degelijk raad in de vorm van de bezorging van *Holtens Nieuwsblad*, *Deventer Dagblad* en *Tubantia*. Dan heeft hij zelf nog een tiental koeien en een aantal mestvarkens. „*Middels de krantenbezorging houd ik toch contacten met de mensen, dat zou je anders erg gaan missen*”, vertelt hij. „*Vernieuwingen vragen nou eenmaal om aanpassing.*”

Kees Bos, energiebewuste veehouder:

"Boeren worden de oliesjeiks van de toekomst"

LEIDERDORP - Kees Bos is energiebewust op zijn boerderij met negentien melkkoeien aan de Achthovenerweg in Leiderdorp. „Een gewone zaak”, zoals hij het zelf noemt. „Energiebewust denken op de boerderij is louter een kwestie van economische bedrijfsvoering. Je kijkt bij alles wat het kost en wat het je oplevert. Energie is in verhouding erg goedkoop. Langzamerhand stijgen de prijzen van gas en elektriciteit enorm. Vooral in het bedrijf is dat te merken door het grootverbruik. Als boer moet je daarom wel inspelen op onbenutte krachtbronnen. Een voorbeeld daarvan is warme koeiemelk, die levert ons nu vrijwel gratis heet water op.”

Het economische denken deed al zeer vroeg zijn intrede in het bedrijf van Kees Bos. Dat begon zo'n dertien jaar geleden met de aanschaf van de melktank die in de plaats kwam van de melkbussen. „Dertien jaar geleden schaften wij ons zo'n ding aan. Op die manier kon de melk worden opgezameld. Dat scheelde enorm. Je hoefde niet meer te sjouwen met die melkbussen.” zegt Kees die nu ook geen last meer heeft van rugklachten. Ook zijn vrouw noemt de komst van de melktank een grote verbetering. „Je was aan vaste tijden gebonden. Je moest de bussen op een bepaalde tijd langs de kant van de weg hebben staan. De melkrijder moest anders wachten of reed door. Dan zat je de hele dag of de hele nacht met die bussen. Totdat ze met het volgende melken weer meekonden. Je was een slaaf van de melkrijder. Maar die tijden zijn nu voorbij. Nu wordt de melk tweemaal per week uit de tank gchaald, automatisch eigenlijk.” aldus de boerin.



De melktank had echter een nadeel. De melk die regelrecht van de koeien komt en dus warm is, moet worden gekoeld. Dit omdat het bewaren anders onmogelijk is. „Bij de aanschaf van de melktank heb ik er meteen een voorcoeler bij genomen. Voordat de melk door de leidingen erin gaat kan je de warmte van die melk teniet doen door er een speciale koelmachine op aan te sluiten. Een voorcoeler onttrekt de warmte aan de melk. Die warmte wordt afgegeven aan het water dat evenals de melk door de voorcoeler stroomt. Het geheel bestaat uit een serie platen met smalle kanalen waardoor beide vloeistoffen vlak langs elkaar lopen. het gevolg is dat het koude water warm wordt en de warme melk zo'n zeventien graden afkoelt

Warmtepomp

De vijfenveertig jarige veehouder legt uit dat met een zogeheten warmtepomp hetzelfde truckje nog eens wordt uitgehaald. Maar dan met het al 'voorverwarmde' water en de afgekoelde melk. „Die warmtepomp zorgt ervoor dat de melk tot wel vier graden afkoelt. Het water wordt

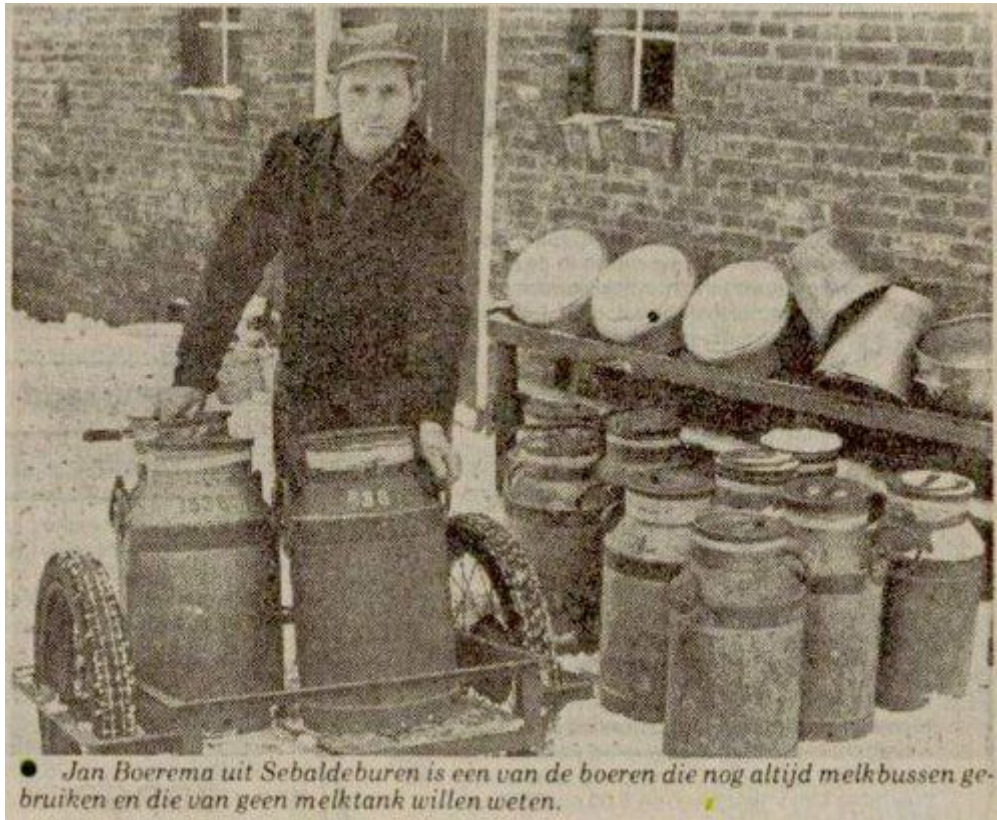
echter zo'n zestig graden heet. De reinigingsmiddelen waarmee we schoonmaken werken optimaal bij tachtig graden. Nou dan hoeven de boilers het al behoorlijk hete water alleen nog maar op te warmen tot tachtig graden. Zonder dit systeem was ik per jaar duizenden gulden aan elektriciteit kwijt. Overigens zou ik dan ook niet genoeg hebben aan mijn twee kleine boilers. Thuis maken we er geen gebruik van. Daarvoor ligt de woning te ver van de apparatuur af. We gebruiken het warme water echter volop om bij voorbeeld de eiers van de koeien schoon te maken".

Kees heeft ook al andere vormen van energiebesparing of energiewinning overwogen, maar voor hem en zijn vrouw wordt de ontwikkeling van het boerenbedrijf toch een behoorlijk risikante onderneming. „Vroeger werd er gedacht 'een paar koetjes meer erbij betekent meer verdienen'. Alles moest steeds grootschaliger ook om te kunnen concurreren. Dat systeem gaat niet meer op. Uitbreiding is nu een doodlopende weg. Maar de toch al grote financieringsberg wordt nog steeds groter. Investeren in nieuwe energievormen betekent namelijk ook grote uitgaven doen en dus grote leningen zien te sluiten. Voor ons zijn de energieprijzen nog te laag om bij voorbeeld aan elektriciteitswinning uit biogas te denken".

„Over een tijdje wordt het winnen van biogas lonend. Dan gaan we mest verzamelen. Het rottingsproces veroorzaakt gas dat door middel van een soort motor kan worden omgezet in elektriciteit. In Friesland zijn al een paar van die installaties in werking. De elektriciteit die overblijft gaat naar de energiebedrijven. **Ja, de boeren worden de nieuwe oliesjeiks.** Want de olie zal in de toekomst worden vervangen door alcohol en die wordt weer uit mais gehaald.” zegt Kees die overigens weinig voelt voor het gebruik van een windmolen op zijn bedrijf. „Daar krijg je geen vergunning voor. Zo'n molen is twaalf meter hoog. Want ondanks het feit dat de schoorstenen van de fabriek vlak naast mijn boerderij even hoog zijn, schijnt zoiets landschappelijk niet bij een boerderij te passen.”

**'Technologie en economie wijzen de boer
vanzelf de weg naar de melktank'**

Nog een jaar of vijf en melkbus is verdwenen



● Jan Boerema uit Sebaldeburen is een van de boeren die nog altijd melkbussen gebruiken en die van geen melktank willen weten.

(Van onze verslaggever. HENK KUIPERS)'

Het tijdperk van de melkbus is praktisch voorbij. Nog een paar jaartjes en het oer-Hollandse, in boeken; conférences en liedjes zo vaak in lyrische bewoordingen omschreven gerammel van melkbussen is voltooid verleden tijd. *Het Landbouw-Economisch Instituut (LEI)* in Den Haag heeft vastgesteld dat al ruim negentig procent van de Nederlandse melkveehouders is overgestapt op melktanks. Volgens de heer C. Wijnen, medewerkers van de afdeling structuuronderzoek van het LEI, zal over een jaar of vijf zo goed als honderd procent van de boeren zijn melk in tanks opslaan. De melkbus, al dan niet beschilderd met motieven uit Hindeloopen, zal tot in lengte van jaren als paraplubak de hal van menig burgersmanshuis opvrolijken.

De overgang van melkbussen op (gekoelde) melktanks is erg snel, maar niet zonder problemen verlopen. Met name in het Zuidelijk Westerkwartier, Noord- en Zuid Drenthe hebben vele honderden boeren zich verzet tegen de melktank. Er is een langspendend conflict geweest mét de melkgigant DOMO. Een groot aantal boeren voelde niets voor de haast en de druk waarmee DOMO de kostbare melktanks wilde invoeren. Zij besloten hun melk voortaan naar andere melkinrichtingen te brengen. In sommige gevallen gebeurt dat, vier jaar nadat DOMO bakzeil haalde en in het DOMO bedrijf in Marum de ontvangst van melkbussen bleef, toestaan, nog steeds.

Dwarsliggers

Jan Boerema uit Sebaldeburen in het Westerkwartier was indertijd één van de dwarsliggers. „Wij hebben ongeveer veertien dagen lang onze melk naar de Zuidoosthoek in Oosterwolde gebracht. De DOMO is toen overstag gegaan. Wij mochten voortaan weer onze melkbussen, bij de DOMO-fabriek in Marum afleveren, maar zestig tot tachtig boeren zijn bij Oosterwolde gebleven. Dagelijks gaan daar nog twee vrachtwagens met melkbussen naar toe. Mijn eigen melk gaat nog steeds in bussen naar Marum, want Oosterwolde is voor mij drie keer zo ver en dus te duur. Ik denk dat nog zeker honderd boeren in Zuidelijk Westerkwartier geen melktank hebben, vooral de kleinere boeren. Zo'n investering, wordt veel te kostbaar” zegt Jan Boerema.

Met zijn 26 melkkoeien is de heer Boerema een kleine boer te noemen. „Als ik zo'n melktank zou nemen zou mij dat misschien, wel tienduizend gulden kosten aan allerlei voorzieningen. Plus dat je voor de huur van de tank misschien wel tweeduizend gulden per jaar kwijt bent. Dat haal je er met zo weinig koeien nooit weer uit. Ik heb geen personeel en weinig kosten, ik kan de zaak, ook financieel, goed overzien. Ik ben blij dat ik niet zo'n melktank heb genomen. Je kunt mij dus gelukkig geen Rabo-boer noemen”, zegt Jan Boerema met gepaste trots. Of hij ooit tot de aanschaf van een melktank zal overgaan weet hij niet. „Dat hangt ook van het verdere beleid van de DOMO af. Als ze mij weer onder druk gaan zetten kan het best zijn dat ik mijn melk ook naar Oosterwolde ga brengen”.

Dat het gebruik van de ouderwetse melkbus minder goed zou zijn als het gebruik van de melktank ontkent Jan Boerema. „Elke morgen worden de bussen met de avond melk en zo mogelijk ook nog met de ochtendmelk opgehaald en direct, naar de fabriek gebracht. Ik krijg ze keurig schoon terug. Een melktank wordt gemiddeld om de tweeneenhalve dag leeggehaald. Je moet hem zelf schoonmaken, je kunt het ook laten doen, maar dat hoeft niet per se hygiënischer te zijn dan bussen”.

De heer Wijnen van het LEI meent dat de melktank in elk geval heeft geleid tot betere werk-omstandigheden voor de melkveehouder. „Hij hoeft nu niet meer zo verschrikkelijk vroeg op te staan om te melken, zodat hij op tijd is. Hij kan zijn dag nu beter indelen waardoor hij meer tijd voor andere dingen overhoudt. Het werk van de door de tank wat menselijker geworden. Dit soort veranderingen is nou eenmaal niet tegen te houden”.

Zonder druk

Eind 1980 waren er in Nederland nog maar achttien melkinrichtingen die nog geen plan hadden voor de volledige overschakeling van melkbussen op melktanks, aldus het LEI. Tot deze bedrijven behoorden onder meer „Oost- Groningen” in Winschoten, het DOMO-bedrijf in Marum, Acmesa in Assen, de „Zuidoosthoek” in Oosterwolde en een aantal inrichtingen bij Staphorst. De heer D. Hoitinga, directeur van; zowel de „Zuidoosthoek”, als „Oost-Groningen”, zegt dat in zijn bedrijven nooit druk op de boeren is uitgeoefend om op melktanks over te gaan. „Wij hebben daar, onze mensen altijd volledig vrij in gelaten. Wij hebben het nooit op willen dringen. Wie zijn melk liever in melkbussen aflevert mag dat nog steeds doen. Ik heb dan ook géén enkel begrip voor het harde DOMO-standpunt. Dat heeft alleen maar geleid tot een hoop soesa en frustraties bij veel boeren en het heeft hooguit tot resultaat gehad dat bij DOMO wat eerder het punt bereikt wordt waarop honderd procent van de boeren een melktank.”

Dat het onder druk zetten van boeren kennelijk niet nodig is om toch het beoogde doel te bereiken bewijst de heer Hoitinga met enkele „aardige cijfers.” Van de boeren die aan Oosterwolde leveren hééft nu 84 procent op volkomen vrijwillige basis en zonder enige druk van

onze kant, een melktank aangeschaft. In Winschoten ligt dat percentage nog hoger, namelijk ruim 92 procent. Het is eigenlijk heel simpel. De moderne, technologie en de economie wijzen de boeren vanzelfde weg naar de melktank”.

Niet te ontkennen, valt dat de gelijktijdige verwerking van melkbussen en melktankwagens duurder is voor de melkinrichtingen. De heer Hoitinga legt uit dat boeren die nog met melkbussen werken 0,6 cent per liter méér voor het transport, moeten betalen dan boeren die op melktanks zijn overgeschakeld. De laatste groep, ontvangt bovendien een melktankpremie van 1,6 cent per liter. Het bruto voordeel, bij het gebruik van een melktank bedraagt dus 2,2 cent per liter. Een aanzienlijk verschil, maar daar moeten natuurlijk wel de kosten van de melktank en bijkomende voorzieningen van worden afgetrokken. „En ik ben ervan overtuigd dat een kleine boer als Boerema inderdaad goedkoper uit is met melkbussen”, zegt directeur Hoitinga. Niettemin verwacht ook hij dat binnen enkele jaren de melkbus definitief tot het verleden behoort.

Bron: Zuivelzicht nr. 1981- nr. 52-53

Omschakeling op tankmelken vrijwel voltooid

In een korte periode is vrijwel de hele Nederlandse melkveehouderij versneld overgegaan van melkbussen op diepkoeltanks. Alleen in het midden en oosten van het land zijn nog zuivelfabrieken waar de meeste veehouders de melk in bussen aanvoeren.

Het Landbouw-Economisch Instituut heeft onderzocht hoe dit omschakelingsproces is verlopen, hoe de zuivelfabrieken en de boeren zich daar tegenover opstelden en wat de invloed is geweest op de bedrijfsvoering in de melkveehouderij ²⁸⁾.

De zuivelfabrieken speelden bij de omschakeling een centrale rol. Doordat zij overgingen op de zgn. rijdende melkontvangst kregen zij belangrijke kostenvoordelen en ontvingen zij melk van betere kwaliteit. Ze bevorderden dit proces door voorlichting te geven aan de veehouders en door financiële hulp bij de aanschaf van een tank.

Melkveebedrijven

Op de grotere melkveebedrijven werd bij de omschakeling een belangrijke arbeidsbesparing verkregen, maar op de kleinere werd dit voordeel veelal overtroffen door het nadeel van de noodzakelijke investeringen. Het gevolg was dat het melkvee op veel bedrijven met kleine veestapels werd afgestoten waardoor de bestaanbasis van de betreffende veehouders wegviel.

Het is dan ook duidelijk dat niet alle veehouders konden instemmen met de plannen tot omschakeling die door de zuivelondernemingen eind van de jaren zeventig werd opgesteld. In enkele gevallen ging de beoogde snelle omschakeling daarom niet door.

Overheid

De overheid heeft de investeringen in het tankmelken van 1976 tot 1980 gestimuleerd.

28) op http://www.zuivelfabrieken.nl/_wp_pdf/1981-Ontwikkeling-tankmelken-Lei_2010-03-20.pdf

Ca. 12.000 veehouders met kleine bedrijven hebben gebruik gemaakt van een investerings-subsidie voor melktanks en melklokalen. Verder steunde de overheid in veel gevallen de benodigde infrastructurele aanpassingen, zoals de verzwaring van het elektrisch net en de erfverharding. Tenslotte konden van 1977 tot 1980 zo'n 4.000 veehouders gebruik maken van de premieregeling voor het niet in de handel brengen van melk en zuivelprodukten, waardoor de schade bij beëindiging van de melkerij enigszins kon worden opgevangen.

TECHNOLOGIE IN DE LANDBOUW: UITDAGING VOOR DE NATUURBESCHERMING

Teo Wams, Henny van der Windt

Leek, mei 1977. Uit protest tegen het 'dwang-tankmelkplan' van de DOMO brengen zestig boeren uit het Zuidelijk Westerkwartier demonstratief hun melk met een gehuurde vrachtwagen naar de melkfabriek van 'de Zuidoosthoek' in Oosterwolde. Deze actie volgt op een rondschrijven van de DOMO-fabriek in Marum, waarin wordt meegedeeld dat alle boeren in het gebied per 1 november 1977 een melktank moeten hebben. Na deze datum zullen namelijk geen melkbussen meer opgehaald worden.

Dit is slechts één van de vele tekenen van onrust onder boeren overal in Nederland naar aanleiding van de voortvarende manier waarop de zuivelindustrie in de jaren '70 de melktank invoerde. Een ander voorbeeld komt uit september 1978. Tachtig woedende veehouders bezetten toen de zuivelfabriek in Hoogeveen en hielden een dag lang vier bestuursleden van de DOC (Drents-Overijsselse Combinatie) vast. Aanleiding was de tankmelkplannen van die coöperatie. En in Drente verzamelden aktievoerende boeren zo'n 1000 handtekeningen onder kollega's. Er tekenden zelfs velen die al een melktank hadden, om te protesteren tegen de dwang op hun kollega's.

Het verzet tegen de invoering van de melktank is geen op zichzelf staand incident. In de na-jaar 1983 uitgekomen nota 'Boer blijven' schrijft het Nederlands Agrarisch Jongeren Kontakt (NAJK):

... wanneer met betrekking tot de technische ontwikkeling in zijn algemeenheid en de micro-elektronika en de daarmee samenhangende automatisering in het bijzonder de zaak op z'n beloop wordt gelaten is de kans groot, dat de niet te stuiten automatiseringsgolf een nieuwe ronde zal inluiden in de wedloop naar grotere en minder bedrijven. Van verbetering van het welzijn van de meerderheid van de agrarische beroepsbevolking zal nauwelijks sprake zijn."

Momenteel heeft zo'n 80 procent van de melkveehouders een koeltank op het bedrijf. In de jaren zestig en zeventig heeft deze methode van melk opslaan de melkbus grotendeels verdrongen. Zoals we hierboven zagen, heeft deze ontwikkeling bij veel boeren tot kritiek en verzet geleid.

Wie heeft er voor gezorgd dat de invoering van de melktank toch zijn beslag kreeg? In het begin van de jaren '60 nam een onderzoeksinstelling van de overheid het initiatief om de eerste melktank uit Amerika naar Nederland te halen. Na enig experimenteren op kleine schaal zette de overheid in samenwerking met de zuivelindustrie een aantal regionale proefprojecten op, waaronder twee in DOMO-gebied: rond Bedum en bij Emmen. Toen de proefprojecten succesvol bleken en grotere boerenbedrijven op eigen initiatief tanks begonnen te plaatsen, veranderde de aanvankelijke terughoudendheid van de zuivelindustrie in enthousiasme.

Voor de zuivelindustrie betekent de melktank een forse besparing op de transportkosten (twee maal per week melk ophalen in plaats van twee maal per dag!). En de mogelijkheid de melk over grotere afstanden te transporteren maakt verdere centralisatie van de melkverwerking mogelijk. Om voluit te kunnen profiteren, moest echter wel het bussentransport opgeheven worden. De DOMO was de eerste zuivelindustrie die daartoe een plan opstelde, dat voorzag

in een geleidelijke afbouw van buslijnen tot 1980. Het was dit plan, dat de hierboven beschreven protesten opleverde.

Hoe kon een dergelijk plan tot stand komen in een coöperatie die toch eigendom is van de boeren?

Een belangrijke oorzaak is de structuur van een coöperatie als de DOMO. Deze is getrappt, wat betekent dat de boeren geen rechtstreekse invloed op het beleid hebben. Een tweede faktor is de snel toegenomen ingewikkeldheid van het bedrijf. De DOMO is uitgegroeid tot een echte multinational, met een uitgebreide top met specialisten op technisch en economisch terrein. Hier wordt het beleid uitgestippeld, zodat de invloed van de boeren in wezen alleen nog formeel bestaat. De steevaste reactie van de DOMO-direktie op alle boeren-protesten tegen het tankmelkplan was, dat het om een democratisch genomen besluit ging, waar niet meer aan te tornen was. Juridisch gezien had ze daar gelijk in. De enige aktie die niet stuk liep op de houding van direktie en bestuur was die in het Zuidelijk Westerkwartier. Daar wisten de boeren opschorting van de DOMO-plannen af te dwingen.

Kleine boeren

Wat betekent een technologische ontwikkeling als de invoering van de melktank nu voor de boeren?

Bij het beantwoorden van deze vraag ontdekken we al snel dat men eigenlijk niet van de boeren kan spreken. Eén van de aktievoerders in het ZWK zei tegen de Leekster Courant: „Het verplichte tankmelkplan dat de DOMO voert, is gewoon een sanering van kleine boeren. Er is geen plaats meer voor een boer, die zo'n twintig koeien melkt.” Deze boer kwam tot zijn uitspraak doordat plaatsing van een melktank onvermijdelijk een aantal aanpassingen op het bedrijf met zich meebracht. Hiertoe behoren de inrichting van een melklokaal met krachtstroom en heet stromend water en verharding van het erf voor de tankwagen van de Rijdende Melk Ontvangst (RMO).

Wie melk in de tank leverde, kreeg weliswaar een toeslag, maar voor de kleinere bedrijven was die nauwelijks voldoende om de lopende kosten als tankhuur, gas, water, elektriciteit en schoonmaakmiddelen van te betalen. Ook een subsidieregeling van de overheid voor boeren met 11-28 koeien kon de pijn niet verhelpen. Veel boeren, met name ouderen en boeren met kleine of gemengde bedrijven keerden dan ook de melkveehouderij de rug toe. Dit heeft ongetwijfeld een belangrijke bijdrage geleverd aan de dramatische daling van het aantal DOMO-boeren tussen 1970 en 1980: van 8100 naar 3800! Wat deze sanerende werking betreft is de melktank geen uitzondering.

De komst van de melkmachine in de jaren '50 en '60 heeft ook een golf van bedrijfsbeëindigingen met zich meegebracht. En in een recente studie over de toepassing van biogasinstallaties te lezen dat bij de huidige stand van techniek en economie zo'n installatie over het algemeen uit kan op bedrijven met meer dan 170 melk- en kalfkoeien of meer dan 1250 mestvarkens. In dit geval zijn het dus alleen de zéér grote bedrijven die profiteren.

Modernisering en arbeidsverlichting Voorstanders van ongeremde technologische vooruitgang in de landbouw stellen dat daardoor het werk van de boer veraangenaamd kan worden en de produktiviteit verhoogd. In de praktijk blijkt dit slechts gedeeltelijk op te gaan. Voor de grotere bedrijven was de invoering van de melktank een uitkomst. Men hoefde nu niet voor tweemaal daags een groot aantal melkbussen naar de weg te zeulen. Bovendien legden deze boeren vaak ook een melkleiding aan, waardoor de melk rechstreeks van de koe naar de tank stroomt. Een echt modern melkwinningsstelsel bestaat uit een doorloopmelkstal, melklei-

ding en melktank. Veel boeren met een ligboxenstal hadden de eerste twee al. Voor hen betekende de komst van de melktank dus de volgende schakel, die het systeem vervolmaakte en daarmee verdere ontwikkeling van het bedrijf mogelijk maakte.

Op de kleinere bedrijven liep het allemaal heel anders. Daar moest de melk nu in plaats van naar de weg naar de tank gebracht worden. Wanneer dit met emmers of bussen gebeurt is het zwaar werk. Het nemen van een verrijdbaar tankje voor dit doel brengt weer kosten met zich mee. En de aanleg van een melkleiding is op deze, vaak onpraktische bedrijven helemaal duur. In een open brief aan de DOMO schreven PvdA, PPR en PSP in Drente in 1975: „Het valt niet te ontkennen, dat het tankmelken voor veel landbouwers een goede zaak zal zijn, vooral voor de zg. ontwikkelingsbedrijven. Maar wij moeten vaststellen, dat een grote groep zover nog niet is”.

Hierboven gaven we al aan, dat een deel van de kleinere boeren koos voor bedrijfsbeëindiging. Anderen probeerden de door het tankmelken veroorzaakte extra kosten te compenseren en zo mogelijk ook nog te profiteren van de mogelijkheid tot arbeidsverlichting. Dit betekende dat door de komst van de melktank veel bedrijven uitgebreid en gemoderniseerd werden. Zo'n aanpassing bleef deels beperkt tot een kleine uitbreiding van de veestapel. Maar er waren er ook die het grondiger aanpakten en tot nieuwbouw overgingen, bijvoorbeeld een ligboxenstal. Deze effecten waren zo omvangrijk, dat verschillende direkt betrokkenen ons zeiden dat ze de invoering van de melktank als een revolutie in de melkveehouderij beschouwden.

De langzamerhand op gang komende invoering van de komputer in de landbouw kan voor vergelijkbare effecten zorgen. De mikro-elektronika is op een drietal gebieden toe te passen:

1. Bij het productieproces op het bedrijf (automatische krachtvoerdosering per koe, klimaatregeling, geautomatiseerde transportsystemen e.d.).
2. Bij de administratie.
3. Bij het gebruik maken van informatie van buitenaf, zoals melkcontrôlegegevens en dagprijzen van ruwvoer.

Het NAJK verwacht dat de invoering van de mikro-elektronika gevolgen voor de boeren zal hebben, zoals we die ook bij de melktank zagen. De komputer maakt het mogelijk meer koeën per man te melken. Onder de huidige omstandigheden zal de boer daar zeker gebruik van maken. Dit leidt op zich al tot een vergroting van de verschillen tussen de bedrijven. Hier komt nog bij dat met name de grotere bedrijven van de komputer zullen profiteren. Ten eerste omdat hij voor hen beter betaalbaar is en ten tweede omdat automatisering vooral inspeelt op problemen van grote bedrijven.

Natuurbeschermers en technologie

De meeste natuurbeschermers beseffen dat er een verband is tussen technologische ontwikkelingen in de landbouw en de achteruitgang van natuur en landschap. De invoering van de kunstmest en de opkomst van chemische bestrijdingsmethodes vormen daarbij de bekendste voorbeelden. Maar ook het toenemend gebruik van zware machines en veranderende maai-regimes worden genoemd. Deze inzichten zijn echter weinig diepgaand en leiden vaak tot een afwijzing van iedere vorm van 'modernisering'. Aangezien deze een heel belangrijk kenmerk is van de nu gangbare landbouw, komt men dan tot de konklusie dat alleen door alternatieve landbouw of reservaatvorming nog enige natuur gered kan worden. Zoals uit de overige artikelen in dit nummer blijkt, kiest de 'nieuwe natuurbescherming' een andere benadering. Deze beweging probeert samen met boeren te komen tot een landbouw die zowel wat milieu-effecten betreft als uit sociaal oogpunt aanvaardbaar is.

In zo'n aanpak past geen simpele afwijzing van iedere technologische ontwikkeling. Er zijn immers ook nieuwe technieken denkbaar die het milieu sparen, bijvoorbeeld op het gebied van de mestverwerking, de terugwinning van warmte uit melk of nauwkeuriger en zuiniger bespuitingstechnieken. Of technieken die sociaal gezien voor boeren voordelen opleveren en ervoor het milieu nauwelijks toe doen. De nieuwe natuurbescherming moet dus criteria ontwikkelen voor de wenselijkheid van technologische ontwikkelingen in de landbouw. Om een bepaalde ontwikkeling aan die criteria te kunnen toetsen, is inzicht nodig in de -te verwachten -milieu-effecten van die ontwikkeling. Daarnaast moet gewerkt worden aan een strategie om, liefst samen met boeren, greep te krijgen op de technologie en deze in een gewenste richting om te buigen.

Milieu-effecten

De invoering van de melktank heeft verschillende milieugevolgen met zich meegebracht. Allereerst zijn er effecten die regelrecht voortvloeien uit plaatsing en gebruik van melktanks. Hierbij kunnen we denken aan het veranderend aanzien van boerenerven door verharding en vervuiling van omringende sloten door het lozen van afvalwater van de tankreiniging. Belangrijker zijn echter de effecten die indirect door het tankmelken teweeggebracht zijn. Deze zogenaamde 'geïnduceerde effecten' vloeien voort uit het feit dat - zoals hierboven geschetst - de melktank een versnellende invloed heeft gehad op het proces van sanering en modernisering in de melkveehouderij.

De belangrijkste gevolgen hiervan zijn samen te vatten in twee termen: specialisatie en intensivering.

Specialisatie treedt zowel per bedrijf als per streek op. Op het Drents plateau waren enkele tientallen jaren geleden nog erg veel gemengde bedrijven. De akkerbouw werd op de hooggelegen essen bedreven, de veeteelt in de lager gelegen beekdalen. De 'ontmenging' leidt er toe dat de variatie in het landschap kleiner wordt. Er blijven vooral maisakkers en grasland over. Hierdoor neemt ook de rijkdom van flora en fauna af. De Veenkoloniën is een voorbeeld van een streek waar de melkveehouderij vrijwel geheel verdwenen is. Het ontbreken van organische mest leidt er toe dat de grond van de aardappelakkers sterk verarmt en dreigt weg te waaien. Tegelijkertijd kampt men elders met mestoverschotten!

Intensivering betekent dat het aantal koeien per arbeidskracht en per hectare toeneemt. Dit gebeurt wanneer de veestapel uitgebreid wordt, aangezien er bijna nooit evenredig grond bijgekocht wordt. Deze is immers schaars en duur. Intensivering betekent dat er meer mest geproduceerd wordt, die meestal in de vorm van drijfmest over het land uitgereden wordt. Het op het land brengen van toenemende hoeveelheden drijfmest brengt verschillende milieuproblemen met zich mee. Door intensivering neemt ook de behoefte aan veevoeder toe, wat bijvoorbeeld kan leiden tot vaker en vroeger maaien of tot een intensieve beweiding van het grasland. Het laatste is met name nadelig voor weidevogels. Een voorwaarde voor intensivering is het toegankelijker maken van het land, bijvoorbeeld door diep-ontwatering en de aanleg van verharde kavelwegen. Met name ontwatering heeft grote gevolgen voor flora en fauna van de weidegebieden.

Een laatste gevolg is de verbetering van plattelandswegen. De DOMO heeft in Drente het initiatief genomen tot het opstellen van een plan dat alle plattelandswegen berijdbaar moest maken voor de RMO. Hier zijn verschillende wegverzwaringen en -verbredingen uit voortgevloeid. Behalve dat de landweg door een dergelijke ingreep een ander aanzien krijgt, treedt ook het effect op, dat een betere weg meer verkeer aantrekt (toerisme), waardoor in dat gebied meer verstoring van bijvoorbeeld weidevogels optreedt.

Kriteria

Op basis van de gegevens over de melktank kunnen we een aantal criteria opstellen voor de aanvaardbaarheid van een technologische ontwikkeling:

1. De procedure van de invoering moet democratisch zijn en boeren niet de vrijheid ontnemen het eigen bedrijf te 'besturen'.
2. Een nieuwe technologie is alleen aanvaardbaar als deze de inkomens en sociale omstandigheden van boeren - minimaal - niet negatief beïnvloedt.
3. De werkgelegenheid in de landbouw mag er niet nadelig door beïnvloed worden.
4. Een nieuwe technologische ontwikkeling mag niet strijdig zijn met het streven naar beheersing van de produktie-omvang.
5. Er moet voorkomen worden dat de direkte of indirecte effecten van zo'n ontwikkeling nadelig zijn voor het milieu of leiden tot energteverspllltng.

Alternatieven

Hoe zou een alternatief van de natuurbescherming op basis van deze criteria eruit kunnen zien?

In het geval van de melktank was het niet verstandig geweest om te proberen de invoering tegen te houden. De alternatieven hadden met name de manier van invoeren moeten betreffen. Het is immers juist de dwang tot het nemen van een tank die heeft geleid tot een stroom van bedrijfsbeëindigingen en tot versnelde groei en intensivering van de blijvers. Daar komt bij dat er ook boeren waren, voor wie de melktank een belangrijke vooruitgang betekende. Het zou onzin zijn deze groep een verlichting van de arbeid te ontzeggen. Bovendien richtte ook het boerenprotest zich tegen de manier van invoeren. Het was voor de natuurbescherming goed mogelijk geweest om daar bij aan tee sluiten.

Konkrete alternatieven hadden kunnen zijn: geen gedwongen plaatsing van melktanks; zodanige toeslag op tankmelk dat ook kleine boeren quitte konden spelen en speciale steunregelingen voor kleine bedrijven. Deze samenwerkingsmogelijkheden zijn destijds door de natuurbescherming niet aangegrepen. Wel draait er sinds enige tijd bij Wommels met steun van Natuurmonumenten een projekt waarbij een aantal boeren gezamenlijk een melktank gebruikt.

Ieder brengt daar dagelijks zijn eigen melk heen. Verder wordt de tank twee maal per week op de gebruikelijke manier door een RMO leeggezogen. Wanneer dergelijke samenwerkingsverbanden op ruimere schaal ingang hadden gevonden, was heel wat ellende te voorkomen geweest. Een zelfde aanpak zou ook de voordelen van een biogasinstallatie of windmolen binnen het bereik van kleinere bedrijven kunnen brengen. Het is overigens goed mogelijk om naast deze 'indirèkté milieu-eisen ook heel direkte voorwaarden te stellen aan de invoering van een nieuwe technologie. Bij de melktank hadden bijvoorbeeld eisen gesteld kunnen worden aan energieverbruik en behandeling van het afvalwater.

Ook de invoering van de mikro-elektronika lijkt vooralsnog niet volgens bovenstaande criteria te verlopen en dient dus zeer kritisch benaderd te worden. Dit neemt niet weg dat de computer de arbeid van de boer kan verlichten, vooral op het psychische vlak. En door betere procesbeheersing kan de landbouw er ook milieuvriendelijker mee worden. Ongenuanceerd afwijzen lijkt ook bij de mikro-elektronika onverstandig en irreëel te zijn.

Greep op invoering

Boeren noch natuurbeschermers zijn gebaat bij de manier waarop tegenwoordig technologische ontwikkelingen in de landbouw tot stand komen. Dit besef biedt een basis om gezamenlijk te proberen meer greep op deze ontwikkelingen te krijgen. Daar zit heel wat aan vast,

want een technologie maakt verschillende fasen door, voordat hij werkelijk in praktijk gebracht wordt. De fase van onderzoek en ontwikkeling is heel belangrijk, maar onttrekt zich in de praktijk grotendeels aan democratische controle. Het meeste onderzoek is nu nog gericht op vergroting van de produktie en afgestemd op de behoefte van grote, moderne boerenbedrijven. Het Centrum voor Landbouw en Milieu probeert tegenwicht te bieden door zich te richten op milieuvriendelijke technologie. Daarnaast moet er, onder andere via de politiek, gestreefd worden naar een ombuiging van onderzoek en ontwikkeling van bijvoorbeeld de Wageningse instellingen in deze richting.

Wanneer een nieuwe technologie klaar is om ingevoerd te worden, maken overheid en bedrijfsleven afzonderlijk of gezamenlijk plannen. Ook deze plannenmakerij is meestal afgestemd op de bedrijven 'van de toekomst'. Druk op de zuivelcoöperaties om de belangen van alle boeren ter harte te nemen en beïnvloeding van het overheidsbeleid zijn in deze fase van groot belang.

De meest zichtbare fase, is die van de daadwerkelijke invoering. Als deze is aangebroken is er al zoveel in gang gezet, dat het proces moeilijk meer is te stoppen. Toch kan er in deze fase nog fors bijgestuurd worden, bijvoorbeeld door de coöperatie te pressen om de kleine boeren te ontzien en bij de overheid een subsidieregeling af te dwingen. Of door het Produktschap voor de Zuivel richtlijnen te laten maken voor de wijze van invoering.

Samenwerking tussen boeren en natuurbeschermers betekent in onze ogen niet dat allerlei tegenstellingen en conflicten onder tafel gewerkt moeten worden. Maar het voorbeeld van de melktank brengt ons tot de konklusie dat een dergelijke samenwerking niet alleen in theorie, maar ook in de praktijk mogelijk én wenselijk is.

* Het onderzoeksrapport „*De melktank, de boeren, de DOMO en het milieu*” is te bestellen bij de Vakgroep Maatschappelijke Biologie (i.o.), xxxxxx

MARIUS DE VRIEZE - Van melkbussen tot tankwagen met computer

ZIERIKZEE - „'t Was vroeger weliswaar sjouwen niet die melkbussen, maar eigenlijk is er nu geen aardigheid meer aan”. Een constatering over het vorderen der techniek van Mary Leendert de Vrieze, bij de melkveehouders op Schouwen-Duiveland beter bekend als Marius.

Hij rijdt aanstaande vrijdag (25 januari) al weer vijfentwintig jaar langs de Schouwse boeren om melk bij ze op te halen. Vroeger met een vrachtwagen. Iedere dag een „vrachtje” (zegt hij) van 300 bussen, gevuld elk veertig kilo wegend. Dus verstouwde hij twaalf ton per dag. Sinds ruim tien jaar gaat dat met de tankwagen, die 10.000 liter melk kan bevatten. In de nabijheid van zijn huis wacht nog een tank/aanhangwagen van 20.000 liter. Met die twintig meter lange combinatie rijdt hij regelmatig naar Rotterdam, Maasdam of Gouda, naar een van de fabrieken van de Melkunie.



Mary (Marius) de Vrieze verkiest het vrije leven op de weg boven het bureau.

Computer

Ook in dit vak heeft de computer zijn intrede gedaan, waarmee het edel handwerk tot een minimum werd teruggebracht. De op de tankwagen gemonteerde computer geeft een nauwkeurige registratie over bijvoorbeeld hoeveelheid en kwaliteit (zuurtegraad).

De Vrieze vertelt hoe dat jarenlang te werk ging. Hij keurde zelf de melk bij de boer. Een beetje aftappen uit de opslagtank en nauwgezet keuren op reuk, smaak of geur. Weliswaar ook wel met behulp van instrumenten, maar het reukorgaan bleef daarbij erg belangrijk.

Vertrouwde De Vrieze het niet, dat werd er bij de boer een pannetje melk op het vuur gezet om te kijken of die niet schiftte. Want zou er verkeerde melk tussen al, die duizenden liters goede in de tankwagengerechtigden komen, dan kon de hele boel wel overboord. Hij moet nog wel iedere dag een monster nemen, dat wordt gebruikt voor de bepaling van de prijs. De jubilaris volgde voor die keuring een speciale cursus, toen hij in plaats van met de vrachtwagen met de tankauto ging rijden.

Dat was ruim tien jaar geleden, toen de Melkfabriek in Zierikzee (De Verenigde Zuivelbereiders 'VZ') een fusie aanging met de Melkunie. Van die tijd af werden in Schouwen-Duiveland als eerste in den lande de melkveeboeren verplicht met opslagtanks te gaan werken. Voor de kleine bedrijfjes was die investering te kostbaar, vandaar dat er ettelijken afvielen. Deze veelal gemengde bedrijven deden daarom hun koeien weg.

In de tijd van de bussen waren er 600 adressen langs te gaan, nu zijn er 72(!) over. De Vrieze neemt er daarvan 36 voor zijn rekening, de andere helft doet zijn college Frits Torensma uit Ouwerkerk, die eind van dit jaar eveneens een kwart eeuw in dat werk bezig is. Nu met gekoelde tankwagens, waarbij de melk uit de tank bij de boer via een gesloten circuit, waar geen licht of lucht bij kan, wordt overgepompt.

De Vrieze verwacht dat er met de nu ingestelde „superheffing” ook weer vijf of zes melkveehouders zullen afvallen.

Hij is over die zaken in die 25 jaar heel wat te weten gekomen.

Gladde dijken

Vanzelfsprekend liggen de bedrijven van die hij langs gaat veelal in de polder, hoewel er bijvoorbeeld in Ouwerkerk nog enige in de omgeving van de dorpskern zijn gesitueerd. Bij winterweer is dat wel eens gevaarlijk rijden, maar deze winter had hij van gladheid nog weinig last. Hij is er echter op voorbereid, want zand, zout en een schop heeft hij dan altijd bij zich.... Een jaar of vijf geleden, toen de winter eind februari/begin maart zo bar was, werd hij wel gebeld door het Waterschap dat graag wilde weten waar de meest gevaarlijkste plekken te vinden waren. Waarop daar linea recta werd heengereden om te strooien.

Want Mary de Vrieze is altijd vroeg op pad. Hij vertrekt om half zeven voor het inzamelen van de melk en na de middag rijdt hij met zijn combinatie naar een van de fabrieken. Een negenurige werkdag gaat daar altijd wel mee heen.

's Woensdag en 's zondags is hij vrij. En nu ook vrijdag, de dag van het jubileum. Hij wilde geen receptie in Bodegraven, het hoofdkantoor van de Melkunie, maar stelde meer prijs op een „etentje in privé-sfeer”, met echtgenote en drie kinderen, en vertegenwoordigers van het bedrijf. Waarmee de directie graag akkoord ging.

Een keurig opgepoetste melkbus in de hal van zijn woning aan de Karnemelksvaart herinnert nog aan vroeger tijden. „Maar 't is geen melkbus van de melkveehouder. Deze is van een melkboer” maakt hij duidelijk, „die daar vroeger met paard en wagen mee langs de deur kwam”. Daarom zit er een koperen plaatje met de vermelding „melk” op. Een herinnering aan vroeger tijden, waaraan De Vrieze nog wel eens met weemoed terugdenkt. Hoewel hij zijn vrije leven duidelijk op prijs stelt. „Want achter een bureau zitten is niets voor hem”, aldus zijn echtgenote Leny de Vrieze-van Dongen.



Bron: 100 JAAR ZUIDOOSTHOEK blz. 104 >

Bussenboeren Marum in de slag met de DOMO

Als een volslagen verrassing verscheen er op dinsdagmorgen 3 mei 1977 's ochtends om ± halfelf een aantal trekkers met wagens onder begeleiding van een tiental boeren met de bus-
senmelk van ongeveer 60 boeren, allen DOMO-leveranciers - en geen leden - uit het Zuidelijk Westerkwartier: het gebied van Grootegast, Marum, Zevenhuizen. Zij moesten tankmelken en dat wilden of konden zij niet. De melk werd in ontvangst genomen, omdat het een kwestie was van: „*Jullie of een ander*”. Het was een actie, die al enige tijd was voorbereid. Op verschillende bijeenkomsten hadden deze „bussenboeren” al gedreigd „andere stappen” te zullen ondernemen als de DOMO de verplichting tot tankmelken zou handhaven. Zouden hun eisen niet worden ingewilligd, dan bleven ze leveren aan „De Zuid-Oost-Hoek”. „Nog een echte coöperatie”, aldus één der actievoerders, „want bij de DOMO hebben de boeren geen klap meer te zeggen. Het is daar de top, die beslist”.

Onderstaande uit: „Nieuwsblad van het Noorden”, van woensdag 4 mei 1977

DAGOPBRENGST AFGELEVERD BIJ FABRIEK IN OOSTERWOLDE

Actie van boeren tegen melktank

Ongeveer veertig boeren uit het Zuidelijk Westerkwartier, die zich al enige maanden verzetten tegen het melktankplan van de Domo, hebben de koe bij de horens gepakt. Zij lieten gisteren voor de eerste keer hun dagopbrengst - tussen de 20.000 en 25.000 liter - naar de zelfstandige zuivelfabriek De Zuidoosthoek in Oosterwolde brengen. Het gaat om zogenaamde leveranciers (niet-leden) van de Marumer melkfabriek, een dochter van Domo. Het is mogelijk, dat het aantal protestboeren nog groter wordt, omdat het actiecomité overweegt de „vrije” route tot en met Zevenhuizen uit te breiden.

Zowel voor de Marumer, als voor de Friese zuivelfabriek kwam de actie als een volslagen verrassing. Directeur Walters van de Zuidoosthoek: „De boeren stonden gistermorgen onaangekondigd met een kleine driehonderd bussen voor de deur.

*We hebben de melk in ontvangst genomen, omdat het een kwestie was van: *Jullie of een ander.*”*

Directeur L. Gotter van Marum, die gisteravond pas van de breuk met de leveranciers hoorde, wilde geen commentaar geven. Bekend is, dat vanaf het hoofdkantoor van de Domo inmiddels het initiatief is genomen tot een gesprek over



de kwestie met de Zuidoost-hoek. „Tot dat overleg zijn we bereid,” aldus de heer Walters, die zich - voor wat zijn fabriek betreft - op het standpunt stelt, dat de aanschaf van een melktank niet verplicht kan worden gesteld. „wij laten onze leden vrij.” De Domo heeft, zoals bekend, uit rationele overwegingen wel deze voorwaarde gesteld en Marum als het eerste gebied aangewezen waar de bussen geheel moeten verdwijnen.

Dreigend

De door de heer J. Boerema uit Grootegast op gang gebrachte actie heeft met de levering van de protestmelk aan Oosterwolde een scherp karakter gekregen. De „bussenboeren” hadden op drukbezochte bijeenkomsten al gedreigd „andere stappen” te zullen ondernemen, wanneer de Domo de verplichting tot melktanken zou handhaven. „We hebben echter gemerkt, dat praten geen zin heeft. Voor ons heeft Marum afgedaan,” zegt de heer S. van Dijk uit Zevenhuizen, lid van het actiecomité. Van dat comité ging gisteren een aantal leden mee op de eerste rit om bij het laden en lossen te assisteren.

Wanneer hun eisen niet door de Domo worden ingewilligd, blijven de bussenboeren leveren aan de Friese coöperatie. „Nog een echte coöperatie,” meent de heer Van Dijk, „want bij de Domo hebben de boeren geen klap meer te zeggen. Het is daar de top, die beslist,” De Zevenhuister melkveehouder verwacht dat door de uitbreiding tot de gemeente Leek, nog veel meer leveranciers Marum de rug toe zullen keren, „Er komen dan nog minstens honderd bussen per dag bij.”

Met hun verrassingsactie hebben de „bussenboeren” in elk geval bereikt, dat de Domo het overleg weer heeft geopend. Dat was namelijk gestrand.

De heer Van Dijk daarover: „Bij de Domo kregen we te horen: Jullie zijn toch vrij om te gaan. Ze hadden natuurlijk gedacht, dat we nergens anders terecht konden, maar dat hebben we ze nu wel laten zien. En als Oosterwolde ons niet had genomen, waren er nog wel andere fabrieken geweest.”

Bij de DOMO was men des duivels en al de volgende dag ging een delegatie van „De Zuid-Oost-Hoek” naar Beilen. Daar werd door het Oosterwoldse bedrijf gezegd, dat er een onjuiste situatie was ontstaan, die zo spoedig mogelijk om een oplossing vroeg. Van de kant van de DOMO wilde men, dat „De Zuid-OostHoek” op de kortst mogelijke termijn zou ophouden DOMO-melk te ontvangen. Eerst dan zou er gepraat kunnen worden. Er moest mee gestopt worden, want de goedwillende veehouders dreigden met een tegenactie en bij de DOMO was men bevreesd „niet in staat te zijn de situatie in hand te houden”.

Deze uitspraak was niet veel meer dan een loos dreigement. Woensdagavond, uiterlijk vrijdagavond 18.00 uur zou de melkontvangst gestopt moeten worden. Merkwaardig was in dit verband, dat bestuur en directie van de DOMO niet met de actievoerende boeren gingen praten. Dat zou bestuurlijk gezien voor de hand hebben gelegen. De DOMO zat in een moeilijk parket. Het besluit tot tankmelken was in de ledenvergadering van de fabriek te Marum genomen en er stond rond f. 2 miljoen subsidie op het spel. Van de zijde van „De Zuid-OostHoek” werd geantwoord, dat het moeilijk zou zijn iets te ondernemen zonder en over de veehouders, die de actie waren begonnen.

De DOMO was echter weinig plooibaar, maar het einde van het gesprek was, dat „De Zuid-Oost-Hoek” zou praten met een afvaardiging van de actievoerende boeren. Op donderdag 5 mei vond het gesprek plaats. De indruk bestond, dat de actievoerende boeren erg gedisciplineerd optraden, zelfs wel naar de DOMO terug wilden, ook het tankmelken niet afwezen, maar niet gedwongen wilden worden. Dit werd doorgegeven aan de DOMO, waar men zeer verontwaardigd reageerde. „De Zuid-Oost-Hoek” zou uiterlijk vrijdagavond moeten ophouden de melk te ontvangen, anders stond men niet in voor de gevolgen. De DOMO bleef star. Over deze houding was men bij „De Zuid-Oost-Hoek” erg verontwaardigd. Maar op maandagavond spraken de partijen weer en afgesproken werd, dat dinsdagmiddag 10 mei in Norg zou worden vergaderd: DOMO, „De Zuid-Oost-Hoek” en een afvaardiging van de actievoerende boeren. Daar werd duidelijk gesteld, dat de zaak tot een oplossing moest komen.

De DOMO was nu toeschietelijker en bereid het dwangmatige van het plan buiten werking te stellen. Men bleef van mening, dat het een goed plan was en ten voordele kwam aan de boer. De woordvoerder van de actievoerende boeren dankte „De Zuid-Oost-Hoek” „voor hun fantastische houding” en de DOMO bood aan de kosten van de vergadering te betalen. Maar daarmee was er geen einde gekomen aan deze affaire. Uit het Zuidelijk Westerkwartier hadden veehouders gevraagd de melk aan „De Zuid-Oost-Hoek” te mogen leveren. Maar daar wilde men, alvorens te beslissen, het rapport over de grensregeling afwachten. Die grensregeling was al lang in de pen. Vele veehouders wilden, als gevolg van het tankmelkplan wel van de DOMO af. Maar ondanks het feit, dat „De Zuid-Oost-Hoek” had voorkomen, dat de zaak op een débacle voor de DOMO zou uitlopen, had men veel kwetsende dingen moeten horen.

De drang van de boeren uit het Westerkwartier om hun melk naar Oosterwolde te brengen, werd groter. Hiermee werd ook bij de DOMO de bereidheid over een grensregeling te praten, groter. Niettemin duurde het nog tot 8 maart 1979 eer een contract over de grensregeling tussen de DOMO en „De Zuid-Oost-Hoek” werd ondertekend. De voorzitter van de F.N.Z. moest er nog aan te pas komen om het zover te brengen. In dit accord werd bepaald, dat 10 miljoen kg melk van niet-gebonden leveranciers uit het Zuidelijk Westerkwartier naar „De Zuid-Oost-Hoek” zou gaan. Zou er meer worden geleverd, dan moest dat worden doorgeleverd naar de DOMO. Dit deel van het accord werd omringd en beschermd door een beleidscommissie en een contractcommissie. Hiermede was het conflict voorshands ten einde.



Tankoorlog verdrijft bus en veehouders van het erf

[blz. 13]

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.

Sluipend kwam die melktank 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.²⁹ 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 zovele 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?



Melkrijder Heuning in Eibergen: het einde van zijn 32-jarige 'rit'.

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

²⁹ Het was niet de eerste melkkoeltank, deze werd in 1959 geplaatst op een boerderij vlak bij Schiphol.

behoorde tot de voorlopers. In 1975 lanceerde de kleine, toen nog zelfstandige coöperatie het plan om al haar leden (56)³⁰ 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 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.



De tank won het van de bus.

'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 persoonlijke bedrijfsvoering van de boer'*.

Binnen het Coberco-gebied in 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 bussenmelkgebied.

30 Elders* in deze map staat dat de aanvang in 1970 was met 118 deelnemers en in 1976 – volledig over op de melktank – er nog 88 leveranciers over waren, 30 vielen af

* in deze map 1976 Zuivelzicht nr. 10

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.



In Terschuur sloten melkrijders de 'bussenperiode' af door brandende bussen op de kettingbaan te zetten.

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 bussenboeren 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 bussenmelker. 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 bussenmelk 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 moeten hier iets doen, liefst in overleg met u*”). Op dat moment telde Coberco nog 8500 bussenmelkers, 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: „*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 bussenmelk meer opgehaald in de gebieden Hoogland, Kampen en Eefde, zogenaamde erkende gebieden. Hier was ook een redelijke oplossing voorhanden van de nog resterende bussenmelkers.

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 bussenmelkers 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 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 bussenmelkers 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 bussenmelk. Bijvoorbeeld, in 1978 kwam 93,2% van de tankmelk in de eerste klas, van de bussenmelk was dat 66,8%.

Hoe lang nog?

Tegen het eind van de zeventiger jaren kwam overal de bange vraag op: ‘Hoe lang nog bussenmelk?’ Volgens het ledenblad van 16 november 1979 was dit de allesoverheersende 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 bussenmelk 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 gebracht. 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 2500ste 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, hoofd-ingenieur directeur Ir. J. Jepma, vond dat de tankmelkerij het imago van zowel melkveehouderij als zuivelindustrie verhoogde. De arme melkbus kreeg een trap na: *„Het verdwijnen van de traditionele melkrijder met het laden en lossen van de melkbussen op en aan de verkeersweg, werkt eveneens mee aan een verbetering van het 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 tankplaatsin-

gen! 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-’begrafenissen’ op een hoger plan dan de tankfeesten.

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 (mát) vot. Wat kunnen wie der toch an doon, de heren zegt zo mát 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. Ongeveer 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*”.

.....

[blz. 72>]

Stap van bus naar tank grootste verandering voor melkveebedrijf

„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”*, 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.....

[blz. 76]

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 geval te zijn. In de landbouw gaan veranderingen meestal geleidelijk aan, maar dit is beslist vlugger 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.”

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



„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 zeventigerjaren 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 moment dat de grotere leveranciers zeiden: akkoord, we vinden het best dat de fabriek nog bussenmelk 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 bussenmelk 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 busseboeren 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.”



De melkrijders in Eefde voor het laatst bijeen in 1980

„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 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 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”.

.....

Eindstrijd bussenmelk in de schijnwerpers van de publiciteit

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 ken 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 bussenmelkfabriek 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 kierperde 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 bussenmelk toch weerkwijt. Op één punt had hij gewonnen. De melk kwam nimmer in de door hem verfoeide tank terecht. De gemeente Staphorst, die nog drie zuivelfabrieken telt, is de enige plaats waar nu nog bussenmelk wordt ontvangen.

Sores

In die roerige zeventiger/begin tachtiger jaren besteedden vooral de regionale dagbladen royaal aandacht aan de stoppende bussenboeren en aan de melkrijders die hun baan kwijtraakten. Tubantia liet op 27 december 1978 veehouder J. H. Beernink uit Vragender aan het woord. Ietswat 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 boe-*

ren 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 druilrige 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 Braveboer kan het maar moeilijk verkroppen dat hij met zijn bedrijfje moet stoppen. Het aantal koeien heeft hij al verminderd, de laatste dieren gaat hij 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, moet je nog maar afwachten. Voor goede kwaliteit kaas heb 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 melkrijder Huinink 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 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’*

(Coberco Post 1982)

Busselarije

Tranen in de ogen

Melkboer, wij zien tranen in je ogen
Melkboer, waarom heb je zo'n verdriet
Het is de laatste keer, dat j'ons bij de oren vat
Die tijd die komt niet weer, 't wordt voor de boeren een groot gemak
De ontwikkeling der tijden, brengt verandering met zich mee
Maar je moet goed begrijpen, het valt toch heus niet mee

Melkboer, zeg kom even een borrel drinken
Melkboer, ja een sigaartje hoort erbij
Het is voor de goeie verhouding, die er altijd is geweest
Maar je moet begrijpen, het is voor ons geen feest
Toch zullen wij ons voelen, erg op ons gemak
Als wij mogen dienen als soevenier of paraplubak

J. ten Harkel, Eibergen

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 bussemelker 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 bussemelkers 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 bussemelkfabriek, 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.

Van melkbus naar melktank

[blz. 193 – 199]

De veranderingen in de bedrijfsvoering in de melkveehouderij waren in de voorgaande vijftig jaar niet gering geweest. Na de Tweede Wereldoorlog hadden er in deze bedrijfstak stormachtige ontwikkelingen plaatsgevonden. De meeste gemengde bedrijven met akkerbouw en vee-teelt hadden plaatsgemaakt voor gespecialiseerde bedrijven voor akkerbouw of vee-teelt met melkproductie. Rond 1960 had het handmatig melken plaatsgemaakt voor de melkmachine.

Toen het machinaal melken werd ingevoerd, werden er voor het melken in de weideperiode verplaatsbare melkmachines vervaardigd. De koeien werden tijdens het melken in de wei aan deze zogenaamde melkwagens vastgezet. Bij de eerste melkwagens moest men de melk nog wel vanuit emmers overgieten in de melkbussen. Die bussen werden nog steeds door de melkrijders bij de boerderijen opgehaald voor transport naar de fabriek.....

Een belangrijke ontwikkeling voor de melkleveranciers was de omschakeling van het melken met mobiele melkinstallaties en het leveren van de melk in melkbussen naar het zogenaamde tankmelken en het opslaan van de melk in melktanks. De aan het begin van de zeventiger jaren ontwikkelde nieuwe methode was uiterst hygiënisch en kwam dus de kwaliteit van de aangeleverde melk zeer ten goede. Daarnaast kon aanzienlijk worden bespaard op de kosten van het dagelijkse transport van de melkbussen. De melk hoefde niet meer dagelijks door een melkrijder naar de fabriek in Westerbork gebracht te worden, maar werd met grote tankauto's bij de boerderij opgehaald en vervolgens rechtstreeks naar de DOMO fabriek in Beilen gebracht. Door deze efficiënte werkwijze kon aan de melkleveranciers een hogere prijs voor de tankmelk geboden worden.

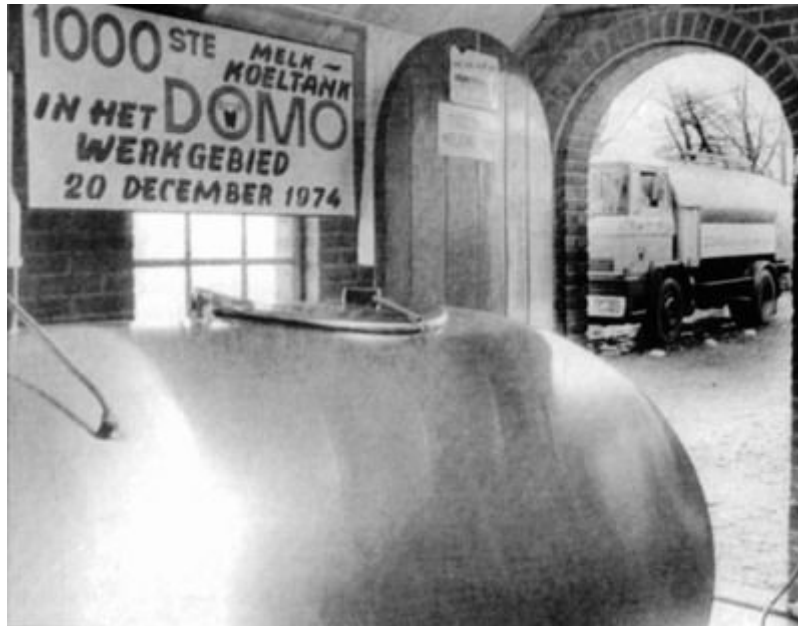
Binnen het werkgebied van de zuivelfabriek werd de eerste tankmelkinstallatie waarbij de melk via melkleidingen direct in de melktank terecht kwam, in 1969 geplaatst in het bedrijf van Jan van Noord in het Scharreveld bij Eursinge. Deze toch nieuwe boerderij was nog uitgerust met een Hollandse stal, evenals de andere nieuwe boerderijen in het Scharreveld.

Na de introductie van de melktank was het voor de boeren aanvankelijk niet verplicht om zo'n voorziening aan te schaffen, maar het werd door de DOMO wel gestimuleerd, onder andere door het verstrekken van een aanzienlijke subsidie op de aanschafkosten. Toch betekende de aanschaf van een melktank voor menig boer nog een hele investering. Hij moest immers zelf zorgdragen voor een geschikte ruimte waarin de tank geplaatst kon worden en ten behoeve van de toegankelijkheid van die ruimte voor de tankwagens moest hij vaak overgaan tot verharding van zijn erf. De kosten konden daardoor toch nog aardig oplopen, zeker als een wat kleinere boer een verbouwing van zijn schuurruimte moest realiseren. Om deze reden werd de aanschaf van een melktank voorlopig niet als verplichting aan de veehouders opgelegd.

De invoering van de melktank betekende het afscheid van de nostalgische werkwijze op de boerderij en de overgang naar een moderne procesindustrie. In het verslagjaar 1971/72 werd door de Westerborker leveranciers al 1,7 miljoen liter uit tanks aangeleverd. In het verzorgingsgebied van de DOMO werd in 1972 de vijfhonderdste melkkoeltank geplaatst bij een boer in Beilen. Twee jaar later was het volume van de Westerborker levering via melktanks al

gestegen tot 8,8 miljoen liter. Toch werd toen nog bijna 19 miljoen liter in melkbussen aangevoerd door de veehouders uit Westerbork.

Op grond van de goede resultaten, met name door de efficiency en de gestegen kwaliteit van de melk, introduceerde de directie van DOMO-BEDUM in 1974 het beleidsplan 'Tankmelken'. Men besloot de overgang naar de melktank centraal te gaan stimuleren, te beginnen bij de onrendabele afgelegen gebieden, waarvandaan het transport van de melkbussen te kostbaar werd. Aan het eind van dat jaar kon de duizendste melktank in het werkgebied van de DOMO geplaatst worden.



Eind 1974 werd door de DOMO de 1000-ste koeltank in het werkgebied geplaatst.

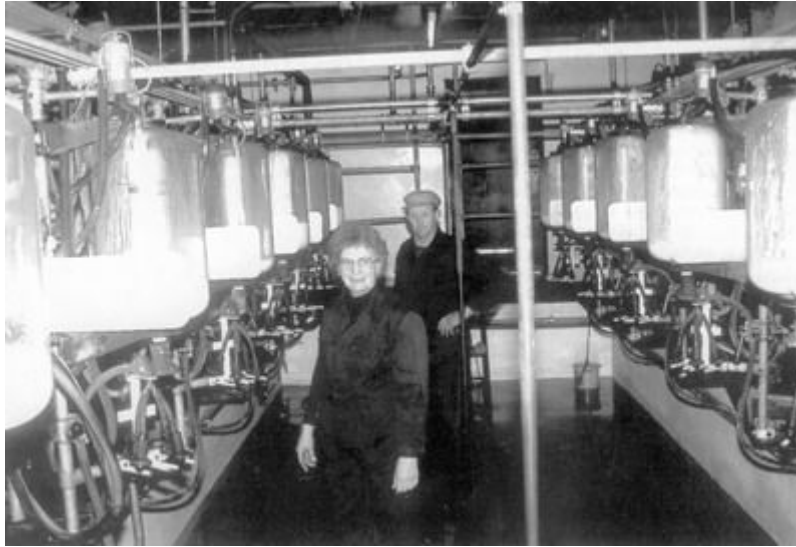
In de volgende jaren ging het ook in Westerbork snel bergafwaarts met de aanvoer van bus-senmelk: in 1976 werd de melk van de nog maar 349 leden van Westerbork al voor 57 % - als tankmelk geleverd.

Advisering en begeleiding

De snelle toename van de hoeveelheid tankmelk was deels te danken aan de goede subsidieregeling en de gunstige melkprijs. Een belangrijke bijdrage daartoe werd echter ook geleverd door de begeleiding die er van fabriekszijde aan de boeren werd gegeven. Het beleidsplan van DOMO-BEDUM voorzag in het verstrekken van professionele hulp aan de veehouders, waardoor zij konden leren om te gaan met de nieuwe methode van melkwinning. De veranderingen als gevolg van de snelle overgang op de huisvesting van het vee in ligboxenstallen, het melken door melkmachines in een gesloten circuit en de melkopslag in melktanks vroegen om een totaal andere benadering inzake het kwaliteitsbeheer, waarbij begeleiding zeer gewenst was. Het omgaan met en het beheersen van deze snelle overgang op nieuwe methoden van winning, opslag en transport van de melk, alsmede van het op stal houden van de koeien vroeg om een kundige begeleiding. Het gebruik van de machines en tankmelkinrichting leidde tot een andere benadering van het kwaliteitsbeheer van de melk.

Door de directie van de zuivelfabriek te Westerbork werd Geert Meijers belast met de taak om de veehouders in het hele aanvoergebied van de fabriek te adviseren en te begeleiden bij het

plaatsen van en omgaan met apparatuur en melktanks. Als melkwinningsadviseur bezocht hij alle aangesloten melkleveranciers in Westerbork en de omliggende dorpen om hun de nieuwste inzichten bij te brengen.



De moderne melkstal met de vrijwel volledig geautomatiseerde melkwinning in de ligboxenstal van Wander Blauw aan de Garmingerstukken in Eursingen. Op de foto Wander Blauw en Janna Blauw-de Weerd.

Het werden drukke tijden voor Geert Meijers. Tijdens de voorbereiding van de inrichting van het melklokaal in de boerderij werden er veel besprekingen gehouden met de melkveehouder. Eerst werd een globaal overzicht samengesteld, waarin de eisen waren opgenomen waaraan de melkstal in het betreffende geval moest voldoen. Er werd berekend hoeveel koeien er gedurende de eerste drie jaar zouden worden gemolken. Vervolgens werd gekeken naar de gemiddelde melkproductie.

In de periode van de opkomst van de melktanks lag die productie op ongeveer 5.000 kilo in de lactatieperiode van de koe. Thans is dat ruim 10.000 kilo melk, dus ruim een verdubbeling in nauwelijks dertig jaar. Die hogere productie kon worden verkregen door uitgebalanceerde voeding, betere leefomstandigheden van de dieren en door gericht fokken op melkproductie.

De zware tankwagens van de RMO, de Rijdende Melk Ontvangst, moesten dichtbij het melklokaal kunnen komen om de melk vanuit de boerderij in de tankauto te kunnen overhevelen. De grootte en de vorm van de te plaatsen tank was afhankelijk van de beschikbare ruimte. Er waren brede, korte en lange, smalle uitvoeringen van de melktank. Bij de bouw van een nieuwe melkstal moest men daarmee rekening houden.

Een ander punt van overleg was of de nieuwe tank door de deur zou kunnen of via het dak (na het openbreken ervan) naar binnen moest worden gebracht. Daarna moest besproken worden welke installaties er nog meer nodig waren, zoals waterleidingen, gasverwarming of boiler voor het spoelwater en apparatuur voor reiniging en ontsmetting van tanks en leidingen.

Veehouders die in de zomer nog in de weide molken, schaften meestal een zogenaamde weidetank aan. De melk werd dan in het weiland direct in de weidetank gepompt en bij de boerderij overgepompt in de grotere melkkoeltank.



Weidetankje achter trekker Eigen opn. Orvelte 1985

In korte tijd nam het aantal melktanks bij de veehouders snel toe. Het beleid van de directie van DOMO-BEDUM was erop gericht om eind 1977 nagenoeg alle melk via de melktanks aangevoerd te krijgen. De melkbussen zouden dan geheel uit het straatbeeld verdwijnen. Dat doel werd krachtig gestimuleerd door het verstrekken van een subsidie van f 1.500.-- per melktank, terwijl daarnaast een gunstiger prijs voor de via de tank aangeleverde melk in het vooruitzicht werd gesteld.

Aanvankelijk hadden de tanks een inhoud van 5.000 à 15.000 liter melk. Ter vergelijking: thans is de inhoud van de grootste tanks 30.000 liter. Sommige leden-veehouders met slechts weinig koeien hadden een tank van maar 400 liter inhoud. Gekscherend werden deze tanks ook wel pakketels genoemd. Die kleine tanks moesten met de hand gereinigd worden, terwijl de grote tanks voorzien waren van een automatisch reinigingmechanisme. Het schoonmaken gebeurde met heet water van 80 graden met een eindtemperatuur van nog minstens 40 graden. Bij het reinigen bij lagere temperaturen kon er een aanslag in de tank komen, wat uiteraard nadelig was voor de kwaliteit van de melk.

De chauffeur van de RMO heeft vrijwel nooit de hulp van de veehouder nodig. Hij weet nauwkeurig welke handelingen hij moet verrichten. Aangekomen bij het melkveehedrijf begint hij met het aanzetten van het roerwerk in de melktank, teneinde een zo nauwkeurig mogelijk melkmonster uit de koeltank te verkrijgen. Dat monster wordt genomen om vóór het overhevelen van de melk het vetgehalte en het eiwit vast te stellen. De uitkomsten van het onderzoek worden gehanteerd bij het vaststellen van de hoogte van de vergoeding voor de ontvangen melk. Het monster dient ook om de melk op andere aspecten te beoordelen, zoals zuiverheid, zuurgraad en de aanwezigheid van antibiotica in de melk. Bij het constateren van afwijkingen van de standaardgegevens kan een korting op de te betalen prijs worden toegepast. In ernstige gevallen wordt de melk niet geaccepteerd.

Van grupstal naar ligboxenstal

Tegelijk met de ontwikkelingen op het gebied van de opslag en het transport van de melk, kwamen er ook veranderingen in de vorm van huisvesting van de koeien. Vroeger liepen de dieren in de zomer in de weide en stonden ze in de winter, de periode die ongeveer lag tussen 1 november en 1 mei, in de grupstal, vastgebonden tussen de palen. Aan het eind van de jaren zestig werden in Nederland de eerste ligboxenstallen geïntroduceerd. In een ligboxenstal kwam het vee niet meer aan stalpalen vast te staan: de koeien konden nu los in de stal lopen.

De koeien hadden in het gebouw een aparte ligplaats en het voer werd verstrekt aan het voerhek. De mest verdween via roosters in de loopvloer in een grote mestput onder de stal.



Loopstal eind jr. 70

Bron: 80 jr. FNZ.

In het gebied van de zuivelfabriek te Westerbork werd de eerste ligboxenstal gebouwd door Jans Enting aan het Oranjekanaal in Zuidveld. De stal werd gebouwd door aannemer Jan Oosterhof te Westerbork en kon op 4 september 1970 in gebruik worden genomen. Er konden toen 45 stuks vee in gestald worden, maar enkele jaren later was een uitbreiding al nodig. Enkele jaren later werden de grupstallen bij de boeren in het Scharreveld vervangen door ligboxenstallen.

Vanzelfsprekend ondervonden de eigenaren van de nieuwe stallen veel belangstelling van andere veehouders uit hun omgeving. De wat oudere collega's waren aanvankelijk nogal sceptisch. Men vond het geen goed idee dat de koeien in hun eigen uitwerpselen konden liggen.

Dat was vies, het was niet gezond en een schone melkwinning kon onder die omstandigheden nauwelijks mogelijk zijn, zo was men van mening. Maar al snel moest men toch toegeven dat de koeien van Enting en van andere eigenaren van ligboxenstallen toch schoner waren dan het vee in de meeste grupstallen. In de nieuwe stal had ieder dier een eigen rustplaats. Die plek was schoon en droog door gebruik van stro, zaagsel, houtkrullen of overeenkomstig schoon zacht materiaal. Later ging men ook wel over op het gebruik van verende rubberen of kunststof matten. De koeien konden zich vrij bewegen in de stal en konden naar behoefte voer opnemen aan het voerhek.

Het melken gebeurde in een aparte melkstal. In de eerste stallen werden vaak twee maal vier koeien tegelijk gemolken. Toen de veestallen groter werden en het aantal te melken dieren toenam, moest ook de capaciteit om de koeien te melken vergroot worden. De carrouselmelkstal werd ontwikkeld. De dieren konden tijdens de rondgaande beweging van de carrousel continu gemolken worden. Vaak kregen de dieren tijdens het melken wat krachtvoer toegediend. Het voer werd gedoseerd door aan een touwtje te trekken. Dan opende zich een schuif waardoor brokjes voer in het voerbakje in de melkstal terechtkwamen. Er waren koeien die dat ook zelf konden door het touwtje in de bek te nemen en te trekken.

ZOH en de Melktank.

blz. [84] In 1966 toonden enkele veehouders reeds belangstelling voor het tankmelken. De eerste, die zich meldde, was boer Bergsma uit Elsloo. Deze vroeg ook naar de financiële mogelijkheden. Men was er zich van bewust, dat men hiermee in de toekomst veel te maken zou krijgen. Er kwamen er meer, die naar de mogelijkheid van tankmelken vroegen. In de loop van 1967 werd er een voorlichtingsbijeenkomst gehouden, waarna er zich 14 veehouders meldden. Toen werden de eerste koeltanks geplaatst, aanvankelijk in huurkoop. Later, na veel tasten en zoeken, zou de definitieve regeling komen. In januari 1969 werd de eerste rijdende melkontvangst - RMO - aangeschaft.



Zo werd in 1988 de melk bij de boer opgehaald

Melktank in Staphorst Rouveen

De melkbus leek vast verankerd in de aanblik van agrarisch Nederland. Toch zou hierin een kentering komen die zou leiden tot een totale ondergang van de vertrouwde bus. De melktank was hiervan de oorzaak. In 1962 begon men elders in het land met het plaatsen van de eerste melkkoeltanks bij de boer. In de gemeente Staphorst begon dit in de beginjaren zeventig. Landelijk gezien was het aan het eind van 1984 al gebeurd met de melkbus. Alleen nog de vier fabrieken in de gemeente Staphorst bleven de melkbus ontvangen. Tenslotte zou alleen de C.Z. 'Staphorst' nog melkbussen ontvangen. Men maakte hiervan speciale bussenmelkkaas.



[blz. 100] In 1972 schaften P. Hoeve en G. Hoeve als eerste leden van 'De Kleine Winst' zich een tank aan. Hierdoor kwam er een geheel andere vorm van melkvervoer aan de orde, namelijk het RMO.-vervoer. R. Kok werd benoemd tot chauffeur, gediplomeerd en wel. Hij zou het steeds drukker krijgen, want de tendens om de bussen te vervuilen voor een tank zou zich in de daaropvolgende jaren sterk voortzetten. In 1990 werd overgegaan op tankauto's wat betreft het R.M.O vervoer.

Dat de vertrouwde bus hier zo lang gebruikt werd heeft meerdere redenen. De bus paste natuurlijk goed bij de talloze kleine bedrijfjes die Staphorst steeds gekend heeft. Verder kan genoemd worden, het traditiegetrouwe karakter van de bevolking en het feit dat deze bevolking veelal werkt met eigen vermogen, zodat men niet steeds om een investering zat te springen. Door regelgeving van buitenaf moest men uiteindelijk noodgedwongen de melkbus prijsgeven.





Tot eind 1994 werd er busmelk ontvangen op de C.Z. 'Rouveen'.



Op 31 oktober 1998 werden bij de C.Z. 'Staphorst' de laatste bussen ontvangen.

Beide foto's afkomstig uit „100 Jaar Melk an Diek” - 2005

Bijlage gegevens 1)

	1950 1)	1960	1965	1970 1)	1975 1)	1980 1)	1985	1990
Aantal melkveehouders	210.000	183.000	123.000	116.000	91.600	67.167	58.000	47.000
Aantal melkkoeien X 1000	1.520	1.599	1.723	1.896	2.217	2.356	2.549	1.878
Koeien per bedrijf	7	9	14	16	24	35	42	40
Aantal melk(koel)tanks	0	1	100 *	3.000	18.300	45.000	?	100%
Aantal loopstallen	0	-	?	834	?	17.943	?	?
Totale melkproductie mln. Kg.	5.771	6,8	7.151	8,2	10.286	11.7	12.5	11.3
Gem. productie per koe	3.800	4.270	4.200	4.340	4.650	5.136	5.330	6.010
Aantal zuivelfabrieken	?	499	?	290	221	153	?	?
Gem aanvoer per fabr. milj. Kg.	?	12,2	?	26,7	?	74,8	?	?

1) In 1981 is er door het LEI een brochure uitgebracht *'De ontwikkeling van het Tankmelken'*

Auteurs J.J. Bruurs en C.J. Wijnen / Lei publikatie 2151 zie blz.6 van deze MAP voor pdf-versie

* Schatting uit tekst 1)

rest CBS /LEI

Drie tabellen uit het bovengenoemde LEI boekje *'De ontwikkeling van het Tankmelken'*

Tabel 1.1 Ontwikkeling van de melkveestapel en van het aantal bedrijven met melkvee

	Aantal koeien x1000	Gem. wijziging in % p.j. In voorgaande periode	Aantal bedrijven X1000	Gemiddelde wijziging in % p.j. In voorgaande periode
1950	1.520	-	210	
1959	1.564	0,6	185	- 1,4
1970	1.896	1,8	116	- 4,1
1975	2.218	3,2	92	- 4,6
1980	2.356	1,2	67	- 5,1

Tabel 2.1 De ontwikkeling van de melkveehouderij en van het tankmelken

Bedrijven	1971	1975	1978	1979
- met koeien	109.400	91.600	75.100	71.550
w.v. met tank (%)	4	20	44	53
Koeien				
- totaal (x 1000)	1.912	2.217	2.257	2.326
w.v. op bedr. Met tank (%)	4	38	67	76
Gemidd. aantal koeien per bedrijf				
- alle bedrijven	18	24	30	33
- met tank	35	46	46	46
zonder tank	17	19	18	17

Tabel 2.2 De ontwikkeling van het aantal diepkoeltanks per provincie

	1972			1979		
	Met tank			Met tank		
	Bedr. met koeien	aantal	%	Bedr. met koeien	aantal	%
Groningen	5.152	260	5	2.797	1.724	62
Friesland	10.596	611	6	7.882	3.901	50
Drenthe	7.772	384	5	4.680	2.822	60
Overijssel	16.980	811	5	12.746	6.377	50
Gelderland	22.127	1.119	5	15.423	6.429	42
Utrecht	4.791	168	4	3.856	2.096	54
Nrd.-Holland	5.675	531	9	3.999	2.344	59
Zd.-Holland	7.096	461	7	5.360	2.379	44
Zeeland	2.160	101	5	1.087	656	60
N.-Brabant	15.984	1.225	8	10.185	7.197	71
Limburg	4.838	877	18	2.884	1.857	64
IJsselm.polders	801	214	27	451	420	93
Nederland	103.972	6.762	7	71.550	38.202	54

Melkkoeltank ontwikkeling in Nederland – eigen aantekening uit tekst

Jaar	Aantal	Opmerking / Toelichting
1959	1	Op een melkveebedrijf van fam. Heislout op Schiphol
1960	1	
1961	1	
1962	2	2e op een proefboerderij in Wageningen
1963		
1964		1e 1500L tank in NOP – melk levering aan NOVAC Oosterzee
1965		November start 7 gebieden nemen deel aan gesubsidieerde proeven tankmelken
1966		1e Melkkoeltank en RMO in Noord-Holland
1967		
1968	1.000	1e melktank in Zeeland, febr. 100 bij Lutjewinkel, 350 deelnemers tankmelk-proeven
1969	1.800	
1970	3.000	
1971	4.400	Juni 4 % vd. melkveebedrijven
1972	6.762	7 % vd. 103.972 melkveehouders in de koeltank
1973		Aug. 1.000e tank in Friesland / Nov. 2.500e tank in Coberco-gebied
1974	15.681	
1975	19.966	
1976	24.892	1e zuivelfabriek – Zevenaar – volledig op melktank
1977	30.145	Juli 55% van de melk / 30% van de melkveehouders
1978	34.289	
1979	38.200	54 % vd 71.550 melkveebedrijven in de melktank
1980	45.000	Eind 1980 zaten 70% van de 63.000 melkveehouders in de melktank
1981		Januari;. N-H volledig <i>in de tank</i> / Coberco 10.000 tank 90% Campina bijna 100%
1982		
1983		
1984		Eind dec. Coberco 100%

Melkkoeltanks naar provincie, oktober

	1972	1974	1975	1976	1977	1978	1978	1980
Groningen	260	510	691	900	1159	1356	1536	
Friesland	611	1335	1666	2101	2714	3487	4153	
Drenthe	384	820	1260	1879	2559	2799	3277	
Overijssel	811	1976	2615	3227	3989	5150	6075	
Gelderland	1.119	2760	3574	4476	5501	6160	7005	
Utrecht	168	545	645	1033	1206	1350	6075	
N- Holland	531	970	1152	1409	1850	2151	3056	
Z- Holland	406	999	1392	1708	2246	2494	2998	
Zeeland	101	422	532	524	560	559	554	
N-Brabant	1.225	3491	4322	5280	5917	6393	7593	
Limburg	877	1509	1721	1882	1926	1664	1763	
IJsselmeerpolders *	214	343	396	474	518	548	614	
Nederland	6762	15681	19966	24892	30145	34289	40373	

Bron: LEI / * zuivelfabriek Blokzijl

	Totaal		Met koeltank		Zonder koeltank	
	Bedrijven	Melk-en kalkkoeien	Bedrijven / %	Melk-en kalf- koeien / %	Bedrijven / %	Melk-en kalkkoei- en / %
1975	91.560	2.217.847	17.990 / 20	828.804 / 37	73.570 / 80	1.389.043 / 63
1978	75.113	2.247.327	33.120 / 44	1.514.424 / 67	41.993 / 56	732.903 / 33
1978						
1-9	15.128	65.023	563 / 3,7	3.798 / 5,8	14.565 / 96,3	61.225 / 94,2
10-14	7.154	85.687	1.155 / 16,1	14.051 / 16,4	5.999 / 83,9	71.636 / 83,6
15-19	7.390	125.255	1.712 / 23,2	29.289 / 23,4	5.678 / 76,8	95.966 / 76,7
20-29	13.937	337.065	5.401 / 38,9	133.378 / 39,6	8.536 / 61,1	203.687 / 60,4
30-49	18.147	692.907	12.307 / 68,0	479.425 / 69,2	5.840 / 32,0	213.482 / 20,8
50-69	8.437	485.115	7.374 / 87,4	424.897 / 87,6	1.063 / 12,6	60.218 / 12,6
70-99	3.597	288.606	3.331 / 92,6	267.463 / 92,7	266 / 7,4	21.143 / 7,3
> 100	1.323	167.669	1.277 / 96,5	162.123 / 96,7	46 / 3,5	5.546 / 3,3

Bron: CBS Landbouwtellingen mei

Indeling van de bedrijven naar aantal melk- en kalkkoeien - totaal met en zonder melktank

melk- en kalkkoeien	1964	1966	1968	1970	1972	1974	1976	1978
1- 9	89.799	70.344	54.394	36.729	28.386	23.553	19.171	15.128
10-19	51.024	51.837	49.293	42.398	32.886	25.661	20.070	14.544
20-29	14.533	17.548	20.753	22.758	22.932	20.762	17.562	13.937
30-49	6.189	7.676	10.084	12.533	16.197	19.631	19.179	18.147
50-69				1.623	2.849	5.362	7.050	8.437
70-99	401	728	1.253	239	588	1.577	2.554	3.597
100 en meer				52	134	441	833	1.323
totaal bedrijven	161.946	148.133	135.777	116.332	103.792	96.987	86.419	80.363

Bron: CBS

