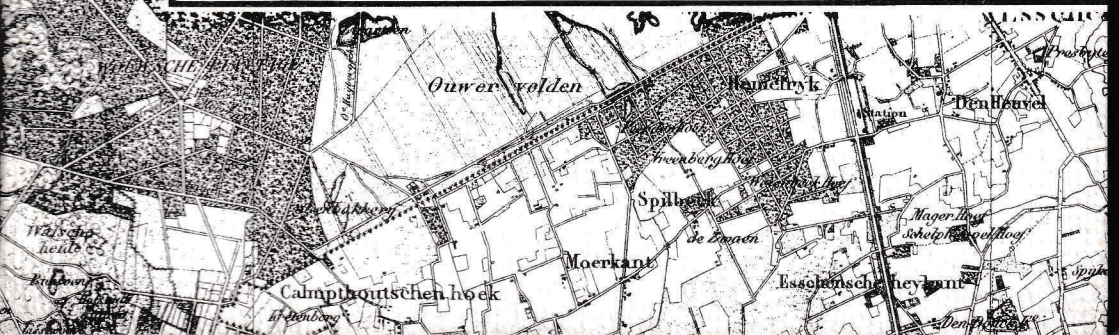




heemkunde kring
DE VIERSCHAER
WOUW

3/4- '91

De Wouwse Coöperatieve Zuivelfabriek



V. Het vervoer van de melk

Al bij de oprichting van de Wouwse zuivelfabriek werd besloten dat de kosten van de aanvoer van melk voor rekening van de fabriek zou zijn. De fabriek schafte karren aan voor het vervoer van de melk. Deze waren één-assig, hadden hoge wielen en waren aldus berekend op de abominabel slechte binnenwegen. De vervoerders moesten zelf voor een paard zorgen. In de beginjaren werden de routes aanbesteed in de algemene vergadering; later werd de inschrijving met briefjes ingevoerd. Al die ritten hadden een naam en de melkrijder schreef een briefje met de rit die hij wilde hebben en het bedrag dat hij daarvoor wilde ontvangen. De laagste inschrijver werd de melkrit dan gegund. Er waren ook kleine boertjes die een melkrit wilde hebben om wat extra verdienste te hebben, maar ook om daardoor hun paard beter te kunnen benutten. Omdat in de beginjaren de wegen in de gemeente Wouw niet al te best waren, kon per kar weinig melk vervoerd worden. Toen voorzitter J.B.Dekkers later wethouder van de gemeente Wouw was, zorgde hij er voor dat de gemeenteraad overtuigd werd van het nut van goed wegonderhoud en in de eerste jaren van de twintigste eeuw werd de toestand van de wegen steeds beter. Dat betekende meteen dat er meer melk per kar vervoerd kon worden en daardoor daalden de vervoerskosten. "Als de melkrijder bij de fabriek kwam, moest hij helpen om de bussen op het bordes te zetten. Daarna stak hij een handje toe bij het leeggieten van de bussen. De lege bussen werden dan deels gevuld met karnemelk en wei. Die gingen terug op de kar en de melkrijder zette die weer bij de boeren af", vertelt de oud-directeur. 22)

TWEE KEER OPHALEN.

Behalve vervoer met paard en wagen, werd later de tractor ingezet en nog later deed de vrachtauto zijn intrede. Dat

kwam goed te pas, want ook het melkwinningsgebied breidde zich steeds verder uit en sneller vervoer was daarom een bittere noodzaak. 23)

Door het snellere vervoer met een tractor werd het ook mogelijk om te experimenteren met het tweemaal per dag ophalen van de melk in de zomermaanden. Immers wegens de gebrekkige mogelijkheid van koelen op de boerderij, kwam op de hete dagen soms wel 25% van de melk zuur op de fabriek aan. Door in de zomermaanden de avondmelk ongekoeld aan te voeren en op de fabriek meteen te koelen, kon veel schade worden voorkomen. Twee keer werd met het tweemaal daags ophalen geëxperimenteerd. De eerste keer was dat in 1918. Die proef werd gestaakt omdat door de oorlog de tarieven te hoog opliepen. In 1938 en 1939 werden opnieuw proeven genomen. Ook nu waren de oorlogsomstandigheden oorzaak dat er niet werd doorgezet. Dit keer niet door de tarieven, maar omdat er een tekort was aan snel vervoer. Auto's konden geen twee keer per dag gemist worden. 24)

In 1958 werd opnieuw overgegaan tot het tweemaal ophalen van de melk, maar nu als vast gebruik en niet meer als experiment. De snelheid van het vervoer lag toen al aanmerkelijk hoger dan in de beide vorige perioden. Tegenwoordig is het ophalen van bussen niet meer aan de orde. De melk wordt in koeltanks op de boerderij bewaard en een koelwagen haalt de melk om de twee dagen op, in plaats van twee keer per dag. In 1895 bij de start van de fabriek heeft geen boer zich daar een voorstelling van kunnen maken!

BUSSEN.

Bij de oprichting werd besloten om van fabriekswegen de bussen beschikbaar te stellen. De boeren betaalden daarvoor per bus een huur van 4 cent per week; later werd dat 3 cent per bus per week en na de oorlog werd een huur van één cent per dag berekend. Elke bus had een nummer dat met een boer correspondeerde en dat was gemakkelijk bij het scheppen van melk voor de controle in het laboratorium. In de wintermaanden kwamen veel bussen terug naar de fabriek, omdat de boeren dan aanmerkelijk minder melk leverden dan in de zomer. Die bussen werden dan nagekeken

schoongemaakt en eventueel vertind, zodat in het voorjaar, als de vraag naar bussen weer steeg, de boeren goede melkbussen kregen. In de oorlog gingen veel melkbussen van de zuivelfabriek verloren. Ze werden gevorderd, gestolen, verbrand en stukgeschoten. Omdat toen ook de melkproduktie flink daalde, waren er nog voldoende bussen om alle melk bij de fabriek te krijgen. In de oorlog werd gewoon doorgewerkt, alleen tijdens de bevrijding lag de fabriek een drietal dagen stil omdat die onder vuur lag. 25)

KOSTEN.

De kosten van het ophalen varieerden in de loop van de jaren nogal eens. In het verslag over een halve eeuw zuivelfabriek is een staatje gepubliceerd met daarin een berekening van de kosten van het ophalen van de melk per 100 kg. Daaruit blijkt dat in het eerste jaar het ophalen van 100 kg. melk 25 cent kostte. Het jaar daarop daalde dat aanzienlijk en kwam uit op 18 cent. Een dieptepunt voor de vervoerders kwam in 1898 toen slechts 14 cent per 100 kg. werd uitbetaald. In de loop der jaren schommelde dat bedrag altijd rond de 20 cent. In de Eerste Wereldoorlog kwamen er echter uitschieters: 40 cent in 1917; 65 cent in 1918; 67 cent in 1919. Vanaf dat jaar daalde de prijs weer en bleef schommelen rond de 30 cent per 100 kg. Toen de Tweede Wereldoorlog zich aandienende, schoot de prijs opnieuw omhoog met een hoogtepunt in 1944 met 103 cent per 100 kg. 26)



Deze uitgave werd mede mogelijk
door de financiële steun van de
Drankencentrale "Wouw" B.V.

