



Naar aanleiding van de oproep om gegevens met betrekking tot de in de Zijpe bestaand hebbende zuivelfabrieken in "Zijper Informatie" van oktober j.l. zijn veel reacties binnengekomen. Veel dank daarvoor. Er zal te zijner tijd gepast gebruik van worden gemaakt!

Het lijkt nu eerst beter de gegevens te verwerken alvorens het wel en wee van de fabrieken afzonderlijk onder de loupe te nemen.

Een paar dingen die ook onze aandacht vragen zijn het melkvervoer en - wel het meest belangrijk - de voorgeschiedenis van de fabrieksmatige zuivelbereiding.

Dit laatste onderwerp hoop ik een volgende keer te behandelen.

Maar nu:

HET MELKVERVOER

Zolang de melk op het eigen bedrijf tot boter en kaas werd verwerkt was van "melkvervoer" eigenlijk geen sprake. Dat begon pas toen

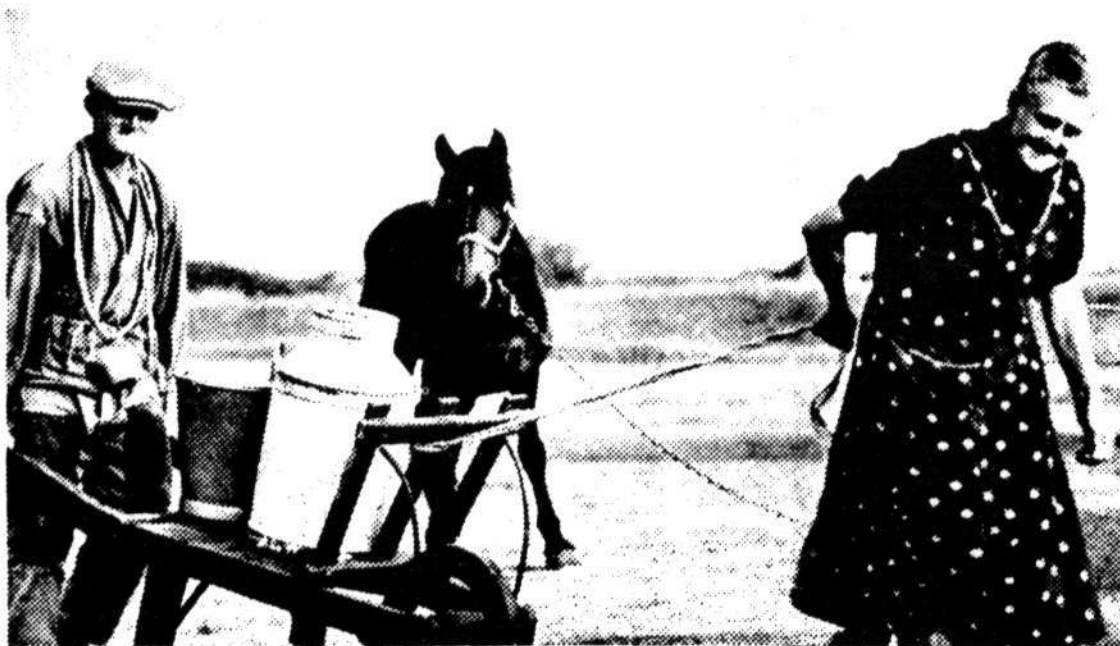


Van nekjuk.....

sommige boeren melk voor andere gingen verwerken, het later genoemde "Samenkazen". Een vorm van burenhulp, niet gebaseerd op geschreven overeenkomsten of wettelijke bepalingen, maar meer op onderling vertrouwen. Toen begon het vervoer een rol te spelen. De afstanden waren niet groot, eenvoudige middelen waren voldoende. Een nekjuk met emmers bracht uitkomst. Veertig liter of nog meer kon op die manier tegelijk worden vervoerd. En een paar keer lopen was ook geen bezwaar.

Bekend is dat veehouders "onder de duin vandaan" op deze wijze - via een voetpad door het land - de melk naar de kaasfabriek "Trio" aan de Belkmerweg brachten. De heer ERIKS, burgemeester van Petten, tevens veehouder, verwerkte zo melk voor derden. Het kaaslokaal op de boerderij werd dan ook "de fabriek" genoemd.

Vervolgens werd de kruiwagen voor het vervoer van melk gebezigd. Bij de inventaris hóorde al een kruiwagen, dus géén extra kosten! Aanvankelijk werd de melk in houten kuipen, vaten, en tobben vervoerd, want ook die waren op het bedrijf nodig voor de boter- en kaasmakerij.



.....Kruiwagen.....

(fam. Hondewind St. Maartenszee)

De inhoud varieerde nogal vanwege het aantal kazen (Edammers) dat men wilde maken. Ruw gezegd : vijf liter melk voor één pond kaas, dus voor één Edammer van 4 pond was 20 liter melk nodig: voor twee kazen 40 liter, drie kazen 60 liter, enz., enz. De inhoud van deze vaten was 150 liter en meer. Er zaten wel twee ijzeren handvaten aan, anders waren ze moeilijk te hanteren.

Het Bestuur van de VEREENIGING TOT BEVORDERING EN VERBETERING VAN DE ZUIVELBEREIDING in Noord-Holland (opgericht 20 januari 1887) besloot op 25 februari 1904 een verzoek te ondersteunen tot wijziging van de IJkwet, "opdat ook aan de fabrieken houten vaten zullen mogen worden gebruikt van hoogstens 150 liter inhoud".

Een destijds veelgebruikt vervoermiddel (en niet alleen voor melk) was de hondekar. Met behulp daarvan konden al grotere afstanden worden afgelegd en meer "vracht" vervoerd. Gewoonlijk waren het zeer sterke dieren. Er waren ook voorschriften omtrent schouderhoogte der honden en andere bepalingen die misbruik (voor de toenmalige begrippen)

zoveel mogelijk beperkten. Soms liep er meer dan één hond voor (of onder) de kar. Later sprak men - voor de auto - over P.K. = paardenkrachten. Of men destijds het begrip H.K. = hondenkrachten kende, waag ik te betwijfelen.



Let wel: de wegen waren niet verhard.

.....Hondekar,.....

De wielen van de - eerste - hondekarren waren voorzien van smalle ijzeren bandjes.

Het is bekend dat PIET KLAVER - aan het kanaal bij de Stolpen - elke dag met de hondekar over de voltbrug reed. Zijn vader had land over het Kanaal. Piet was een uitstekend hondenmenner. Wanneer hij met



.....en Paard en Wagen.....

volle vaart door de Stolpen reed schudden bedaagde mensen het hoofd: "Wat moet er van zo'n wildebras terecht komen?". Het viel later nogal mee! Eens had Piet een fijne hond. Trekken dat ie kon! Maar één ding was toch raar. Net als iedere hond deed hij elke dag "een grote boodschap", maar deze hond had altijd zijn vaste plaats en daar was hij niet van af te brengen - MIDDEN OP DE VLOTBRUG!

De oude Heer G.A. de WIT - van 1899 - aan de Belkmerweg ziet de dagelijkse wedstrijd met hondekarren met melk nog voor zich. Wat was namelijk het geval? Elke leverancier van melk kreeg een bepaald percentage van de geleverde melk aan wei mee terug. Wei was een zeer gewild product als veevoer. Niet altijd werd de juiste hoeveelheid wei getapt. Wie dan het laatst tapte, tapte dan wel eens te weinig. Toen de situatie in de landbouw iets rooskleurige werd, verschenen (kleine) paardjes met wagens, z.g. "kettekarren" op de weg. Zoals gezegd: de wegen waren onverhard. Vandaar de klachten in de gemeenteraad van Zijpe. Commentaar van de toenmalige voorzitter: "Dan moeten ze maar wagens nemen met veren". Men kan zich voorstellen dat de melk bij gekarnd was na zo'n rit van hotsen en botsen. Al spoedig adverteerde de firma LIGTHART te Schagerbrug met wagens voorzien van veren!

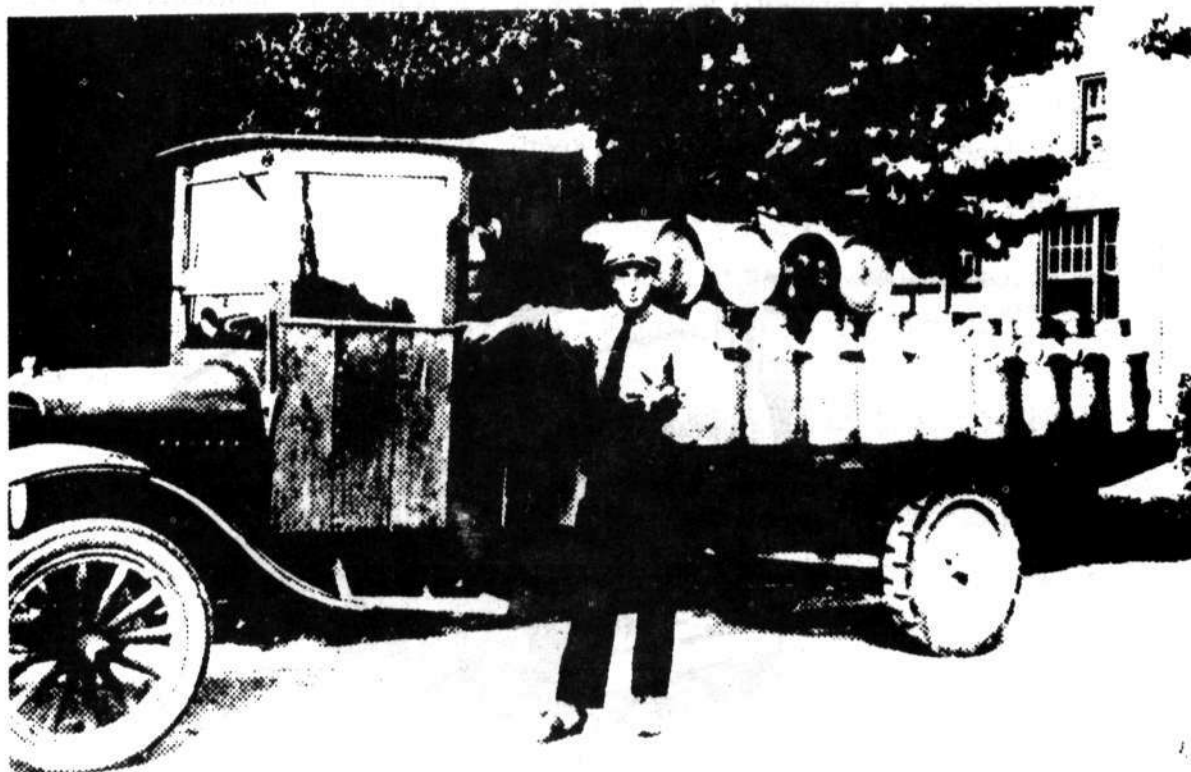
Naarmate er meer fabrieken kwamen en er meer boeren "gingen leveren" in plaats van zelf kaas en boter te maken, ontstonden er hele "melkritten". Soms reden een paar boeren om de maand de melk voor elkaar naar de fabriek - zoals de Heer G.A. de WIT één maand per drie maanden de melk naar "Nieuw Leven" te 't Zand reed voor een paar collega's. Later werden de melkritten door het bestuur aan gegadigden verpacht aan diegenen die de laagste vergoeding vroeg.



'n Goeie kip loit z'n aai thuis.

De volgende fase in de vervoersontwikkeling - het kon niet anders - was de Melkauto. In het begin zeer moeizaam. JAN NOOT van "De Eendracht" aan De Stolpen klaagde op zeker moment dat hij de banden niet op spanning kon krijgen met de fietspomp! Er kwam nogal wat kijken voordat er een echte bandenpomp werd aangeschaft. Wat dacht U? Vijfenveertig gulden voor één pomp was een heel kapitaal!!

Maar met de komst van de auto brak pas de hel goed los, en men had het niet eens zo erg in de gaten!



.....tot Gemotoriseerd Vervoer!!

Omdat er al gauw "geen afstanden meer bestonden" beconcurrerde men elkaar dat het een lieve lust was. Particulier bedrijf contra coöperatie; coöperatie tegen coöperatie. Vier - of soms meer - melkauto's van verschillende fabrieken reden tweemaal per dag langs dezelfde boerderijen.

Als bekend werd dat er een nieuwe boer van elders zich hier zou vestigen werden kosten noch moeite gespaard "om de gunst" te krijgen! Dat heeft KLAAS OLIEMAN ondervonden. POPMA van "Hollandia" en OOSTERKAMP van "Nieuw Leven" kwamen ieder ca. 250 kilometer rijden met de auto om hun opwachting te maken.

Met het vervoer te water - de Grote Sloot, het Noord-Hollands Kanaal en de Egalementsloten - was het wel niet zo erg als met de melkauto's maar ook daar gold om de drommel geen wijkverdeling!! Tenslotte heeft de auto het gewonnen van de schuit. De bruggen werden maar vast verlaagd terwille van ander landbouwvervoer. De tankauto won het weer van de gewone melkauto. De melkbussen werden - net als de kaaskoppen eerder - als "antiek" van de hand gedaan.

De vorige maand - medio december - stond er op de boot van Texel naar Den Helder een tankauto van de H.M.S. (Hollandse Melksuikerfabriek) te Uitgeest. De chauffeur zei dat hij 35.000 liter wei bij zich had, maar die wei was eerst ingedikt van 4 op 1. Dus vervoer van een "slordige" 140.000 liter in één keer! Zuur werd de wei niet. Ze werd immers tijdig gekoeld.....

Een lange-afstand-tanker van DOMO.



Vervoer heden!

Het was een hele ontwikkeling in die honderd jaar. Van juk met emmers naar tankmastodont. Maar de ontwikkeling staat echt niet stil per 1 januari 1984.



Ook zo benieuwd hoe het er over 100 jaar uitziet?
Dikken we de melk in aan de boerderij?
Verpoederen we de melk ter plaatse?
Maken we de boerderijen zo groot dat we er tegelijk maar een
zuivelfabriek aan vast bouwen? Dan kunnen we meteen boter, kaas,
condens en consumptiemelk produceren!
Vervoeren we de melk - al dan niet ingedikt of verpoederd -
per helikopter?
Of sturen we de melk door leidingen overal naar toe waar we dat willen,
net als nu met het water en met de olie?

Ik weet best dat dit allemaal gespeculeer is "op niks af".
Maar wat dacht U dat de boer en boerin een eeuw geleden zouden heben
gedacht toen zij daar moeizaam een paar pond boter stonden te karnen,
als wij gezegd zouden hebben dat er over honderd jaar bij de
Melkunie in Gouda een karn in bedrijf zou zijn, waar je aan de ene
kant maar room in behoefde te gieten en DAT ZONDER JE ER IETS AAN HOEFDE
TE DOEN er aan de andere kant 7.000 KILO BOTER PER UUR uit kwam?
....."Geklets op niks af!!"

PIET BOSMAN.

