



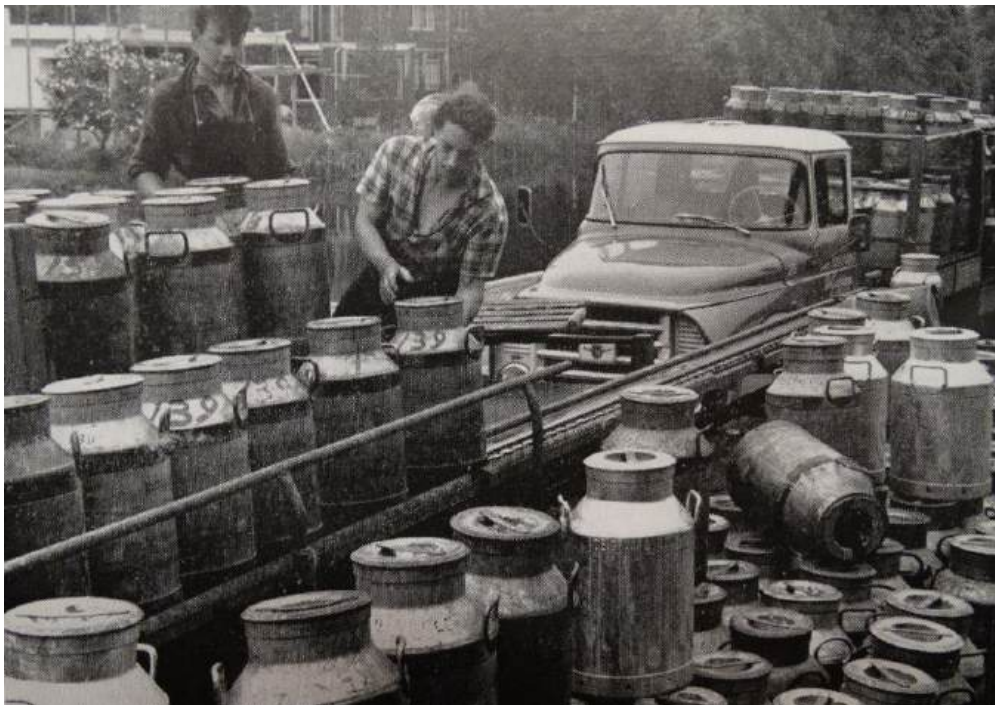
VOORAF

Dick de Jong

Het tweede dubbelnummer deze zomer. Een uitzondering op wat u gewend bent: elke maand een - digitale - Boer & Hoeve. Er is ook een gedrukte editie. Voor onszu begunstigers en die verschijnt elk halfjaar, in een wat onregelmatiger frequentie. De laatste keer stond daar een artikeltje in over de melkbus. Dat was op het laatst nog toegevoegd, bij de laatste opmaakhandelingen. Kennelijk is daarbij niet goed opgelet. Want achteraf bleken er nogal wat al te gemakkelijk gedane aannames in te staan. Dat maken we hopelijk nu in deze digitale editie goed.

Het is vakantietijd. Voor veel mensen dan. Veel boeren zijn soms tot laat in de avond in de weer, vooral als er regen verwacht wordt. Ook zijn winkels een paar weken gesloten en ben je verplicht om je inkopen elders te doen. Ik kan me nog goed herinneren dat gedurende zes weken de bakker niet langs de deur kwam, maar dat er broodverkooppunten waren. In die zes weken was er op enkele variabele plaatsen in het dorp een kraampje neergezet en vanaf net na de middag tot een uur of vier kon je daar dan je brood en andere bakkerszaken gaan kopen.

DE MELKBUS



Melkbussentransport [foto uit: Streekgeschiedenis Alblasserwaard – Anneke Bode].

INLEIDING

De geschiedenis van de melkbus is moeilijk in een verhaal te vatten. Omdat er verschillende soorten en maten waren. Een grote rol in dit onderscheid speelde de zuivelfabriek, waaraan de melk werd geleverd. En ook de functie bepaalde mee. Zo was de melkbus waarmee de melk naar de fabriek werd vervoerd vele malen groter dan het kleine busje, waarmee particulieren uit

de buurt in de avonduren melk gingen halen bij de boer. Ook het materiaal verschilde. Sommige fabrieken gingen op enig moment na de Tweede Wereldoorlog van ijzeren bussen over op aluminium bussen, maar dat gebeurde zeker niet overal. Overigens slaat onderstaande informatie op de algemene situatie in Nederland en zeker niet alleen voor werkgebied van B&E AKV.

VERVOEREN VAN MELK

Een melkbus is ontworpen om verse melk in te bewaren en te vervoeren. Het was tot in de jaren zeventig een alledaags voorwerp op de melkveeboerderij. Ze waren er in verschillende maten. Hoewel velen zich dat nog goed zullen herinneren, zijn er veel jongeren, die geen weet hebben hoe een melkbus in het boerenbestaan functioneerde. Bij het melken stond er een – metalen – emmer tussen de knieën van de boer, terwijl de achterpoten waren vastgezet met een band; veelal een eenvoudig stukje touw. Die was bedoeld om te voorkomen dat de koe tijdens het melkproces de emmer zou omschoppen.

Na het melken werd de emmer in een teems (een zeef met een filterpapier) gegoten. Die teems stond op een melkbus. Als het melken in het land gebeurde werden de melkbussen naar de boerderij vervoerd. Daar werden ze tweemaal per dag aan de weg



gezet om daar door de melkrijder te worden opgehaald en naar de fabriek vervoerd. De melkbussen werden tweemaal daags opgehaald in verband met de hygiëne van de verse melk, die vooral bij warm weer gemakkelijk kon verzuren. Op zondag kwam de melkrijder niet. Daarom namen de boeren vaak maatregelen, zoals het plaatsen van de bussen in een welput. Soms was er een speciale ruimte gemaakt aan de koelste kant van de boerderij. Ook werd er wel een rond gebogen koperen buis met gaatjes om de bovenkant van de bus gehangen waardoor water uit de kraan stroomde, dat voor enige verkoeling zorgde. Toch kwam het op heel warme dagen voor dat de melk verzuurd bij de fabriek aankwam. Dat scheelde dan inkomsten, want de boer kreeg alleen betaald als hij goede melk leverde. Ook als er vervuilde melk werd geleverd bracht deze minder of niets op. In de melkfabriek werden soms de meest uiteenlopende ongerechtigheden in de volle bussen aangetroffen.

In 1962 werden de eerste onderzoeken gedaan naar het bewaren van melk in een gekoelde melktank. In 1973 melkte al een kwart van de Nederlandse melkveehouders met zo'n melktank, van waaruit de melk met melktankwagens werd opgehaald. .



Bij het zien van deze twee foto's is het aanlokkelijk om je de vraag te stellen, welke van de twee nu mooier is. Maar als je daar goed over nadent, ga je je ook realiseren dat het woord 'mooi' wel een erg relatief begrip is.

MONUMENT

In Staphorst (Rouveen) is in 2001 een melkbusmonument opgericht. De daar staande zuivelfabriek 'Rouveen Kaasspecialiteiten', was de laatste, die nog melk verwerkte die met een melkbus werd aangevoerd. In de oudejaarsnacht van 1998 op 1999 werd door de vriendengroep 'Met Man en Macht' als oudjaarsstunt een hoge melkbus op het dak van de fabriek gezet. Daarmee werd de aandacht gevestigd op het historische feit dat er een einde kwam aan de melkbus. Twee personen uit die vriendengroep hebben zich daarna namens de vriendengroep voor ingespannen om een melkbusmonument op te richten.



MELKBUSGESCHIEDENISWEETJES

Bij het voorbereiden van dit artikel werd tegen een heleboel interessante informatie aangelopen:

- De overgang van met de hand melken en machinaal melken duurde zo'n 15 jaar.
- Eeuwen terug vervoerden de boeren hun melk in houten emmers, vaten of kannen.
- In de 16^e en vooral de 17^e eeuw kwamen er koperen kannen of melkbussen.
- Oorspronkelijk werden de melkbussen aan een juk op de schouders gedragen.
- Later werd het vervoer per handkar of hondenkar uitgevoerd. Nadat de fiets een algemeen geaccepteerd vervoermiddel was geworden waren er ook melkkarren voor achter de fiets.
- De wat rijkere boeren gebruikten hun boerenwagen of een andere wagen voor het vervoer. Daarbij werd soms de melk van naburige boeren meegenomen.
- De ijzeren melkbus, voorzien van handvaten en een deksel, stamt uit de tijd van rond 1880.



De schuimende melk gaat door de teems.



De melk wordt verder verwerkt.

Deze werd bij veel fabrieken tussen 1950 en 1960 vervangen door de veel lichtere aluminium melkbus. Een 'veertiger' bijvoorbeeld (een hele grote die in onze streken weinig voorkwam) woog leeg 13 kilo. De aluminium variant 8 kilo. Deze latere aluminium bussen hadden als voordeel dat ze tijdens het vervoer minder lawaai maakten en er hoefden geen roestige bussen meer opgeschuurd te worden. Nadeel was wel dat ze van wagen konden afwaaien en makkelijk omvielen als ze op de bussenband in de melkfabriek stonden.

- In veel gevallen stonden de bussen op de melkwagen twee- en soms wel driehoog gestapeld. De melkrijder had hier speciale houten vlonders voor laten maken; de bussen werden met een sjortouw extra stevig vastgezet.
- Ook werden melkbussen wel over water naar de melkfabriek vervoerd. Als er een dikke laag ijs lag, werd ook wel een slee gebruikt, getrokken door een paard, die een speciaal hoefbeslag had tegen het wegglijden. Ook zette men wel een mast met een zeil op de slee.
- Een melkbus had altijd - conform wettelijk voorschrift - afgeronde naden.
- Omdat de afstand van de boerderij naar de fabriek kort moest zijn, was er in veel dorpen wel een melkfabriek.
- Ook de melkboer gebruikte de melkbus, hij tapte hieruit de melk voor zijn klanten.
- De volle bussen werden bij de melkfabriek gelost op een kettingbaan.
- Soms zat een deksel van een melkbus vast en moest dan worden losgeramd.
- Na het monsteren, wegen, legen en schoonspoelen van de bus in de melkfabriek nam de melkrijder dezelfde, maar nu schone en lege bussen, meteen weer mee terug. Deze werden bij zijn volgende rit afgezet bij de boer, waarbij de volle weer werden opgeladen.
- De kwaliteit van de melkbus werd regelmatig door de melkfabriek gecontroleerd. Als deze werd afgekeurd kreeg de boer zijn melkbus terug met een etiket erop geplakt, of met een grote lik rode verf. Deze mocht absoluut nooit meer gebruikt worden voor het vervoeren van de verse melk.
- Om de oudheid van de bus beter te kunnen bepalen werd het productie-jaartal op de bovenrand van de melkbus aangebracht, aan de andere zijde stond meestal de naam van de melkfabriek.
- Tevens werd het kenmerk van de boer erop aangebracht, meestal een nummer dat erop was gelast of gesoldeerd. Ook een gekleurde bovenrand of een sticker kon aangeven wie de eigenaar was.

TENSLOTTE

Op het korte artikel in de geprinte versie van Boer & Hoeve nummer 47 kregen we een reactie van Arie Jongeneel uit Bleskensgraaf, wat resulteerde in digitale correspondentie met veel informatie. Daar komen we graag een volgende keer op terug. Hier volgt alvast een eerste 'link'. Dat elke boer zijn eigen busnummer had om de herkomst van de melk te registreren, staat ook op de website van de Kaasboerderij De Graafstroom: Boer Arie Jongeneel kreeg bijvoorbeeld busnummer 34 toen hij in 1970 zelfstandig boer werd. De Kaasboerderij heeft van hem drie melkbussen van De Graafstroom ontvangen, met de jaartallen 1970, 1973 en 1974.

Arie Jongeneel herinnert zich hoe de melkgeldnota's om de veertien dagen per post kwamen en het geld naar zijn Rabobankrekening werd overgemaakt. Hij vertelt ook hoe vroeger het melkgeld nog contant aan huis werd gebracht en dat de bezorger vaak een fooi kreeg.



HISTORISCH PLAATJE

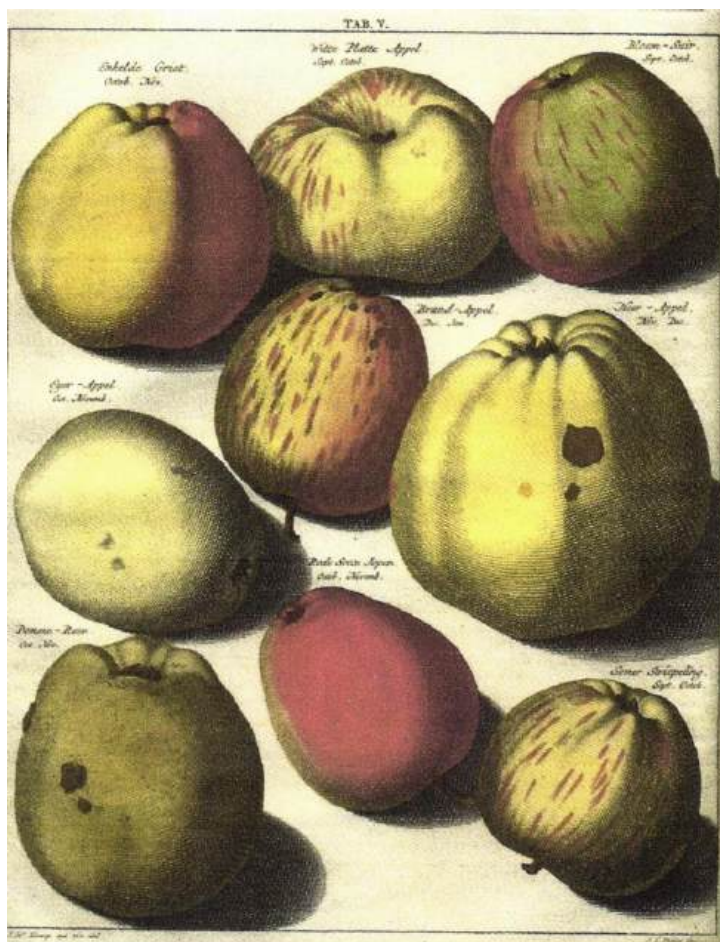


Een aantal jaren terug kreeg wat tot dan toe het Streekcentrum in Groot-Ammers was, Fien & Teun op bezoek. Wat daar was opgeslagen moest weg. Dat was onder andere een serie geplastificeerde foto's, waarvan er een hiernaast is afgebeeld.

HET WORDT WEER HERFST...

Nog een aantal weken en er is sprake van een volgend seizoen: de herfst. De een kijkt daar met argusogen naar, want dan gaan er weer bladeren vallen. En die moeten volgens sommigen van onze soortgenoten direct worden opgeruimd...

Er zijn ook anderen, die juist het voordeel van het najaar inzien: er komen weer lekkere appels. En appels zijn niet zomaar doodgewone vruchten; dat vond ook Johannes Hermann Knoop.



GRONDLEGGER VAN DE POMOLOGIE

Johann Hermann Knoop, een van oorsprong Duitse hovenier, geldt als grondlegger van de pomologie. Hij deed als eerste gedegen systematisch onderzoek naar appel- en andere vruchtrassen, op het landgoed van de Friese stadhouder Johan Willem Friso bij Leeuwarden. Overigens stookte hij ook graag brandewijn uit de appels en rond 1749 werd hij wegens drankmisbruik ontslagen. Om aan de kost te komen legde hij zich daarna toe op wetenschappelijke boeken, eerst over botanie en tuinkunst, maar later ook over zaken als wiskunde en astronomie. In zijn *Pomologia* uit 1758 beschrijft en tekent hij meer dan honderd destijds succesvolle soorten appels, compleet met synoniemenlijsten. Sommige rassen stonden onder tientallen verschillende namen bekend. Het boek is nog altijd in de handel.

BOUWKUNDIGE ELEMENTEN



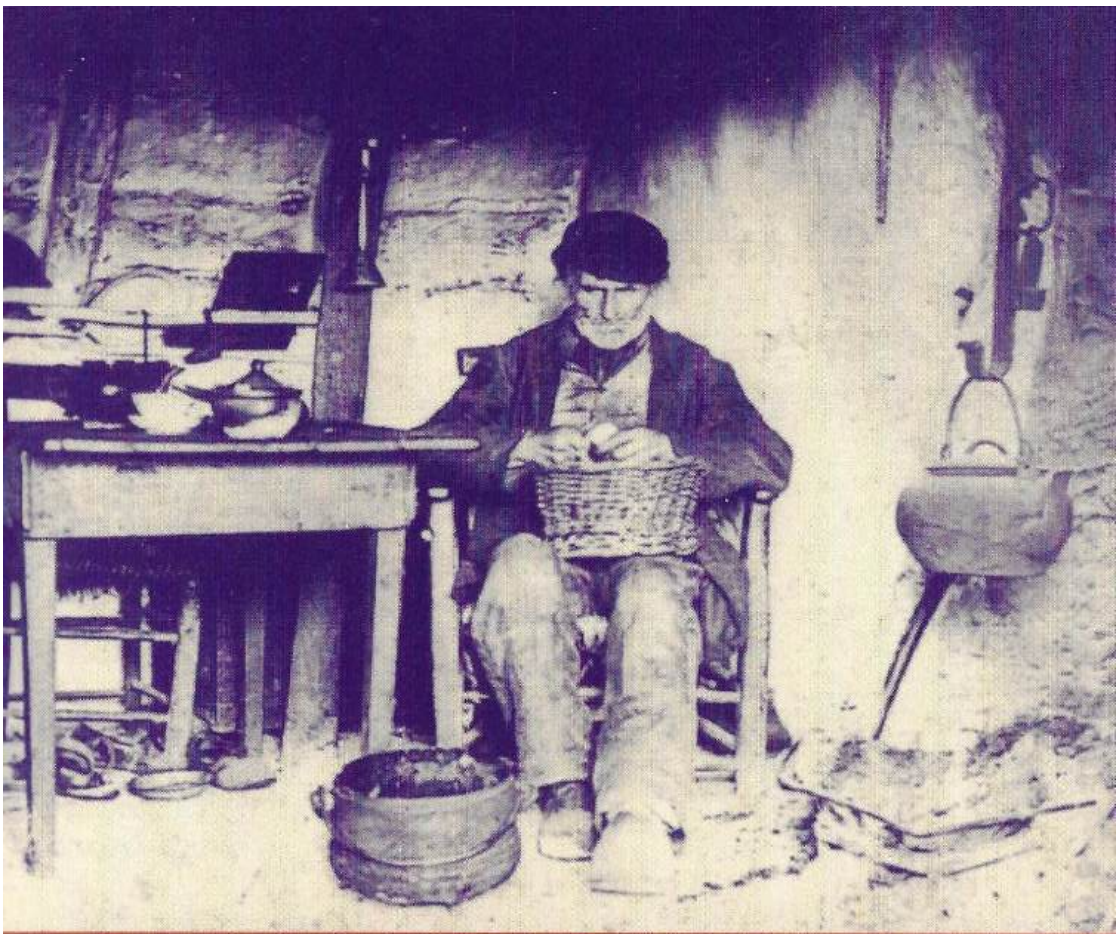
WONEN OP HET PLATTELAND ¹

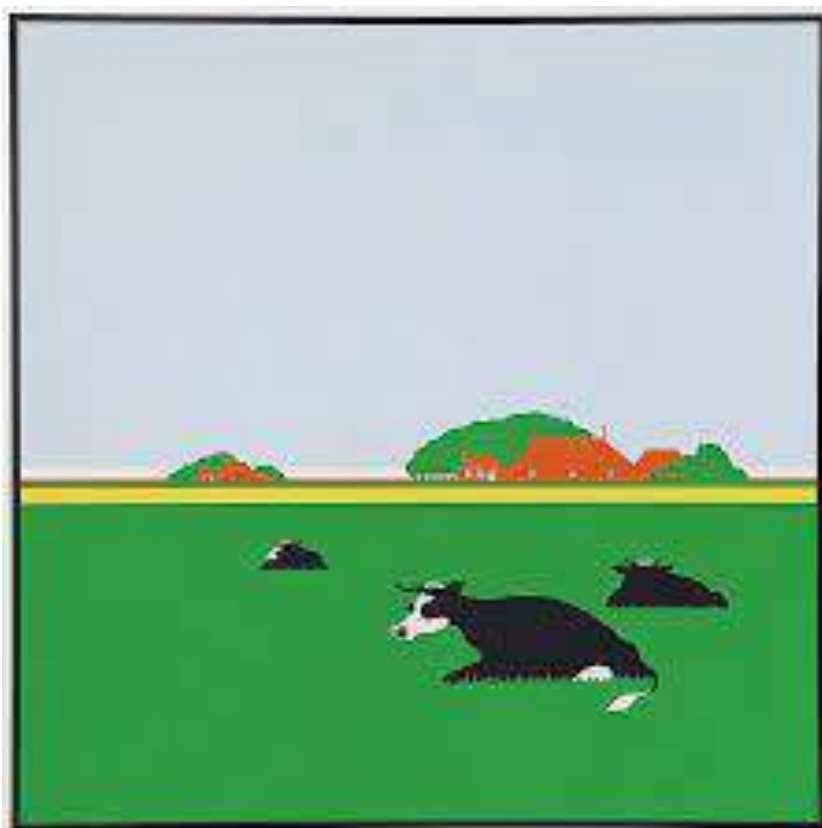
Nederland is een zeer dichtbevolkt land. Met veel landelijke gebieden. Maar ook veel verstedelijkte gebieden. Tussen die beide gebieden is een soort wisselwerking als het gaat om het aantrekkelijke wonen. Vanuit de landelijke gebieden gezien kent de stad veel drukte en stress. In de landelijke gebieden kun je heerlijk tot jezelf komen en genieten van de rust. De mensen daar zouden ook vriendelijker en prettiger in de omgang zijn. Mensen groeten elkaar, maken een praatje, vinden het fijn om een ommetje te maken enzovoort. Ook het leefmilieu en de luchtkwaliteit is in de stad een stuk minder prettig. Er is veel luchtvervuiling en de menselijke verhoudingen kunnen er soms erg gespannen zijn. In landelijke gebieden heb je ruimte en bos en bomen; dus ook veel frisse lucht. Dit bevordert het menselijk functioneren. En zo kunnen we nog vele pagina's vol schrijven met voordelen en nadelen van respectievelijk het platteland of de verstedelijkte gebieden.

¹ Onderstaande tekst komt van een scholierenweb van enkele jaren terug en is bedoeld om het verschil duidelijk te maken tussen het wonen in de stad en op het platteland.



ALSOF DE TIJD ER STIL STAAT...





Han Jansen

UITGEVER:

BOERDERIJ & ERF

alblasserwaard - krimpenerwaard - vijftheerenlanden

secretariaat: Sluis 57

2964 AT Groot-Ammer

06-53759618

secretariaat@boerderijnerf.nl

www.boerderijnerf.nl

UITGAVEN VAN B&E AKV



Boer en Boerderij
€ 35,00



Hoeve, hofstee,
herbestemming € 14,95



Het behouden waard
€ 14,95



De Stee van Saan van Pieter
€ 14,95

Te verkrijgen via het secretariaat

REDACTIE & SAMENSTELLING:

LA CARRIOLA



tekst & advies

Dick de Jong | Buitendams 51

3371 BA Hardinxveld-Giessendam

06-22845889 | djtekst@planet.nl

COLUMN: e-mailen kan ook tot e-moties leiden