

Melkmarkten in oud-Amsterdam



De afbeeldingen in dit boekje komen uit de beeldbank van het Stadsarchief Amsterdam, tenzij anders aangegeven

Zuivelproducten behoorden vanaf het vroegste ontstaan van Amsterdam tot de eerste levensbehoeften van de stadsbevolking. Binnen die zuivelvoorziening bestond er een strikt logistiek en ambachtelijk onderscheid tussen de handel in dagverse, vloeibare melk enerzijds en de markt voor vaste zuivelproducten, zoals boter, kaas, eieren en levend pluimvee en bijbehorende nering. Waar de vaste zuivel en het pluimvee hoofdzakelijk vanuit de Zaanstreek met Oostzaan als plaats die over de dichtstbijzijnde haven aan het IJ beschikte, werden verscheept naar gespecialiseerde locaties als de Botermarkt op het huidige Rembrandtplein, de Kaasmarkt op het Thorbeckeplein en de nabijgelegen Kippenhoek, kende de verse melk een geheel eigen logistieke keten. Vloei-



bare melk bedierf immers snel, waardoor de aanvoer onder enorme tijdsdruk stond. De locaties waar deze kwetsbare waar werd verhandeld, verschoven door de eeuwen heen stapsgewijs van het oude hart van de stad naar de buitenranden.

De dagelijkse race tegen de klok begon diep in de nacht op de boerderijen in het Waterlandse achterland. Georganiseerd in boerencoöperaties melkten de veehouders hun koeien in de vroege ochtenduren, waarna de rauwe melk in houten vaten of koperen bussen werd gegoten. Met speciale houten melkschuiten, smalle platbodems die zowel gezeild als geroeid konden worden, staken de boeren en

◀ Voor de boeren van Waterland was de veeteelt en de verkoop van zuivelproducten het hoofdmiddel van bestaan en de groeiende stad een dankbare afnemer



schippers in de ochtendkoelte het drukke IJ over. Kenmerkend voor de bemanning van zo'n Waterlandse melkschuit was dat er vrijwel altijd een of meer melkmeisjes meevoeren. Zij reisden mee naar de stad om de melk aan de kade over te gieten in hun koperen emmers en met het draagjuk de buurten in te trekken voor de huis-aan-huis-verkoop.

In het prille begin van de stadsgeschiedenis vond alle handel nog plaats op 'Die Plaetse', de huidige Dam. Een gezellige drukte met

- ▲ *Een geroeide melkschuit zoekt zijn weg naar de Oudezijds Kolk om de melkmarkt aan de oude zijde te bevoorraden*
- *Afbeeldingen van melkmarkten in vol bedrijf in de oude stad zijn er niet; deze foto laat wel het stuk Nieuwezijds Voorburgwal zien waar de markt plaatsvond*

alle handel lukraak door elkaar. Toen Amsterdam in de vijftiende eeuw echter stormachtig groeide – tot een stad van 10.000 inwoners in twee eeuwen, uit het niets – werd het krioelen van marktkramen, vee en transportkarren op het centrale plein onhoudbaar. Het stadsbestuur besloot de verschillende takken van nijverheid te scheiden en naar specifieke locaties buiten de Dam te dirigeren. Zo ontstonden rond 1499 de twee grote binnenstedelijke melkmarkten aan de oude en de nieuwe zijde van de stad.

Aan de oostzijde voeren de Waterlandse melkschuiten via het Open Havenfront en de Oudezijds Kolk de stadsgrachten binnen om af te meren bij de Oudezijds Melkmarkt. In historische bronnen worden voor deze markt twee specifieke bruglocaties genoemd: de Varkenssluis (brug 204 over de Oudezijds Voorburgwal) en de Pillenbrug (brug 215 over de Oudezijds Achterburgwal), beide ter hoogte van de Oude Hoogstraat en Oude Doelenstraat. Het ging hierbij



om twee aangrenzende aanlegkades van hetzelfde binnenstedelijke marktgebied. Aan de westzijde van de stad namen de schuiten de route via de Martelaarsgracht en de oude Haarlemmersluis om af te meren aan de Nieuwezijds Melkmarkt, gelegen aan de oostzijde van de Nieuwezijds Voorburgwal tussen de Gasthuissteeg (de huidige Paleisstraat) en de Jonge Roelensteeg.

Deze binnenstedelijke marktlocaties bleven eeuwenlang ongewijzigd in gebruik. Pas in de loop van de negentiende eeuw werd de druk op de krappe grachten zo groot dat het stadsbestuur opnieuw ingreep. De stank van het grachtenwater verdroeg zich slecht met de hygiëne van verse melk, en de groter wordende schepen veroorzaakten continue opstoppen. Vanaf de jaren 1870 en 1880 werden de verkooppunten definitief verplaatst naar de ruime IJ-oever, vlak bij de plekken waar de schuiten van oudsher de stad binnenvoeren. De handel in vaste zuivel, eieren en pluimvee uit Oostzaan en



omgeving kreeg een nieuwe stek aan de Haringpakkerij, nabij de hoek van het huidige Droogbak en het Open Havenfront. Hoewel dit hoofdzakelijk het domein was van kisten met eieren en korven met levend pluimvee, tonen historische opnamen dat ook hier af en toe vloeibare melk werd verhandeld. De primaire melkmarkt verhuisde echter naar de Oude Teertuinen, aan het gedeelte van de Prins Hendrikkade waar later de Sint-Nicolaaskerk verrees. Talrijke negentiende-eeuwse foto's leggen dit stuk kade vast, met langszij afgemeerde melkschuiten waarvan de sprietzeilen waren gestreken

- ▲ Een latere foto van dezelfde melkmarkt; let op de keurmeester of kritische handelaar die de smaak van de melk test
- ◀ De naar de IJ-oever verbannen melkmarkt op de Oude Teertuinen; tussen de bedrijfsvaartuigen liggen enkele melkschuiten afgemeerd en de melk in lage houten tonnen is aan land gebracht



en waarop de melkbussen direct op de hondenkarren van de stadsventers werden geladen.

Aan het einde van de negentiende eeuw voltrok zich een grote technische omwenteling op het IJ. De traditionele roei- en zeilschuiten verdwenen geleidelijk uit het stadsbeeld toen de Noordhollandsche Tramweg-Maatschappij (NHTM) in 1888 haar stoomtramlijn door Waterland opende. Vroeg in de morgen reden er speciale 'melktrams', bestaande uit stoomlocomotieven met lage, open bakwagens die tot de rand toe gevuld waren met honderden metalen melkbussen. Bij het tramstation in Amsterdam-Noord werden de bussen

- ▲ *De melkmarkt met de leveranciers uit de Zaanstreek; hier zijn boter, kaas en eieren de belangrijkste producten*
- *Dezelfde markt waar pluimvee verhandeld werd; de platte manden werden hoog opgetast uit Oostzaan verscheept*

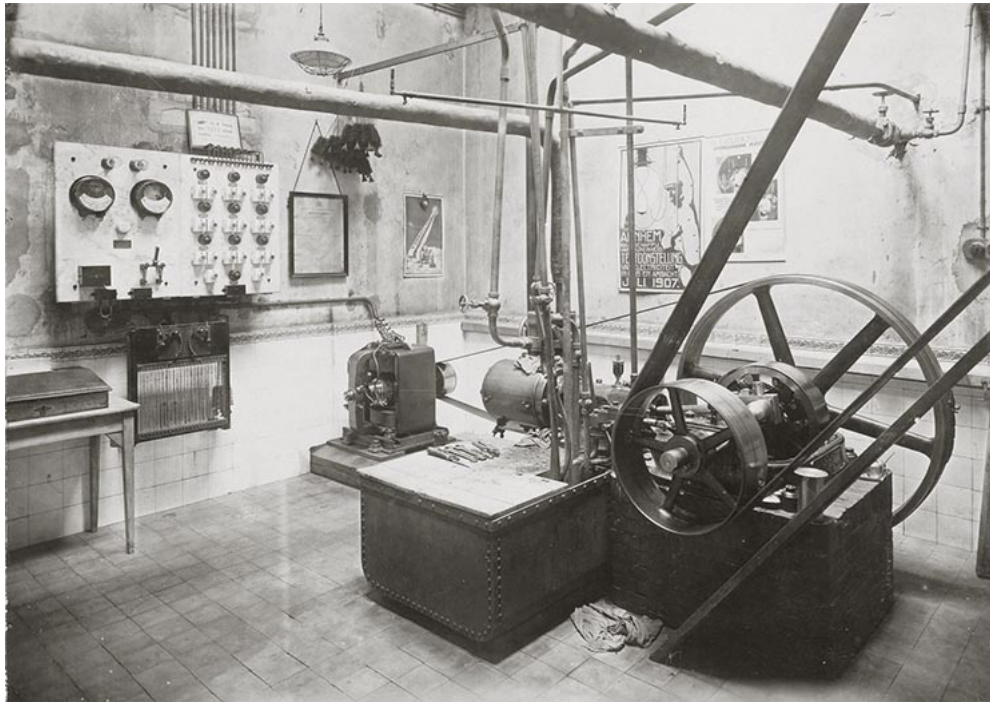
overgeladen op stoombootjes en goederenponten om de korte oversteek naar de Prins Hendrikkade en De Ruijterkade te maken.

In de eerste decennia van de twintigste eeuw kwam ook aan het vervoer per stoomtram een einde. Hiervoor waren twee belangrijke oorzaken aan te wijzen. Allereerst ondervond de tram vanaf de jaren twintig toenemende concurrentie van het opkomende vrachtautovervoer over de weg, dat de melk sneller en flexibeler rechtstreeks vanaf de boerderij kon ophalen. Belangrijker nog was de toenemende maatschappelijke en gemeentelijke zorg over de volksgezondheid en de kwaliteit van rauwe consumptiemelk. De verkoop in de open lucht vanaf de kade werd aan banden gelegd ten gunste van de opkomst van moderne, centrale melkfabrieken. Deze fabrieken



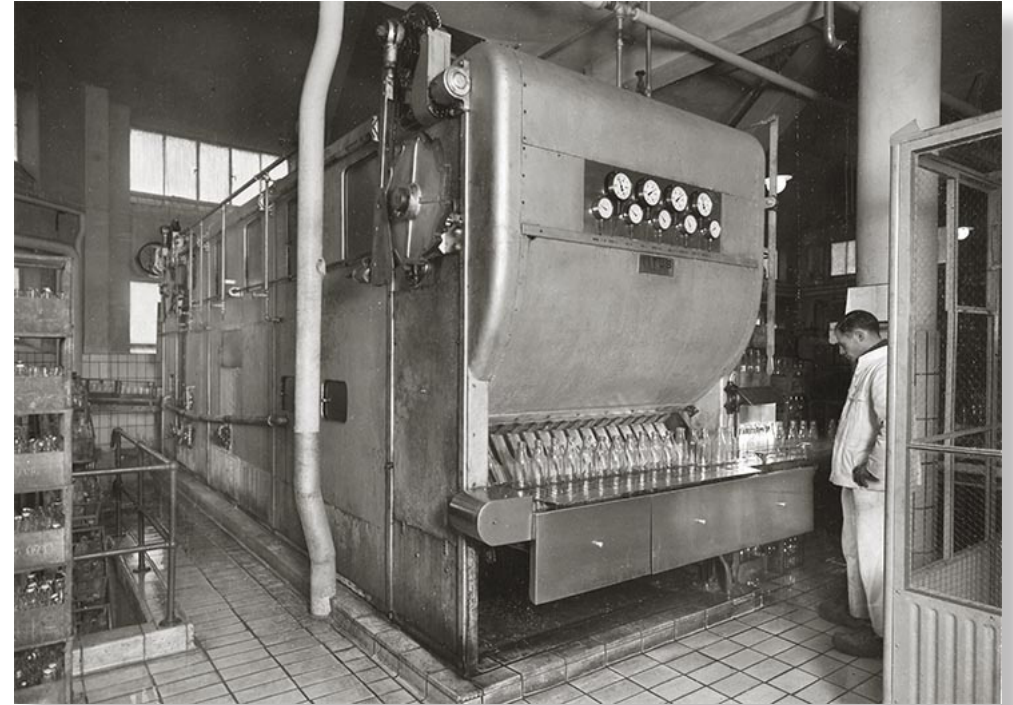
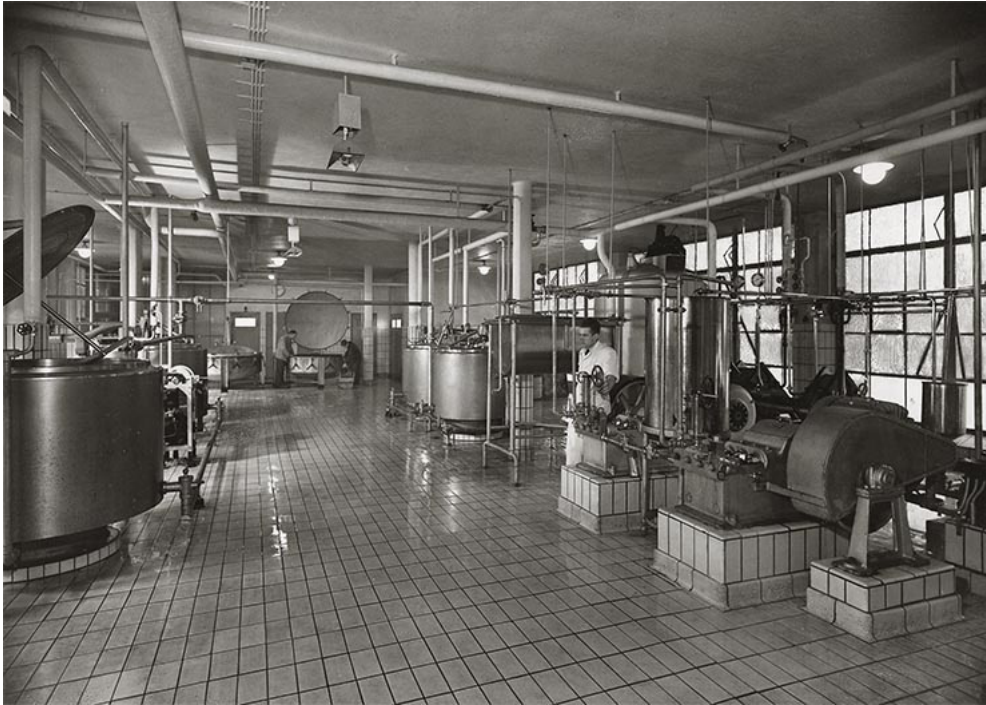
namen de rauwe melk in ontvangst, steriliseerden en controleerden het product, en verzorgden de gebottelde distributie via hun eigen gestroomlijnde netwerken.

Waar de melkverzameling in de twintigste eeuw evolueerde van houten melkbussen op de vrachtkar naar het geautomatiseerd leegzuigen van het erf per gekoelde RVS-tankauto, is het contrast met de hedendaagse zuivelvoorziening reusachtig. Tegenwoordig vindt de verwerking plaats in grootschalige, hightech zuivelconglomeraten en bereikt de melk de Amsterdamse consument via geconditioneerde distributiecentra en supermarktschappen. De tijd dat Waterlandse melkmeisjes met koperen emmers aan het juk over de kasseien van de burgwallen stapten, behoort definitief tot het rijke historische geheugen van de hoofdstad.



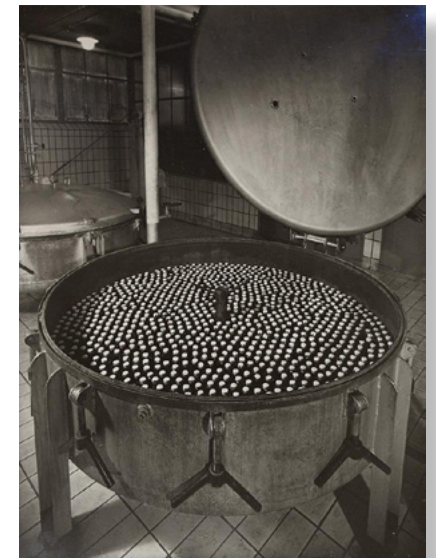
De eerste melkfabrieken waren nog erg primitief. Deze foto's uit 1909 zijn van een fabriekje in de Assendelftstraat in de Spaarndammerbuurt.





Een kwart eeuw later, de foto's zijn uit de 30-er jaren, is de melkfabriek geprofessionaliseerd. Alle melk wordt per definitie gesteriliseerd, d.w.z. verhit tot een temperatuur onder het kookpunt waardoor de vervelendste ziektekiemen uit de melk zijn verdwenen. Alle melkfabrieken hebben hun eigen karren of wagens waarmee de melk naar de melkslijterijen gebracht wordt

Van huis-aan-huisverkoop is geen sprake meer..., het melkmeisje moet nu naar school





Noord-Hollandsche Tramweg Maatschappij

Op, 30 april 1888 richtte architect en rails-fanaat Theodor Sanders de Eerste Noord-Hollandsche Tramweg Maatschappij op, met de bedoeling Waterland en achterliggende streken te ontsluiten. De onderneming groeide uit tot een netwerk dat Amsterdam (Noord) verbond met Edam-Volendam, Alkmaar en Purmerend. Van meet af aan werden ook goederenwagens aangekoppeld voor goederenvervoer naar Amsterdam. Niet vreemd natuurlijk dat er ook verse melk



vervoerd werd in speciaal daarvoor vervaardigde platte wagens, zoals op de foto's goed te zien is. Daarmee was de rol van de melkschuiten definitief tot een einde gekomen.

Lees de geschiedenis van de NHTM ►

