

---

# VAN DER LEE

# 1919



© – Van der Lee b.v., Delft – MCMLXXXIV  
Zetwerk: Grafisch Serviceburo Assist, Goes  
Druk: Ten Brink b.v., Meppel  
Lay-out en illustraties: Victor Hoefnagels  
Productie: Elmar produkties b.v., Rijswijk

---

**VAN DER LEE**

**1919**

**1984**

---

De ondergetekende  
 Johannes van Yssel, vrachtrijder wonen  
 de te Delft verklaart bij afzake te hebben  
 verkocht aan den meefromterijsteekende  
 Johannes van Buuren, vrachtrijder wonen  
 de te Delft, die erkent te hebben ge-  
 kocht  
 Het vrachtrijdersbedrijf van Delft op  
 Rotterdam, en omgekeerd met twee  
 kowen bestaande uit paard met wa-  
 gen, twee en verdere toebereiden en  
 melke voor de som van zeven honderd  
 vijftig gulden waaraan de vroer  
 gheperpale Johannes van Yssel erkent  
 te hebben ontvangen de som van twee  
 honderd vijftig gulden, wettende het  
 restant restant worden verrekend ver-  
 bincence de ondergetekende van Ys-  
 sel zich om nemen meer gematelt be-  
 drijf te zijn per boot, twee wagen af  
 anderst op Rotterdam of heeft  
 meer uittebafemen noch middeltyl met  
 in persoon of voor wedoen van een derde  
 in deple geteekent te  
 Delft den

4 April 1905  
 J. van der Offel  
 Joh van B. Buuren



Leen Van der Lee circa 12 jaar oud



---

## De eerste Van der Lee

De eerste Van der Lee die zich met transport ging bezighouden werd geboren in 1897, als zoon van een slager. Het was overal armoe troef in die tijd, de werkdagen waren lang, de voeding was slecht en menig een stierf al jong aan infectieziekten, waarvan 'vliegende tering' wel een van de beruchtste was. Het verging de kleine Leen zoals zovelen in die tijd. Al voor zijn achtste jaar verloor hij zijn vader en enkele jaren later stierf ook zijn, inmiddels hertrouwde, moeder. Zo was Leen op zijn twaalfde het kind van andere ouders, want ook zijn stiefvader, ene Van Buuren, hertrouwde spoedig. Van Buuren, de naam die Leen's leven zeer beïnvloedde, had een bodedienst op Rotterdam en een verhuisbedrijf en daaraan is het te danken dat de 'tak' verhuizingen – nu al in de derde generatie – nog steeds bestaat en nog steeds in Delft gevestigd is.

Met het leren van een vak begon je in die tijd al op je tiende jaar en voor een jongen van twaalf begon de werkdag 's morgens om vier uur om niet te eindigen voor tien 's avonds. 'Je kon beter staande gaan slapen', heeft 'vader' Leen later vaak ironisch gezegd als hij aan die tijd terugdacht. 'Dat bespaarde je de moeite van het opstaan.' Ook hebben we later nog vaak moeten horen dat ze in die tijd op zaterdagavond zo tussen tien en elf uur wakker werden in de tobbe, en dat dan alleen omdat het water koud was geworden.

Leen was niet altijd een van de gemakkelijksten, maar vader van Buuren was ook niet voor de poes. Dit leidde er uiteindelijk toe dat Leen op een kwade dag, met zijn lijfgoed – twee hemden en een onderbroek – zoals toen de gewoonte was, in een rode zakdoek geknoopt, de deur uit werd getrapt. Zeventien jaar was hij en een kosthuis was gauw genoeg gevonden. Werk vinden was echter moeilijker en Leen belandde in die ene korte periode van zijn leven waarin hij niets met transport te maken had.

## Via de cavalerie in het transport

De eerste wereldoorlog stond voor de deur. Er werd gemobiliseerd en Leen ging bij de cavalerie. Hij zwaaide in 1918 af als wachtmeester, nog steeds arm maar met een rijke ervaring op het gebied van paarden en met een grote ondernemingslust. Omdat zich zo gauw niets anders aandienende en omdat hij eerst weer even moest wennen aan de burgermaatschappij, nam hij een baan bij de oliefabriek in Delft, maar dat werk beschouwde hij wel als tijdelijk. Hij had heel andere plannen.



*Cavalerie*



---

In mei 1919 begon hij aan de Molslaan met geleend geld. Er werd een muilezel gekocht en een tweetal wagens. Deze investering bedroeg in totaal negentig gulden. Er moest keihard worden gewerkt om zo'n grote som geld terug te verdienen. Het vervoer van een piano – inclusief het omhoogtakelen naar de tweede verdieping en installeren – bracht twee gulden op; het vervoer van een vracht van vijftwintighonderd kilo van Delft naar Rotterdam bracht een rijksdaalder in het laatje. Voor die prijs werd dan ook nog gelost en geladen. Wagons met kachels lossen en vervoeren, ze daarna weer met eigen mankracht in de opslagplaats naar binnen sjouwen, bracht maar liefst drie kwartjes op per ton gewicht. En op het moment dat je dacht een vaste opdrachtgever te hebben voor ritten naar Rotterdam, vertelde deze doodleuk dat hij iemand had gevonden die het voor een kwartje minder wilde doen.

In die tijd kreeg Leen kennis aan het meisje dat later 'moeder Jo' zou worden. Jo was een boerendochter en haar ouders hadden zich toch liever een andere schoonzoon gewenst. Maar wat zij als haar noodlot zagen, was niet meer te keren. De volgende generatie had zich al gemeld. Het jonge paar kreeg zijn zin; er werd keurig getrouwd en de eerste officiële vestiging van het bedrijf, aan de Molslaan, was een feit. De waarde van die eerste inboedel bedroeg hooguit honderd gulden. 'Maar ja', zou vader Leen later zeggen: 'Wat heb je aan dure stoelen als je toch geen tijd hebt om erop te zitten'.

De muilezel van het begin was inmiddels vervangen door een paard. Al spoedig liepen er drie paarden en vader Leen had twee man in dienst. CAO, werktijd, vrije zaterdag en dergelijke waren begrippen die in die tijd in het woordenboek niet voorkwamen en zelfs de zondagsrust schoot er nogal eens bij in. Men werkte van 's morgens vroeg tot 's avonds laat voor een bedrag van negen gulden in de week.

## **Het 'Laantje van Vollering'**

De eerste verhuizing was naar de Leeuwenhoeksingel, naar een oude boerderij met veel ruimte. Leen hield het daar zes jaar uit en wel tot de dag dat zijn oog viel op de advertentie, waarin de Lawn Tennisclub haar tennispark aan de Parallelweg, inclusief de clubgebouwen, te koop aanbod. In de volksmond werd dit gedeelte van de Parallelweg het 'Laantje van Vollering' genoemd. Het was 1927. Het tijdperk 'Laantje van Vollering' zou tot 1961 duren.

**Notaris A. D. M. POST UITERWEER.**

Perceel: Laantje van Vollering, uitkomende aan den Parallelweg.  
Kadaster Sectie A 6396.  
Groot 33 Are 23 c.A.  
Grondlasten plm. f 10,03.  
Delflands sluisgeld plm. f 3,84.

Omschrijving: Een SPORTTERREIN met Lawn-Tennisbaan en Gebouw, belend door de gemeente Delft en „D.H.C.”

In eigen gebruik.

Aanvaarding na betaling koopsom 2 Mei 1927 of eerder na overeenkomst.

Te bezichtigen 2, 3, 7 en 14 Maart 1927 van 2—4 uur.

In bod gezet door:

Combinatiekolommen


op f .....

Afgemijnd . . . . .

Totaal f .....

el is gegund  
opgehouden


DELFT, 30 Augustus 1927

DELFTSCHE VOETBALVERENIGING  
„D. H. C.”  
DELFIA-HOLLANDIA-COMBINATIE  
OPGERICHT 17 MAART 1910  
HOOFDZAAL: NEDERLANDSE 17 AUGUSTUS 1910  
SECRETARIAAT: BELJEWYCKSTRAAT 12  
VERZAMELENDE: .....

Den Wedel. Heer. v.A. Lee  
Expediteur  
Alhier

Welen. Heer.  
Hiermede verzoeken wy U, Vrydagsvond even ter Bestuur vergadering te willen komen om enkele besprekangen ontrent het terrein te houden. De vergadering wort gehouden in Ons Huis Oude Delft om acht uur.

Hoogachtend





---

Het aangekochte terrein mat 3100 vierkante meter, er stonden clubgebouwen en er lagen drie tennisbanen.

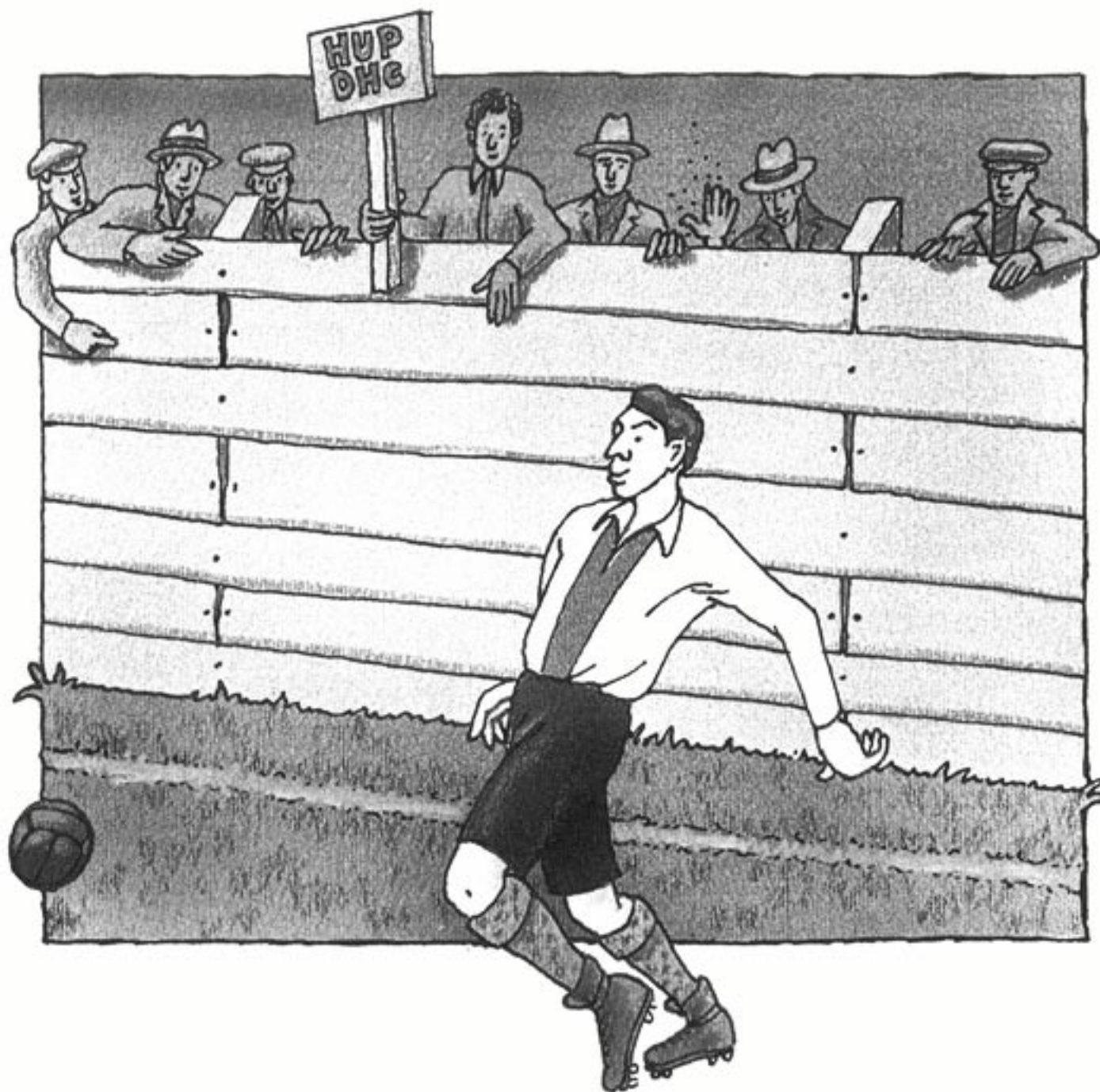
Om zijn eerste loods te kunnen bouwen voor paarden en wagens, had vader Leen duizend gulden nodig. Het eerste wat hij dan ook deed was het verhuren van de banen voor het zomerseizoen. In die tijd betaalde je, voor het huren van een baan, voor een vaste avond of -middag gedurende het hele seizoen, iets tussen de twintig en vijfentwintig gulden. Het plan lukte wonderwel en toen de tennisliefhebbers vooruit hadden betaald, had vader Leen binnen veertien dagen zijn geld bij elkaar. Het terrein met de opstallen had hem zelf de som van drieduizend gulden en vijfenzeventig cent gekost.

Het kopen van het terrein is eigenlijk een verhaal apart. De vraagprijs was oorspronkelijk vierduizend gulden. Misschien niet zo'n hoog bedrag, maar als je maar vijf gulden op tafel kunt leggen, is het wel veel. Maar vader Leen had een rijke oom die zich garant wilde stellen voor een hypotheek. Gesteund door die wetenschap toog vader Leen naar de verkoping. Daar keek iedereen vreemd op toen dat vrachtrijdertje de zaak afmijnde op drieduizend gulden en vijfenzeventig cent. Het bedrag achter de komma had hij in zijn zak, voor het bedrag voor de komma rekende hij op zijn oom. De partijen werden het eens, en Leen toog naar zijn oom, die die dag net verjaarde. 'En' vroeg oom belangstellend, 'Ben je nog op de verkoping geweest? Wie heeft het terrein gekocht?' 'Ik' antwoordde Leen, al verwonderd over het feit dat oom zich niets meer van de afspraak scheen te herinneren. Ook nu reageerde oom nauwelijks en Leen had de moed niet de hypotheekkwesitie aan te snijden. Na het feest – de traktatie bestond, zoals gebruikelijk in die tijd, uit een kopje koffie en een glas aanmaaklimonade – vertrok Leen. Hij was geen cent wijzer geworden.

Maar zijn geluk liet hem zelden in de steek. Het was Karel Vrijenhoek, de paardeslager, die hem uit de nood hielp; drieduizend gulden tegen vierenhalf procent rente leende hij hem.

## **Een burenruzie**

Vader Leen kon aan de slag op zijn nieuwe bezit. Een kijkje in het kadaster leerde hem tot zijn stomme verbazing dat de voetbalclub DHC, zijn buurman als het ware, een strook van drie meter over de gehele lengte van het terrein, wederrechtelijk in gebruik had. DHC mocht deze strook best kopen, zo redeneerde vader Leen, en een prijs van twee-



---

duizend gulden leek hem dan wel redelijk. Een strookje grond voor tweeduizend gulden, waar het hele terrein er drie had gekost: daar trapte DHC niet in en trok zich morrend terug. Maar het grensgeschil zou zich nog jaren voortslepen. Bij iedere grote wedstrijd bleek vader Leen een grote kennissenkring te hebben, die hij op zijn terrein, langs de zijlijn van het voetbalveld, gratis naar de wedstrijd liet kijken. Vader Leen zat zo te zien dik in de kennissen, het waren al gauw een paar honderd man en ze hielden ook allemaal van voetbal. Dat ze vader Leen allemaal een dubbeltje betaalden, moest ook gezien worden als een vriendendienst, officieel was de staanplaats gratis. Op een dag meende DHC er iets op gevonden te hebben. Er werd een grote groep vrijwilligers opgetrommeld en 's avonds voor de wedstrijd, om tien uur, stond er een houten schutting van maar liefst zes meter hoog. Voldaan keken de DHC-ers naar hun werk, niet vermoedend dat vader Leen aan de andere kant, ook met een ploeg vrijwilligers, aan het werk was gegaan. In de loods waren ze de hele middag bezig geweest om klossen in elkaar te timmeren. Zodra de schuttingbouwers ver genoeg weg waren, werden deze aan de schutting bevestigd, tot op anderhalve meter vanaf de bovenkant. Groot was de verbijstering bij DHC toen men, die zondagmiddag om twee uur, bij de aanvang van de wedstrijd, weer een dikke rij illegale supporters vanaf borsthoogte waarnam.

Tot zover had Onze Lieve Heer deze burenruzie waarschijnlijk hoofdschuddend aangezien. Nu besloot hij wellicht dat het welletjes was. Op maandagmorgen stak er een storm op, waardoor de hele schutting op het terrein van Van der Lee terecht kwam. Deze draalde niet om DHC aansprakelijk te stellen voor de schade: het belemmeren van de in- en uitrit van het bedrijf. Een en ander werd op een akkoordje gegooid: Van der Lee mocht als schadederving, de schutting houden en kon met het hout nog tien jaar lang zijn sleperswagens repareren.

## **Van clubgebouw tot woonhuis**

Het grootste clubgebouw leende zich goed om verbouwd te worden tot woonhuis. Dit was geheel tegen de zin van de gemeente. Daar sprak men, in bedekte termen, over bestemmingsplannen. En inderdaad, in 1961 heeft er dan ook een bestemmingsplan gestalte gekregen, vierendertig jaar later dus. Was vader Leen niet zo brutaal geweest als hij nu eenmaal was, dan had het terrein al die tijd ongebruikt gelegen. Nu werd het de basis voor een bedrijf. Het tijdperk 'Laantje van Vollering' is nog



## GEMEENTE DELFT.

Nr. 732 afd. II.

DELFT, den  
Ves.

12 September 1928  
/ / " "

Bericht op <sup>aanbeveling</sup> ~~aanbeveling~~ <sub>afgeven</sub> van

betreffende ontruiming clubgebouw.

Versaakt bij beantwoording van dit schrijven  
datums en nummer nauwkeurig aan te laten.

BIJLAGEN

Door U is geen gevolg gegeven aan onze tot U gerichtte opdracht, U toegezonden dd. 7 Juni 1928 (Agnr. 732 '27 afd. II) om vóór 1 September 1928 te ontruimen het voormalig clubgebouw, staande op een terrein aan de Laan van Verering (Parallelweg) hetwelk door U, in strijd met het bepaalde in art. 50 der Bouw- en Woningverordening voor de gemeente Delft, tot woning is ingebruik genomen.

Wij deelen U thans mede, dat, indien dit voormalig clubgebouw door U niet binnen 14 dagen ná de verzending van dit schrijven is ontruimd, wij genoodzaakt zullen zijn, ingevolge de bepalingen der Woningwet, gemeld gebouw te doen ontruimen.

Burgemeester en Wethouders van Delft,

*G. J. B. van der Vliet*  
De Secretaris,

Collering. a/d Parallelweg.  
DELFT.



---

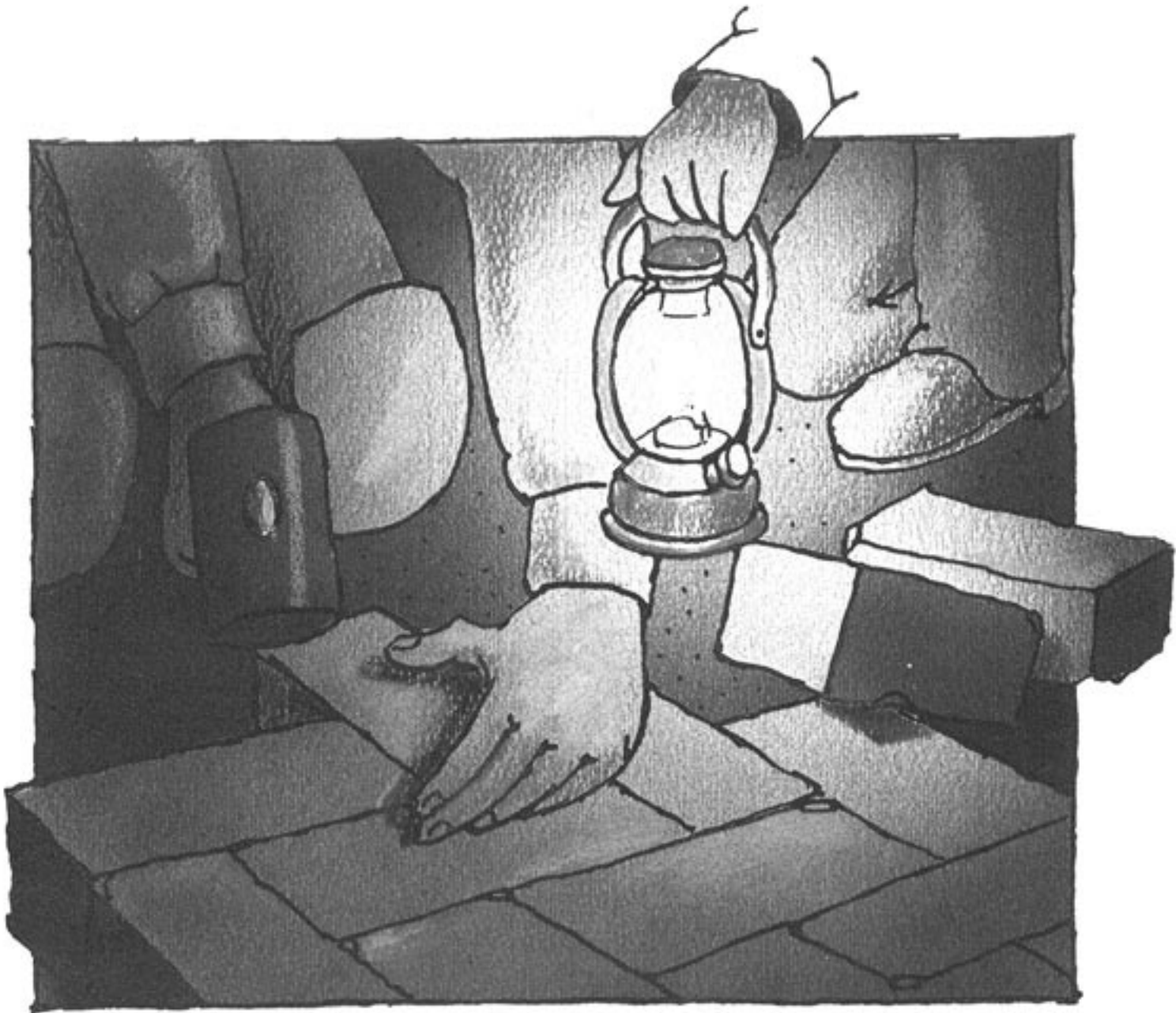
altijd een belangrijk tijdvak voor ons bedrijf; een stukje geschiedenis apart.

De kinderen kwamen bij vader Leen en moeder Jo met de regelmaat van de klok. Eerst een jongen, Jan, om vader in de toekomst te helpen, en dan een meisje, Tony, voor moeder Jo in de keuken. En zo werden het er acht stuks in totaal. Veel kinderen hebben betekende in die tijd een investering in de toekomst. Je kon immers beter 'eigen' in de zaak hebben dan dat je veel personeel in dienst moest nemen. En wat de kinderen zelf betreft: vader en moeder werkten immers voor hen, om hun later een goede boterham te verzekeren.

## **Het ene gat met het andere**

Maar was was dat verder voor een tijd, zo rond 1927, als je praat over transport? Het was een tijd van zuinigheid, van twee, drie keer kijken voor je iets weggooide. Als je een transportbedrijf had, deed je veel meer dan alleen vervoeren. Neem de koolas, die we vervoerden. Eerst gooiden we de as in het bedrijf zelf door de zeef om te kijken of er nog bruikbare stukken bij zaten om onze eigen kachel brandend te houden. En zo was het met alles. Pakkisten werden gesloopt en de spijkers werden recht geslagen. Hiermee konden we onze varkens- en konijnehokken repareren. Eigenlijk was je een halve boer, je had een gemengd bedrijf in de ruimste zin van het woord. Je stopte het ene gat met het andere. De dag begon om vier uur met het melken van de koeien. De melk brachten we zelf naar de fabriek, inclusief bracht dat een gulden per veertig liter op.

Vader Leen had ook een stuk land in pacht, dat zich uitstreekte van Delft tot aan Den Hoorn, voor tweehonderd gulden per jaar. Dit land was het eigendom van een rijke hereboer uit Schipluiden. Het afdragen van de huurpenningen moest zeer stipt gebeuren. Het was iedere keer weer een heel probleem en naarmate de datum naderde werd vader Leen dan ook steeds zenuwachtiger. In die tijd viel er met huurbazen immers niet te spotten. Een van onze wagenmakers, Van Trigt, die aan de Buitenwatersloot woonde, had wat dat betreft altijd een heel illustratief verhaal. Ook bij hem thuis werkten ze voor de hereboer uit Schipluiden. Als het jaarmarkt was te Delft moest Van Trigt, toen zelf nog een jongen, vanaf zes uur 's morgens posten aan de Buitenwatersloot omdat de boer met zijn prachtig span paarden daar voorbij zou komen. De boer stopte niet, maar Kommer van Trigt moest, al rennend naast de wagen, hem een jaarrekening overhandigen en daarna was het wachten op de terug-



---

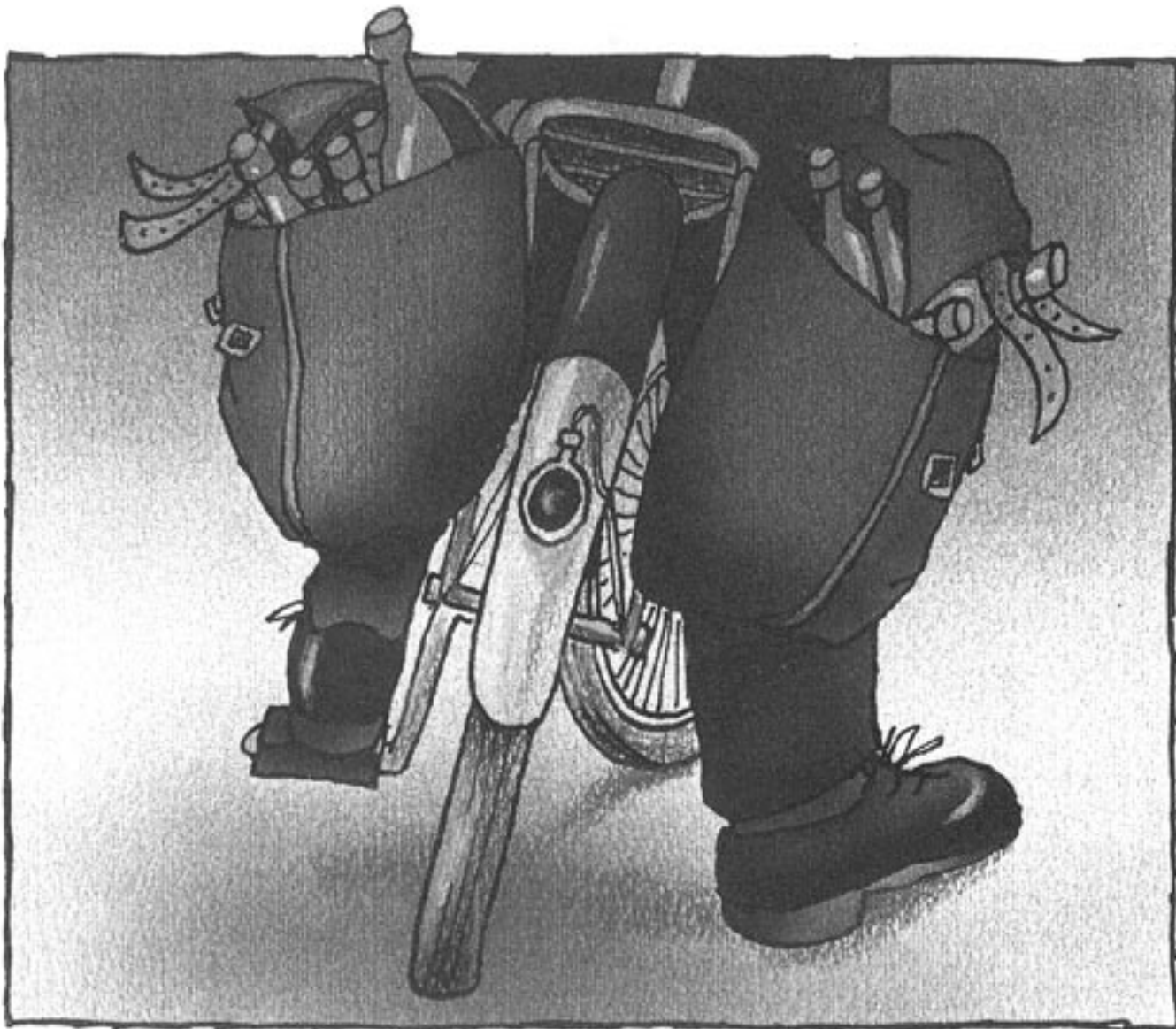
komst. Dat kon twee, drie, vier of vijf uur duren; hoelang wist niemand. Dan speelde zich hetzelfde tafereel af, maar dan in omgekeerde volgorde. Zonder kommentaar werd een enveloppe overhandigd; de inhoud sprak dan voor zichzelf. Was de hele rekening betaald, dan betekende dat dat de boer tevreden was over het in dat jaar afgeleverde werk. Was er echter een bedrag afgetrokken, dan betekende dat een woordeloze dreiging en vader van Trigt kon dan een paar nachten niet slapen uit angst een klant te verliezen. Een persoonlijk contact? Bespreekbare argumenten? Dat bestond in die tijd gewoonweg niet, je had heren en knechten en de eersten hadden het voor het zeggen. De laatsten konden slechts dankbaar zijn. Wat Kommer van Trigt betreft, de tijd waarin hij opgroeide heeft zo'n stempel op hem gedrukt dat hij daar nooit helemaal van los kwam. Tot zijn dood heeft hij als wagenmaker voor ons gewerkt, maar vaak moest hij door zijn opdrachtgevers onder druk gezet worden om zijn uurloon te verhogen. In dat licht moet ook zijn gedrag gezien worden toen hij eens zijn sleutelbeen brak. Naar de dokter? Welnee, na tien dagen hervatte hij doodleuk het werk. Het gebroken lichaamsdeel zat wel wat scheef, maar volgens hem merkte je daar niks van. Doktersbezoek was misschien alleen iets wat de 'heren' zich kunnen veroorloven?

## **Bouwen in de avonduren**

Het vervoer van puin, afkomstig van de bouwbedrijven, was in die tijd een van de belangrijkste vervoersactiviteiten. Zelf laden en lossen natuurlijk, en dat alles voor één vijftwintig per vracht. De bouwondernemers op hun beurt, wachtten tot de wagen vol was en trachtten dan, met alleman van hun personeel, nog wat manden en bakken met vuil te storten, want één-vijftwintig was toch altijd nog een hele duit.

Uit het puin zochten wij zelf nog altijd de bruikbare stukken voor vader Leens eigen bouwactiviteiten.

Dat bouwen gebeurde dikwijls in de avonduren. Wij kinderen moesten daar ook bij helpen zodra we groot genoeg waren. Als er gemetseld en bestraat werd, moesten wij bijlichten met de stallantaarn. Als je je dan begon te vervelen, kwam de geijkte vraag: 'Kan jij het goed zien?' Op je nietsvermoedende: 'Ja, prima' kwam dan het antwoord: 'Ja, maar ik verd . . . niet!'



*De eerste tien uur geen problemen*



---

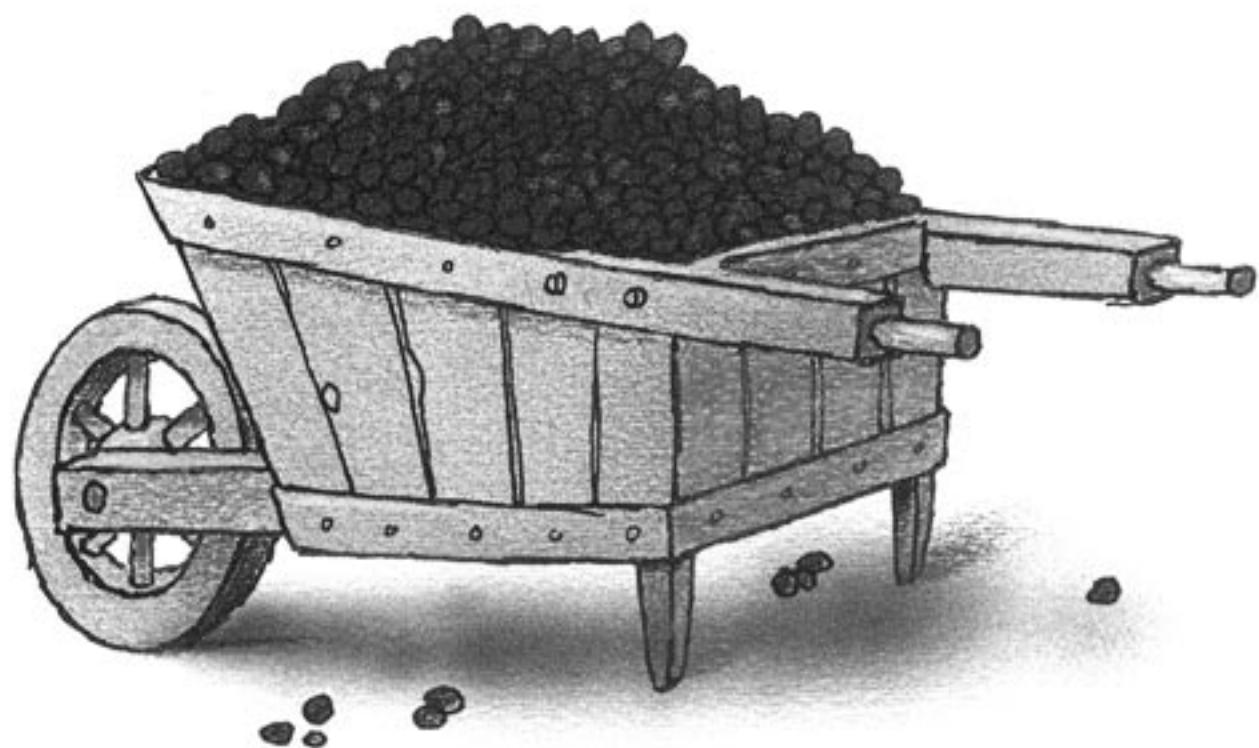
## De Kabelfabriek

De klandizie van de Kabelfabriek bracht een enorme ommekeer in het zakelijk leven van vader Leen. Zijn eerste opdracht was het lossen van schepen met kolen. Drie- tot vierhonderd ton kolen: allemaal met de hand. Met een ploeg van veertien man werd zo'n schip in drie dagen leeggeschept. Dat ging dan als volgt.

's Morgens vroeg om vijf uur arriveerden de mannen met de fietstas uitpuilend van alle flesjes bier die de arbeid moesten verlichten. Eerst werd er een gat gegraven in de kolen, tot op de bodem van het schip en daarin werd dan een ladder gestoken. Twee mannen onderaan de ladder begonnen dan zakken te vullen die twaalf anderen moesten wegsjouwen. Zo'n zak woog wel een honderddertig kilo. Om bij de ketelhuizen te komen was er een korte kant (naar het dichtstbijzijnde ketelhuis) en een lange (naar het verste ketelhuis). De lange kant bedroeg honderdvijftig meter en daar moest je weer een trap op om de kolen te storten. Dat betekende dat een man per dag 24 kilometer liep, de helft daarvan met een zak op zijn rug. En dan nog twee keer een trap op en af per wandeling. Maar de verdiensten waren er wel naar: twintig gulden per dag. Als je rekent dat in die tijd een geschoold vakman vijftwintig gulden per week verdiende, was dit een enorm bedrag. Het enige nadeel was dat een sjouwer nooit op vast werk kon rekenen. Wanneer het schip dan leeg was, gingen de mannen hun geld halen bij café Lahnstein op het Zuideinde, waar de afrekening plaatsvond. Geen wonder dat veel van het verdiende geld daar achterbleef, ook al omdat de mannen hun volgende opdracht meestal in dit café af moesten wachten.

Maar deze nieuwe klant, de Kabelfabriek, werd op een kwade dag ook bijna vader Leen zijn dood. Deze keer moest er een schip grint gelost worden. Dit gebeurde met een drie-wielige kiepkar met paard ervoor. Het lossen duurde wat lang, vond vader Leen, want hij meende dat er tweehonderd ton gelost moest worden, inplaats van vierhonderd. Toen hij bij Leo Ham, een van de werknemers, daarnaar informeerde, ontstond er een woordenwisseling. 'Ik zal je weleens laten zien hoe het moet' zei vader Leen kwaad en klom op de kar. Het paard, door al dat geharrewar aardig nerveus geworden, nam onverhoeds een sprong en Leen verloor zijn evenwicht. Hij viel en kwam met de benen gespreid voor het achterwiel van de geladen kar terecht. Hij dreigde verpletterd te worden, want het wiel was al over zijn onderlichaam en borst gereden en was op 't punt zijn hoofd onder het gewicht te vermorzelen. Leen greep een van de

---



---

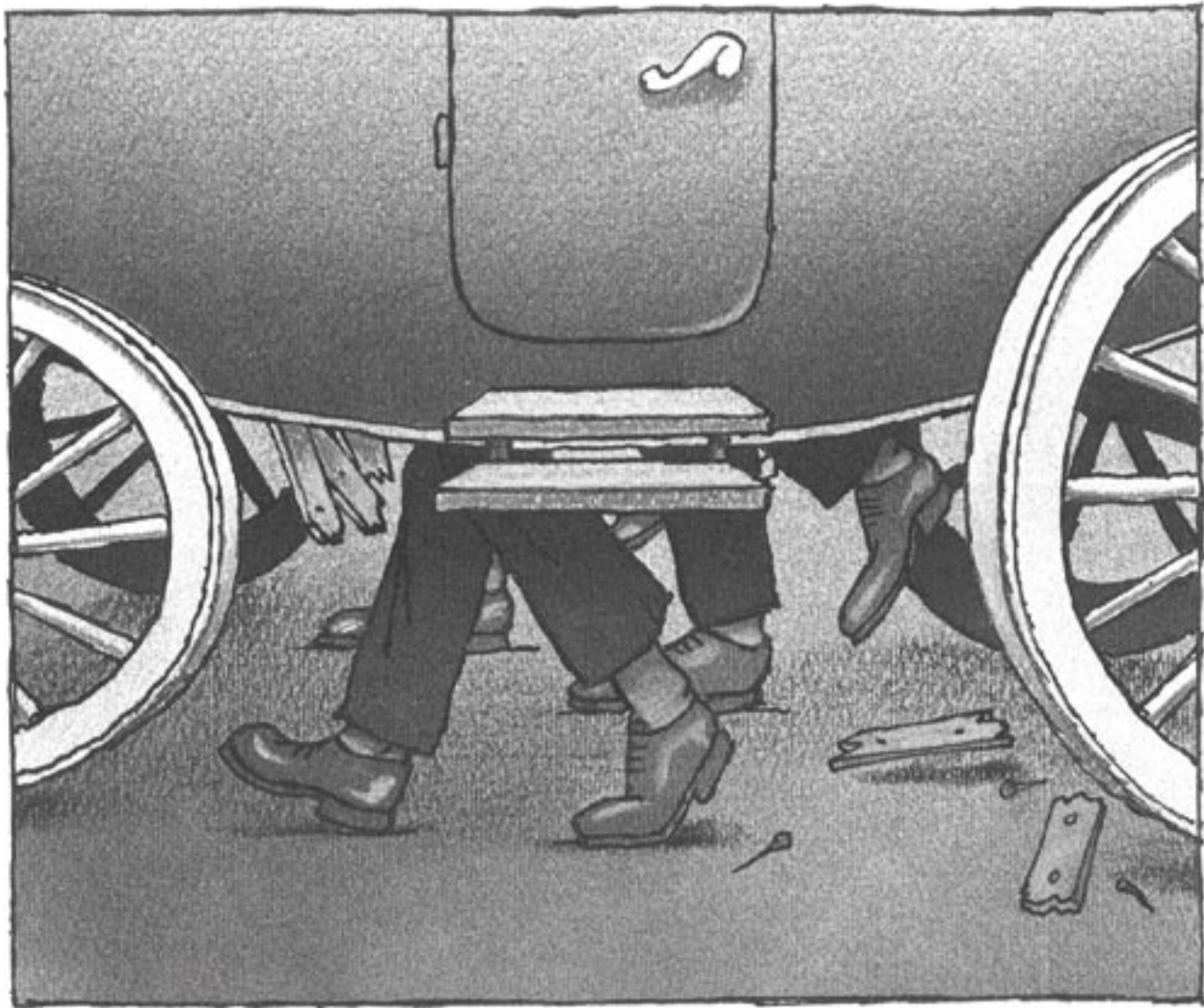
spaken van het wiel beet om het onheil te keren, maar dit kon niet verhinderen dat hij nog twintig meter half onder, half voor het wiel werd meegesleurd. Toen hij eenmaal uit zijn benarde positie was verlost, zag het er slecht voor hem uit. Al zijn ribben waren gebroken, enkele botstukken waren zelfs in de longen gedrongen. Moeder Jo ontving het bericht om dadelijk naar het ziekenhuis te komen: 'Het kon zo afgelopen zijn'. Maar Leen bleek een man van ijzer en staal. Na twee maanden was hij alweer redelijk hersteld. Een medisch wonder. Leo Ham, die tevens kostganger was, had de zaak zolang waargenomen. Na Leens herstel werkten ze samen nog jarenlang in goede harmonie verder.

Ook de aanleg van Rijksweg 13 bracht werk aan voor het bedrijf Van der Lee. Er moesten een paard en koetsier beschikbaar gesteld worden voor het trekken van waterwagens. Het water werd gebruikt om de stoomwalsen bij te vullen. Drie rijksdaalders per dag, voor twaalf uur werk. Paarden hebben echter de gewoonte om op de weg te poepen, en dat kon niet bij dit soort werk. Dus werden ze uitgerust met zogenaamde 'poepzakken'. De koetsier moest het zich maar laten aanleunen dat hij tijdens dit werk ook voor 'poepzak' werd versleten. Zo'n koetsier maakte, inclusief het verzorgen van het paard, al gauw 80 werkuren per week en dat voor zo'n twintig gulden.

## **Veertig ton kolen voor schooltijd**

De jaren dertig waren begonnen: werkloosheid. De steun bedroeg zo'n acht à negen gulden in de week en het was dan ook geen wonder dat de werklozen in de rij stonden aan het Laantje van Vollering, in de hoop werk te krijgen. Jan, toen zestien jaar en Leen junior, twaalf jaar oud, waren al in het arbeidsproces opgenomen. Om vier uur 's morgens moesten ze beginnen met koeien melken en daarna moesten ze voor schooltijd nog 40 ton kolen lossen. Kolen lossen uit treinwagons bracht een kwartje per ton op, maar dan moest het werk wel keurig worden uitgevoerd. Anders waren er goedkopere kapers op de kust. Als je de hedendaagse jeugd bekijkt, is het onvoorstelbaar dat wij als jongens elke morgen met kruiwagens van honderdveertig kilo kolen rondreden, nog voor dat onze eigenlijke schooldag begon. En met dertien jaar kwam je dan voorgoed van school om officieel aan het werk te gaan.

Neem Cor Laros, een van onze werknemers. Hij kwam in 1937 in dienst voor één gulden in de week plus een pakje sigaretten. Maar na enige tijd



---

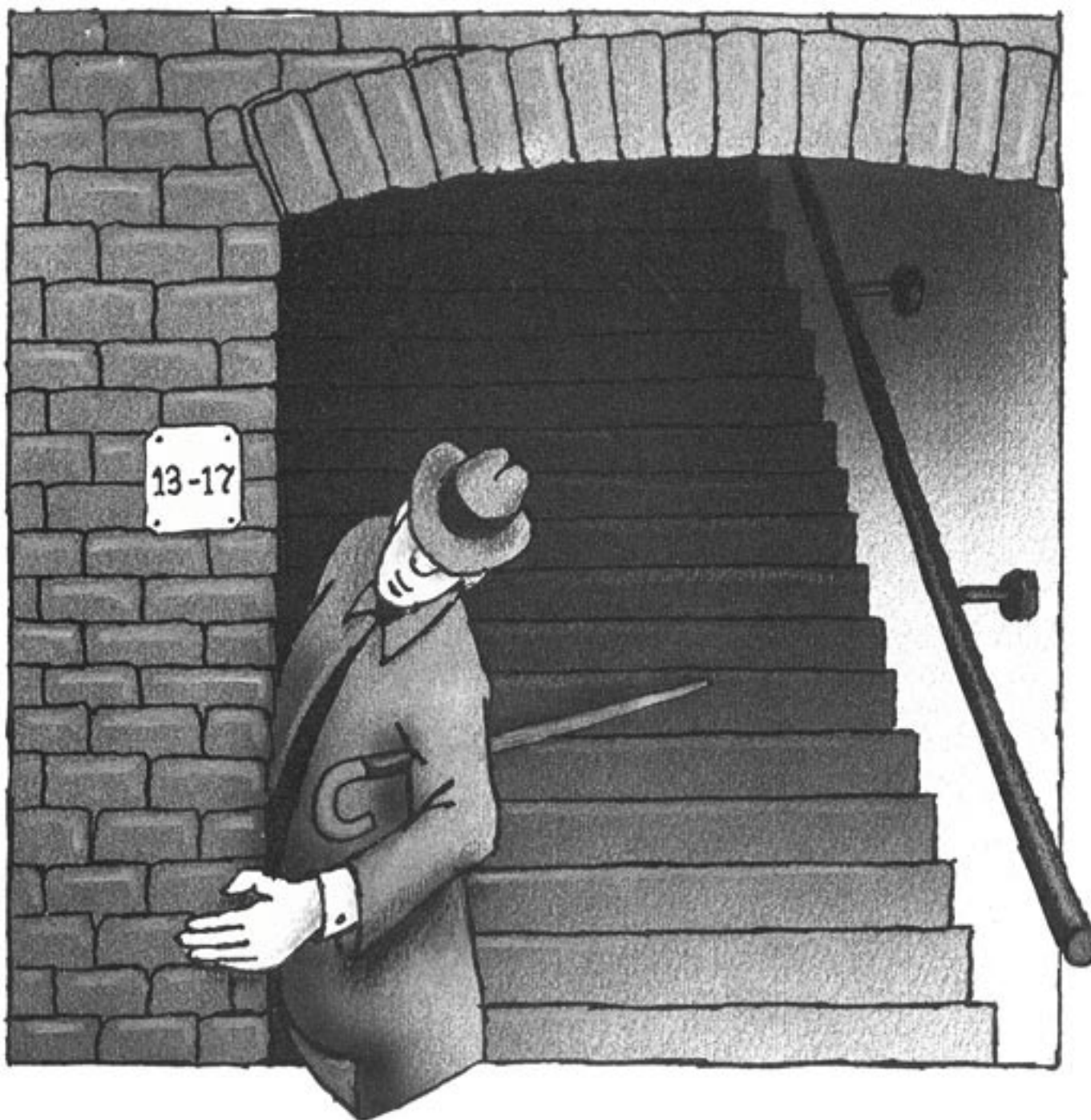
zei vader Leen hem wel dat hij niet moest denken dat het om een vaste aanstelling ging. Een gulden was namelijk veel geld voor zo'n jonge jongen en een week was tenslotte maar kort. En hoe dan ook, om op zaterdagavond om tien uur het personeel te kunnen betalen, moest vader Leen nogal wat kapriolen maken. Vaak moest een aantal kippen eraan geloven. Wij kinderen moesten die kippen dan maar zien te verkopen aan een paar min of meer vaste afnemers en we kregen de boodschap mee ons kontant te laten betalen. Vader moest immers het geld hebben. Vijftig cent per geslachte kip. 'Heb je van tien gulden terug, jongen?' vroeg zo'n mevrouw dan. En dat hadden we dan niet, natuurlijk. 'Kom dan volgende week vrijdag maar terug' kregen we te horen en daar zat je dan. Zo ging dat ook met kwitanties lopen. Het strookje scheurde men eraf met de mededeling: 'Het is genoteerd, ik kom zo spoedig mogelijk betalen'. En dan maar wachten.

De oudere medewerkers hebben ze misschien nog wel gekend, die kleurrijke stadsfiguren uit het oude Delft tussen de beide wereldoorlogen. Denk aan Piet de Lach, Lange Frans of Gerrit de Groot. De laatste was vooral bekend onder de naam Gerrit de Leugenaar. Als hij iets vertelde, informeerde moeder Jo voor de zekerheid altijd maar. 't Is toch wel waar, hè Gerrit?' 'Och,' zei Gerrit dan, 'Als ik lieg dan doe ik 't om de mensen te vermaken.'

Gerrit was koetsier, maar werken deed hij nooit op maandagmorgen. Dan zat hij in de kroeg, zonder een cent maar boordevol verhalen. Iedere keer als hij zijn gekregen borreltje op had verkondigde hij: 'Ziezo, ik ga maar weer 's; trouwens ze hebben in het Prinsenhof een ridder gevonden.'

'Gerrit, neem er eentje van me', was het dan altijd, 'en vertel me die geschiedenis eens.' En zo had Gerrit vrij drinken, zolang hij maar vertelde. Zo verhaalde hij van die keer dat hij als aapjeskoetsier een stel studenten naar Schiedam moest brengen. De koets, niet een van de beste, had een bodem van sinaasappelkistenhout. Maar dat kon toch de reden niet zijn dat 't ding zo verdraaide licht liep! Wat bleek tenslotte? De studenten waren met zijn allen door de bodem gezakt en hadden het hele eind meegerend.

Ook hadden ze Gerrit eens nodig bij een historische optocht. Hij moest een span paarden mennen, maar wel als vrouw verkleed. Bij aankomst op de Markt kreeg Gerrit een geweldige aandrang en keek rond naar het dichtstbijzijnde urinoir. Met wapperende rokken spoedde hij zich daarheen en hurkte – want dat was in die kledij het gemakkelijkst – op de vloer



*'Zie ik al wat komen?'*

---

neer. Net stormde een andere vrouw – of liever gezegd: een echte – het urinoir binnen, ook in hoge nood. In die tijd was het niet ongewoon dat ook vrouwen van een dergelijke voorziening gebruik maakten. 'Hè, hè,' zei de vrouw, naast Gerrit neerhurkend, 'Daar kan je het benauwd van krijgen, nietwaar juffrouw?' Gerrit begon opeens zo te lachen dat hem de pruik van het hoofd rolde.

Even later zagen de marktbezoekers een vrouw woedend het urinoir uitrennen.

Na de oorlog reed Gerrit nog eens veertien dagen rond met een antieke brandspuit, waarvoor twee prachtige blauwe schimmels waren gespannen. Vader Leen had hem voor dit karweitje gestrikt in verband met een jubileum van de Haagse brandweer. Heel toevallig was er toen in dezelfde tijd, brand in Paleis Noordeinde. Gerrit vatte deze gebeurtenis heel persoonlijk op. 'Ik was natuurlijk het eerste bij die brand', vertelde hij 's avonds. 'De koningin-moeder kwam persoonlijk naar me toe om me te bedanken'. En echt, hij geloofde het zelf ook.

## **Van der Plaat**

Op een dag kwam er een zekere Van der Plaat naar vader toe met de mededeling dat hij een drietons-sloop-Ford te koop wist voor vijftien gulden. Dat geld had hij echter niet. 'Maar' zei hij, 'Er zit voor ons allebei een leuke winst aan als ik dat ding met jouw geld koop en hem hier sloop. Van alles wat we verkopen, delen we samen de opbrengst.' Van der Plaat deed zijn naam eer aan. Hij bleek een plaatboef te zijn. Het slopen ging vlot genoeg, het afvoeren nog sneller. Maar het afval bleef liggen; daar zat vader Leen mee opgescheept. Maar deze liet zich niet kisten en nam een taxi naar Vlaardingen, wat drie kwartjes heen en terug kostte, met de afspraak dat de chauffeur zou wachten tot het karwei geklaard was. Van der Plaat was echter niet thuis, hij was de hond aan het uitlaten. 'Maar komt u toch even boven' zei zijn vrouw. Vader Leen verkoos buiten te wachten, onder het motto: 'De eerste klap is een daalder waard'. Vanuit deze gedachte verkocht hij Van der Plaat, toen deze kwam opdagen, een flinke hengst en zag toen tot zijn ontsteltenis dat deze ter plekke, op het trottoir, in elkaar zeeg. Eenmaal weer bij kennis sprak Van der Plaat deemoedig: 'Maar wat heb je nou gedaan van der Lee? Mijn knecht is met het geld naar je toe!' Vader Leen putte zich uit in excuses. Van der Plaat werd naar boven gesjouwd en op een stoel gezet. Toch bleek achtenveertig uur later de bewuste knecht nog steeds niet in Delft te zijn

GEMEENTE DELFT

Verzoeken bij beantwoording van dit schrijven,  
datum en nummer nauwkeurig aan te halen.  
DELFT, 4 Augustus 1944  
VERZ.

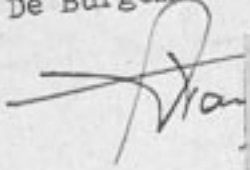
NR.  
BERICHT OP SCHRIJVEN VAN

ONDERWERP:  
Beschikbaarstelling  
voertuigen voor  
Bezirksverwaltung.

In opdracht van den Ortskommandant al-  
hier gelast ik U dagelijks 1 paard en wa-  
gen ter beschikking te houden van de  
Wehrmachts Bezirksverwaltung den Haag  
Nebenstelle Delft.

Over het voertuig zal alleen worden be-  
schikt indien zulks noodzakelijk is. In  
verband hiermede wordt U opgedragen U  
dagelijks te 17 uur telefonisch in ver-  
binding te stellen met de Wehrmachts Be-  
zirksverwaltung (tel. 1066 Delft) ten ein-  
de te vernemen of al dan niet van uwe  
diensten gebruik zal moeten worden ge-  
maakt.

De Burgemeester van Delft



AAN  
den Heer L. van der Lee  
Parallelweg 30 (Laan van Vollerling)  
Delft.



Het havengebouw



---

aangekomen en dit was reden voor vader Leen om opnieuw naar Vlaardingen te gaan. Van der Plaat bezwoer hem, met tranen in zijn ogen, dat pech hem toch immer achtervolgde. De knecht was er natuurlijk met het geld vandoor gegaan. Maar geen nood, een tweede knecht was onderweg naar Haarlem, met een vracht cardans: 'Hij kan ieder moment terug zijn.' Is het toeval dat mevrouw Van der Plaat even later 'de plaat' poetste om de hond te gaan uitlaten en dat even later knecht nummer twee zich meldde met de boodschap dat zijn auto het begeven had tussen Delft en Rotterdam?

'Zo zie je' zei Van der Plaat, 'Ondanks al mijn goede bedoelingen is het me onmogelijk om met je af te rekenen'.

Toch werd er nog afgerekend en wel in 1943, in de trein tussen Delft en Rotterdam. Daar ontmoetten ze elkaar weer en Van der Lee sprak de gedenkwaardige woorden: 'Nu betalen of ik gooi je de trein uit.' Het was duidelijk dat hij dit meende en Van der Plaat koos eieren voor zijn geld.

In de jaren vijftig verscheen Van der Plaat opnieuw op het toneel. Hij had een sluw plan bedacht. Hij had een aantal aannemingsbedrijven benaderd en hen voorgeschoteld dat hij het vervoer van hun bouw-machines de helft goedkoper kon regelen. Daarna was hij naar een aantal vervoersmaatschappijen gegaan en bood hun 25% meer dan dat ze gewoonlijk rekenden. Toen het vervoer geregeld was, streek hij het geld op van de aannemers en vergat de vervoersbedrijven te betalen. Op die manier gingen ook wij voor drieduizend gulden het schip in. Dit bedrag hebben we, zelfs in de trein, niet meer met Van der Plaat kunnen afrekenen.

## **Een paard voor de gemeente**

Een andere activiteit van de firma Van der Lee was de leverantie van paarden aan gemeentelijke instellingen. Een gemeente had bijvoorbeeld een paard nodig, maar wilde het beest eerst op zicht hebben. Het moest altijd een Oldenburger zijn en zo reisde vader Leen dan naar Oldenburg om een paard voor circa honderdvijftig gulden te kopen. Hier moet bij gezegd worden dat hij, door zijn grote ervaring met paarden, een goed paardekenner was geworden, aan wie men een dergelijk karwei wel kon toevertrouwen.

Eenmaal terug in Delft werd het paard eens goed geborsteld en verzorgd om daarna naar de gemeente in kwestie gebracht te worden. Lukte de

---



*De groeikast*

---

koop, dan zat er altijd wel zo'n vijftientig tot dertig gulden winst aan. Maar ook gebeurde het nogal eens dat het paard, om welke reden dan ook, niet goed werd bevonden voor de gemeentedienst, zodat wij ermee bleven zitten.

Met de Kabelfabriek bestond er een overeenkomst om voor twintig gulden per jaar afvalhout af te voeren. Dit bestond hoofdzakelijk uit duigen van hars- en teervaten. De kunst was dan om zo'n wagenlading weer bij een boer of varkenshouder te slijten, voor twee gulden vijftig. Met twee man en met paard en wagen kostte je dat een halve dag; tel uit je winst. Even dacht vader Leen een lot uit de loterij gewonnen te hebben toen zich iemand meldde die de duigen liet schaven zodat ze gebruikt konden worden voor de meubelmakerij. Dat ging een poosje lang goed totdat de eerste klanten kwamen klagen dat er takken groeiden uit hun dressoir.

Een havengebouw, dat aan de Wateringsevest stond mocht voor niets worden weggehaald, en voor zo'n prijs was vader Leen altijd in. Het leek hem wel wat als schuilhut voor zijn vee. Het was gemaakt van Amerikaans grenehout; iedereen vond het vervoer een probleem, maar vader Leen vond er iets op. Hij vergrootte de ingang totdat er een sleperswagen in kon rijden, vjzelde het geheel op en liet het op de wagen zakken. Twee paarden trokken het tot midden in de polder, waar vader Leen er varkens in hield. Het stond er tot 1940. Terwijl er 12 varkens vredig lagen te snurken, bombardeerde de Engelse Luchtmacht de kogelgieterij die in de buurt gevestigd was. Een verdwaalde bom viel op het oude havengebouw. De varkens, althans stukken ervan, hingen tot in de bomen van het Westplantsoen en het grootste stuk van het gebouw dat ooit is teruggevonden, was niet groter dan een handpalm.

## **Het soep-paard**

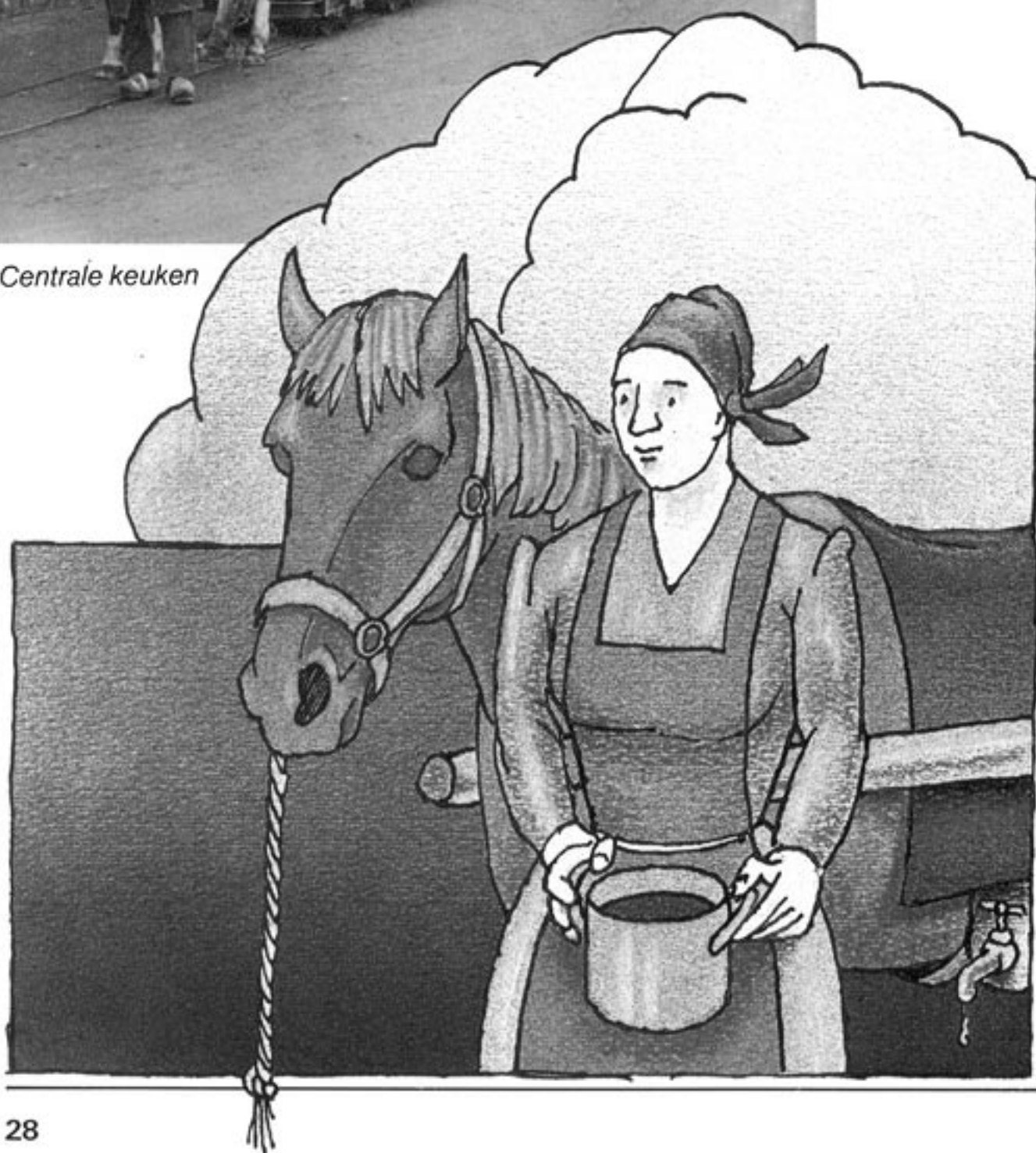
De oorlog was nog geen 24 uur oud of wij hadden al een schuilkelder waar, als er geen luchtalarm was, heel wat in 'afgevrejen' werd.

Het meeste werk vond de firma van der Lee nog in de voedselvoorziening. Voedsel was het sleutelwoord in de jaren 40-45. De vindingrijkheid was onvoorstelbaar en beslist niet altijd ten eigen bate. Een grote truc was om onder het dek dat het paard over zich heen had tegen de kou, een waterdichte zak te naaien en die dan bij de gaarkeuken te vullen met soep of andere etenswaren. Als 's morgens de koetsiers om vijf uur naar huis gingen nadat ze waren afgelost, zaten heel wat mensen al voor de ramen met de pan in de hand, om straks het paard wat soep af te tappen.

---



*Centrale keuken*



---

Ook was er veel werk in het transport van inboedels van mensen die uit Den Haag en Scheveningen moesten worden geëvacueerd. Veel spullen werden in Delft opgeslagen en na de oorlog weer teruggebracht bij de eigenaars. Toch was die opslag een ongeregelde zaak; allerhande mensen deden eraan mee en lang niet altijd werd de boel deskundig opgeslagen.

Zo kon het gebeuren dat na jaren van opslag de poten van een bed door een divan waren gezakt. En dan . . . de eigendommen van wel veertig gezinnen waren vaak in één loods ondergebracht. Geen wonder dat het moeilijk was om uit te maken wat van wie was, na zoveel jaar. De eersten die hun spulletjes terugkregen konden dan vaak schadeloos gesteld worden door hen iets anders te geven, maar de laatste gezinnen die hun inboedel terugkregen kwamen er natuurlijk bekaaid af. Toch overheerste bij dit alles het gevoel blij te zijn de oorlog overleefd te hebben. Iedereen had zijn best gedaan en dat er schade was geleden, werd geaccepteerd. Tenslotte zaten we allemaal in hetzelfde schuitje.

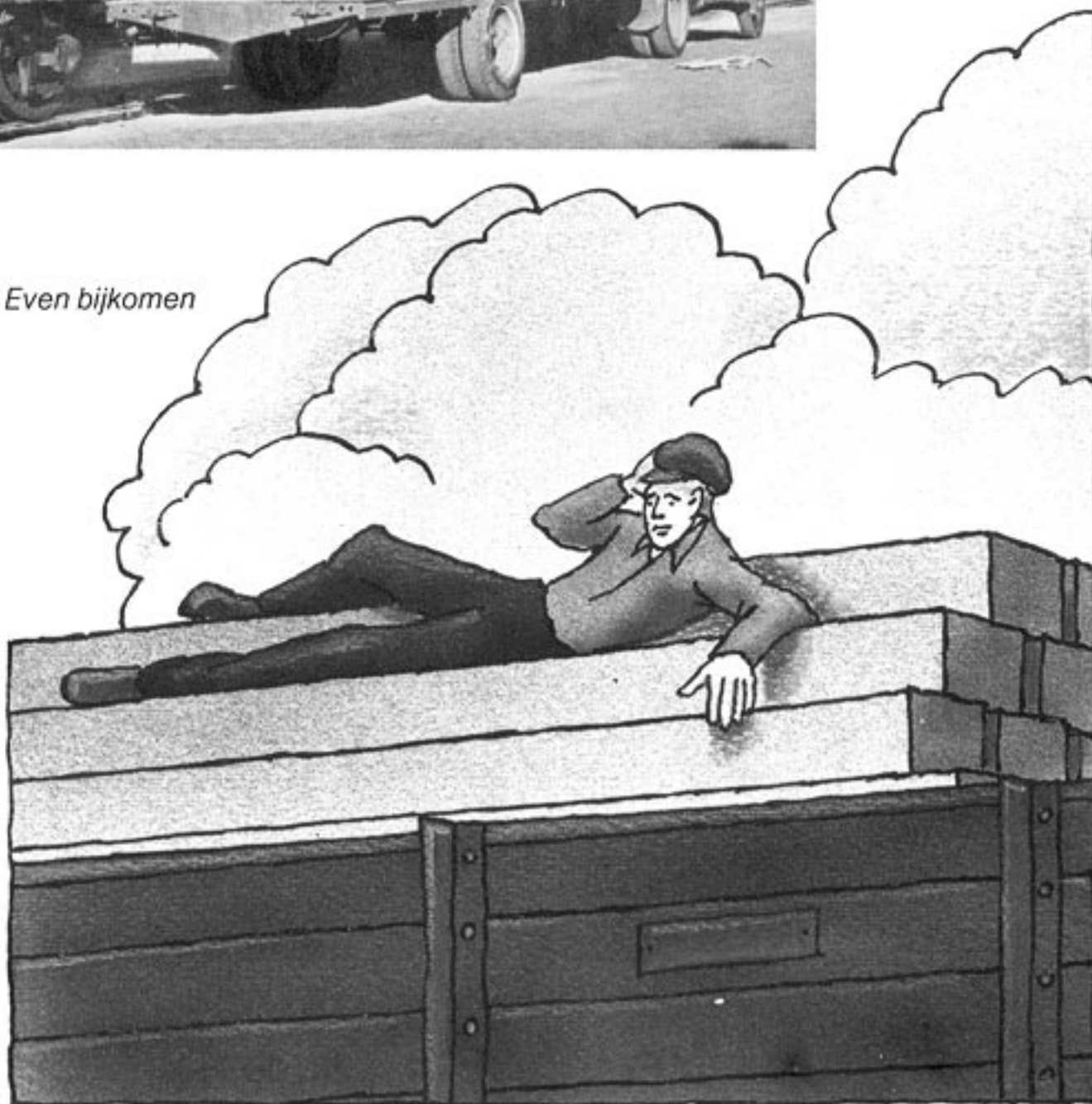
Toen de laatste schoten van de oorlog waren gelost, voelde iedereen zich herboren. Met enthousiasme stortte men zich op een wederopbouw die zijn weerga nooit gekend heeft.

## **Van paarde- naar autotraktie**

Het transport over lange afstanden, zoals we dat nu hebben, bestond in die jaren, althans per vrachtwagen, nauwelijks. Paard en wagen waren nog steeds het belangrijkste vervoermiddel. En daarmee werd niet internationaal gereden. Wel beschikten wij nog over een vrachtauto, een Fargo van vijf ton, die, gedemonteerd onder het hooi, de oorlog was doorgekomen. Hij werd weer in elkaar gezet, maar toen hij eenmaal bedrijfsklaar was, verkocht vader Leen hem onder het motto: 'Een paard groeit naar je toe, maar een auto groeit alleen maar van je af'. Dit was eigenlijk de bodem voor het eerste generatieconflict in ons bedrijf. Vader Leen had ons altijd aangespoord met de woorden: 'Werken jullie maar, de zaakjes doe ik zelf wel'. Maar het enthousiasme van de jeugd was moeilijk in te tomen. Nederland moest worden opgebouwd en dat ging gepaard met enorme hoeveelheden hout. Het kwam voor dat in Rotterdam en Delft op een dag veertig wagons met hout gelost moesten worden. Dat ging dan vaak met zelf gekonstrueerde aanhangers met opleggers waaraan de bodem ontbrak omdat we daar geen hout voor hadden.



*Even bijkomen*



---

Het lossen, met de hand, ging vaak in zo'n enorm tempo, dat er weleens iemand onwel werd. Deze werd dan op het hout voor de volgende wagon gelegd. Tegen de tijd dat men die ging lossen, zou hij immers wel weer zijn bijgekomen. En dat was dan ook inderdaad het geval.

Koninklijke Braat kwam tot leven: de fabriek van de stalen ramen. De eerste wagons met profielijzers waren twaalf meter lang. Wie had een wagen groot genoeg om een dergelijke wagon te lossen? Toch moest het gebeuren. Een vrachtauto van drie en een halve meter met aanhangwagen hadden wij. Het laden ging redelijk, maar toen moest er gereden worden. De eerste bocht gaf meteen problemen. De aanhanger schoot door – remmen zaten er immers niet op – en de vrachtauto hing al met zijn voorwielen boven de Schie. We konden niet voor- of achteruit. Er moest dus voor een volgend transport iets beters bedacht worden.

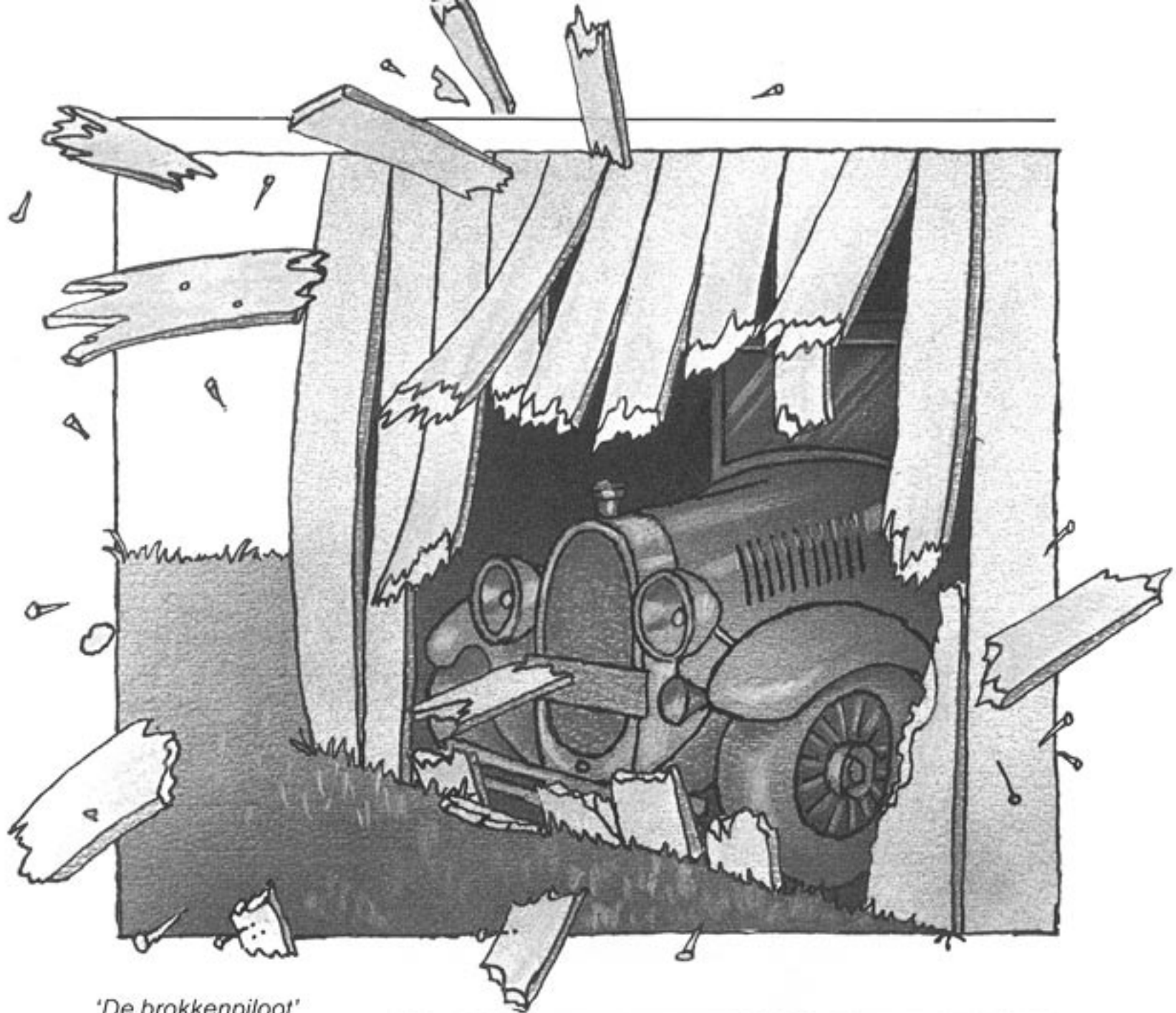
Inventief waren we zeker. Avonden lang werkten we door om nieuwe dingen te ontwerpen en uit te proberen. We namen vier oude stalen binten van vijf meter en lasten die aan elkaar en daar kwamen dan twee oude assen onder met wielen. Kentekenplaten vormden ook geen probleem, je haalde ze met tien tegelijk. De politie in Delft belde eens op; men had er geen bezwaar tegen dat we twee wagens met hetzelfde kenteken hadden, maar het stond wel wat raar als deze wagens achter elkaar voor een open brug stonden te wachten. Nederland in de wederopbouw: er werd weleens een oogje dichtgeknepen.

Maar onze 'Ijzerexpres' was in ieder geval de volgende ochtend al klaar en we konden hem meteen uitproberen. Ook nu ging het laden weer gesmeerd, maar de eerste bocht gaf meteen problemen. Het hele chassis draaide een slag in de rondte; de wagen moest afgeladen worden, het chassis rechtgezet en daarna de wagen weer opgeladen.

Het hele traject had vier bochten. We herinneren het ons nog als de dag van gisteren; bij elke bocht hebben we moeten uit- en inladen. 's Avonds togen we meteen aan het werk om deze schoonheidsfout in de constructie te verhelpen. We maakten de constructie van het chassis zo weinig beweeglijk, dat er, bij iedere bult op de weg, één wiel omhoog ging. Maar hoe dan ook, afladen was er niet meer bij en daar ging het maar om.

## **Moos en de A-Ford**

In 1946 waren we ook nog in het bezit van een A-Ford, die we ombouwden tot vrachtauto. Hij heeft zelfs nog gelopen met een drie-tonsaan-



*'De brokkenpilot'*



*Het begin*



---

hanger erachter. Maar het beste liep hij nog voor de wind.

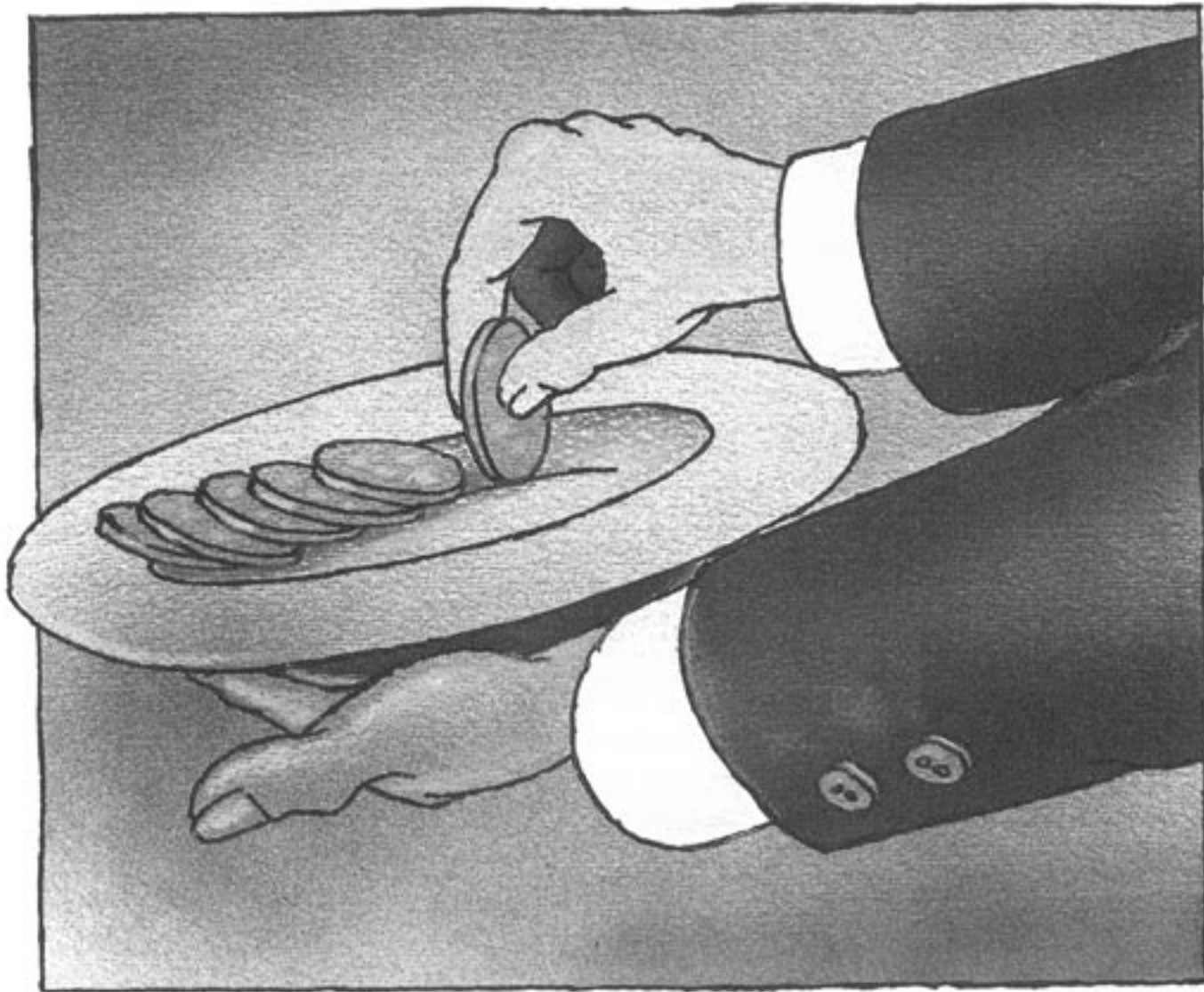
Op een zaterdagavond, na een lange week van werken, vroeg Piet Mol, een van de werknemers, in de wandeling 'Moos' geheten, of hij ook eens mocht proberen de A-Ford naar binnen te rijden. We legden hem natuurlijk eerst uit hoe hij gas moest geven en remmen en na deze instructie klom Moos in de cabine. Het precieze verschil tussen de beide pedalen was hem echter nog niet duidelijk en zo reed hij met grote vaart de garage binnen om er door de achterwand met dezelfde vaart weer uit te komen. Het was een houten gebouw met een zolder waarop alle reserve-materialen waren opgeslagen. Achter de Ford kwam de hele rataplan naar beneden en het duurde een half uur voordat de stofwolken waren opgetrokken. Met man en macht moest er worden aangepakt om de zaak weer zoveel mogelijk op zijn plaats te krijgen voordat vader Leen thuis kwam. Het enige commentaar van Moos was: 'Geef mij maar een paard, dan hoef je alleen maar "ho" te zeggen'.

Om een vracht hout van Zaandam naar Delft te krijgen moesten we de avond tevoren acht reservebanden klaarmaken. Alle banden werden met de hand opgepompt, om de beurt vijftig slagen terwijl een ander de slang op het ventiel hield. Een keer gebeurde het dat de man die de slang vast had gehouden wilde opstaan omdat de band op druk was, maar toen merkte dat zijn overall tussen velg en band zat ingeklemd. De beste oplossing was de overall stuksnijden; dat was simpeler dan opnieuw pompen.

Jan Van der Lee vertrok de volgende morgen met zijn acht reservebanden naar Zaandam. 's Avonds echter belde hij op; hij was op weg naar huis maar hij was door zijn reserve-banden heen. Zoiets was niet ongewoon voor die tijd en als je dan ook nog bedenkt dat we alles zelf op moesten lappen omdat nieuwe banden niet gemakkelijk te koop waren . . .

## **Achtduizend balen cement**

De eerste zakken cement kwamen aan. Van cement in bulk had toen niemand ooit gehoord. Vierhonderd ton cement moest worden gelost in balen van vijftig kilo. Toen vader Leen onenigheid kreeg met de losploeg, boden Kees van der Lee en Cor Laros aan om gewoon maar te beginnen de volgende dag. Kees en Cor in het schip en de chauffeurs op de wagen. Het ongelofelijke werd gepresteerd: de avond daarop hadden zij met zijn tweeën de achtduizend balen cement uit het schip gedragen.



*'Quick lunch'*

---

Alleen de schipper had, tegen vergoeding, onderin het ruim geholpen. Alles werd aangenomen. Zo had de Lijmfabriek een partij darmen op het terrein liggen die in bakken moesten worden geladen. Zelf had het personeel al een gedeelte gedaan, maar het was zo'n zwaar, langdurig en smerig karwei, dat de directie besloot om het uit te besteden. De firma van der Lee bekeek de lading en noemde de prijs. De 'tegenpartij' sloeg aan het rekenen en becijferde het werk, gerekend met het gangbare werktempo, op een kwartje per ton. Groot was echter de consternatie toen we 's morgens met een ploeg van zes man kwamen letterlijk in de stinkende massa doken en het klusje nog voor het ontbijt klaarden. Alleen de trek in ontbijt was daarna wel over.

## Het technisch talent

Toen kwam Lou Hulsbos bij ons, van beroep monteur bij de Centrale Keuken. Hij kwam om een motorband te kopen, maar het pakte anders uit. Het bleek al gauw dat hij onze oudste zus Tony bij zijn aankoop kado had gekregen. Lou beschikte over een enorm technisch talent en toen hij eenmaal deel uitmaakte van de familie was hij het die een duidelijk stempel drukte op de ontwikkeling van paard en wagen naar autotractie. Hij was ook de eerste in Nederland die gebruik maakte van een hydraulische kraan en die alle technische middelen te baat nam waar je in die tijd maar over kon beschikken.

Dan had je nog het transport van oude autobanden. Fijn werk was dat, vooral als er in die banden een laagje water stond met ijs erop. Op het moment dat je de band op borsthoogte had brak het ijs en liep het water in je schoenen. Regenkleding? Daar scheen niemand ooit van gehoord te hebben. Dezelfde opdrachtgever haalde ooit een frappant staaltje uit dat iedereen die erbij was tot op vandaag is bijgebleven: toen wij 's avonds met tien man bij hem aan het werk waren, kwam hij met één ons worst, dingesneden, waarvan hij iedereen een plakje in de mond gaf. Op die manier hoefden we niet te pauzeren om iets te eten.

Koninginnedag werd altijd gebruikt om achterstallig werk in te halen. Zo ook die dag in 1946. Vader Leen had in de buurt van Eindhoven elf dump-Styers voor totaal drieduizend gulden gekocht. Het waren Oostenrijkse auto's die door de Duitsers waren gebruikt, met luchtgekoelde motoren. 's Morgens om vier uur waren wij al op weg naar Eindhoven en het gezicht van de verkoper was een studie waard toen we de eerste tot



Thornicroft met verlengde mast tot 25 meter  
De zogenaamde Jo-Jo



---

leven brachten en er om drie uur maar liefst zeven wagens rijklaar waren. De rest was opgeladen. Met deze wagens hebben we tot diep in de jaren vijftig kunnen werken en we hebben er heel wat aan te danken gehad. Het waren voor die tijd nog hypermoderne wagens ook: voorwielaandrijving, hoge en lage giering en vóór torsievering en centrale smering.

## **De jo-jo**

Voor bomentransport bouwden wij zelf een kraan op een trekker op een bok van pijpen. De bomen waren meestal te zwaar en de lier te licht, vandaar dat de kraan de bijnaam de 'jo-jo' kreeg. Maar met enige handigheid van de chauffeur was er wel mee te werken. Hij moest er alleen maar voor zorgen dat hij snel ophaalde en tijdens het lieren al reed zodat, voor de lier ging zakken, de boom al boven de oplegger was. Toch was dit systeem al beter dan dat van de handler, waaraan twee man de hele dag moesten staan draaien. Voor 1946 kon dat nog, maar allengs werd het uurloon hoger en de mensen waren ook steeds minder bereid om zich keihard in te spannen met eentonig werk, waar een machine de taak kon overnemen. Automatisering dus; ook in ons bedrijf sloop die langzaam-aan naar binnen.

Een ander nieuw aspect was de administratie. Doordat het bedrijf zich snel uitbreidde, werd ook het kantoorwerk steeds meer omvattend. In het begin hadden we 'kantoor' aan huis. Aan het eind van de week, 's avonds om acht uur kreeg iedereen in de huiskamer het loon uitbetaald. Gerard de Joode, die overdag een baan had bij de Kabelfabriek, deed in zijn schaarse vrije uren voor ons de administratie. Hij deed het ook later nog, toen hij een eigen accountantskantoor had. Net zoals zo velen uit die tijd, aan wie het bedrijf veel te danken heeft gehad, is hij te jong van ons heen gegaan.

## **De Coleskraan**

Na de oorlog kwam ook de eerste grote kraan, een zogenaamde Coleskraan bij ons in gebruik. Er waren bij de Kabelfabriek te Alblasterdam problemen in verband met het lossen van schepen met schroot. Ons werd gevraagd of we interesse hadden. Natuurlijk zeiden we daar geen nee op; alleen, we hadden geen geschikte kraan. Maar nu hadden we gehoord dat bij de firma Barents in Spijkenisse een zogenaamde Coles-



Schroot lossen



Verorzaken van 'Hoop des aanstoots'

Omgebouwde Styer



---

kraan op een Thornicroft-chassis te koop stond, afkomstig uit de dump van het Amerikaanse leger. De prijs was vijftwintigduizend gulden; een behoorlijk grote investering dus. Maar niet alleen het geld was een probleem, ook het vraagstuk hoe we het ding moesten vervoeren was niet zo gauw opgelost. De hoogte was vier meter twintig, zodat we eerst al een route uit moesten stippelen waar de viaducten hoog genoeg waren om de kraan door te laten. Ook een kenteken moesten we hebben. We boden de kraan aan ter keuring, maar terwijl de ambtenaar onder de kraan keek lieten wij het meetlint wat zakken. Een niet zo hoge kraan was immers wat voordeliger in dit opzicht.

We hadden echter buiten de waard gerekend, want toen we met de kraan het terrein wilden verlaten, konden we niet onder een poortje van drie meter negentig door. En zo kwam de ambtenaar onze 'vergissing' op het spoor.

De enorme hoogte bleef een probleem vormen. Overdag moesten we 12 tot 14 uur met de kraan draaien en een groot gedeelte van de avond en de nacht ging verloren met het zoeken naar wegen waarlangs we de kraan konden vervoeren. Dat houdt niemand vol. En dus ging onze technische man, Lou Hulsbos, zich samen met de firma Van der Burg in Pijnacker verdiepen in de mogelijkheid om luchtvering in te bouwen. Dit plan had succes. Niet alleen 'zakte' de kraan maar liefst veertig centimeter, maar hij was nu ook nog geveerd. Modern aan onze kraan was ook de opklapmast; al met al hebben we jarenlang plezier gehad van dit werktuig.

## **Snelle groei**

De na-oorlogse jaren betekenden een stroomversnelling voor bedrijven als het onze. Alles wat maar wielen had, werd ingezet. In die jaren reden we met de volgende merken: Ford, Fordson, Styer, FWD, Studebaker, Citroen, GMC en daarnaast maakten we nog gebruik van paardetractie. De opdrachtgevers vonden alles best, als de goederen maar op de gestelde tijd op de gestelde plek werden bezorgd. Maar in 1950 begon dat toch te veranderen. De directeur van de Kabelfabriek struikelde eens over een hoop paardemest en fulmineerde dat hij over 14 dagen geen enkel paard meer op zijn eigen terrein wenste te zien. Paniek bij de firma Van der Lee. Er waren nog altijd geen auto's genoeg om geheel aan de wensen van de Kabelfabriek tegemoet te komen. Twee weken lang werd er onder de bezielende leiding van Lou Hulsbos en met hulp van een paar onderaannemers, koortsachtig gewerkt. We hadden immers nog onze



A.N.P.



---

Styers. Het achterste deel van het chassis werd bij een paar van deze wagens verwijderd en er werd een 'zwanehals' achter de cabine aangebracht. Van de achteras werd een zakas gemaakt en zo hadden wij er enkele diepladers bij, die nog jarenlang dienst deden.

In 1951 kregen we ook een 'echt' kantoor, dat werd geïnstalleerd in wat ooit het kleedhok was geweest bij een der tennisbanen. Ondanks de vele verbouwingen bleef het kantoor altijd te klein. Onze jongste zus Johanna – door iedereen, familie en personeel, altijd gewoon 'Zus' genoemd – werd de vaste kantoorkracht en dat is ze, nu ruim dertig jaar later, nog steeds. Zus stond en staat bekend als een soort lopende encyclopedie en waarschijnlijk komt daar ook haar aversie vandaan die ze heeft tegen computers. Men beweert immers dat die een nog beter geheugen hebben.

## **De concurrent**

Bandijzertransport van de Kabelfabriek – in Alblasserdam dus – naar de Delftse vestiging van deze fabriek vormde in die vroege jaren vijftig een belangrijke post. Wij deden het voor twee gulden per ton en zijn slechts eenmaal onderboden door een concurrent, de ondernemende zoon van een behanger, die het wel voor één vijfenzeventig wilde doen. Maar het geluk was met ons, want toen onze concurrent bij zijn tweede vracht en passant de portiersloge meenam, kon hij voorgoed wegblijven. En zo keerden wij terug bij onze oude klant. Dat we er toch een 'potje konden breken' bewijst het volgende verhaal.

Broer Kees kwam met een volle wagen in Alblasserdam aan, vastbesloten die dag vier transporten bandijzer uit te voeren. Helaas waren er maar liefst vier wagens voor hem en dat betekende een vervelend oponthoud. Snel had Kees de zaak echter overzien; de chef van de verlading was immers toch koffie gaan drinken. Kees naar het kantoor, dat zes meter hoger stond; hij zette de pet van de chef op en riep over de omroepinstallatie dat degene die nu onder de kraan aan het laden was, snel plaats moest maken voor een spoedtransport naar Delft. Toen vlug weer naar beneden; pet af. Beneden stond iedereen te mopperen dat zoiets geen stijl was en Kees gaf ze volmondig gelijk. Maar ja, hij kon er immers ook niets aan doen; de chef wilde het nu eenmaal zo. Toen deze laatste later de waarheid aan de weet kwam, lachte hij er maar eens hartelijk om.

Van het jute rijden van Pakhuismeester Rotterdam naar NKF in Delft

---



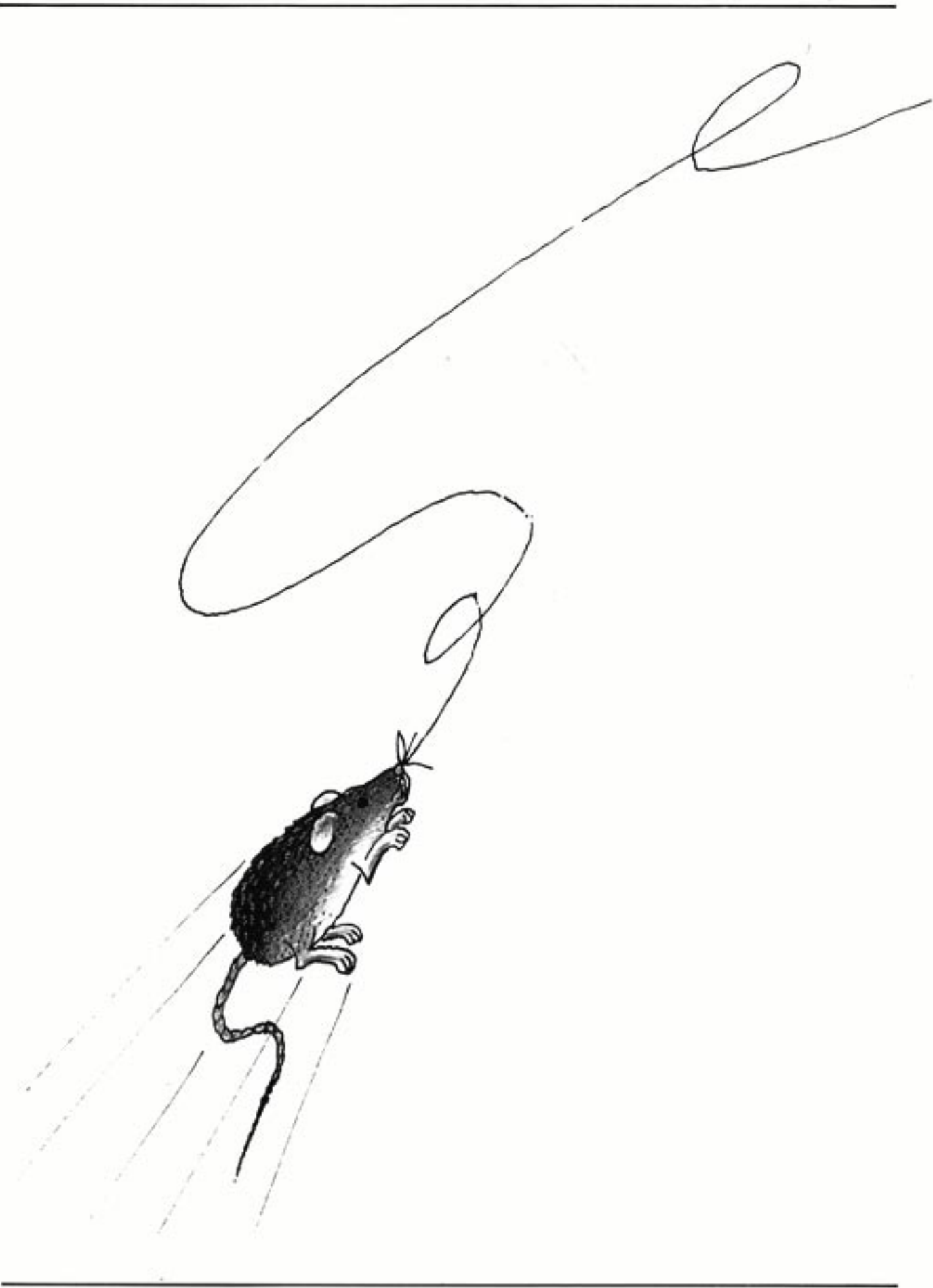
---

maakte Kees altijd een sport. Steeds wilde hij weten hoeveel de vorige chauffeur geladen had. 'Geef mij maar tien pakken meer' zei hij dan, 'Winnen zal ik'. Groot was de hilariteit dus toen Kees onder het poortgebouw klem kwam te zitten. Tot verwondering van iedere voorbijkomende chauffeur bleek Kees ook nog twee Rotterdamse politieagenten zo gek gekregen te hebben dat ze hem hielpen met verladen; hoe dan ook, Kees was en bleef de kampioen.

## **Werken in de woestijn**

Shell en Esso gingen een tankpark bouwen in het Botlekgebied. Pletterij Enthoven verwierf een groot deel van deze opdracht en Van der Lee daarmee het transport van Delft naar de Botlek voor één gulden vijfennegentig per ton. Wat trokken de wagens echter slecht op; waren ze soms te zwaar beladen? Wij aan het nawegen en ja hoor; door een zogenaamde vergissing bleek er op iedere wagen tien ton teveel geladen te zijn. Onbetaalde tonnage natuurlijk.

Het werk in de Botlek was overigens weer een uitdaging. Het leek wel werk in een zandwoestijn. Met kranen kon je daar niet zomaar in. We haalden twee met drie-assen aangedreven REO's uit de Amerikaanse dump, versterkten het chassis en kochten voor elke wagen een Colesbovenbouw. Een Coleskraan vonden we hier in Nederland, op een spoorwagon, de andere moesten we helemaal uit Engeland laten komen. We construeerden masten tot vijftwintig meter hoogte en dat alles zonder dat we er ervaring mee hadden. Toch werd het een succes. De op die manier versterkte kranen zakten niet weg in het mulle zand; ze waren breed en stevig genoeg voor het woestijnwerk. Bovendien ontwierpen we het systeem van de omklapgiek wat later door de Colesfabrieken zelf is overgenomen. Ook andere kraanbedrijven uit heel Nederland stuurden mensen om naar ons ontwerp te komen kijken. Veel steun hebben we altijd gehad van technisch tekenaar De Wilde, die toen werkte bij de firma Nooteboom, een fabriek van wegtransportmiddelen. Deze firma bestaat overigens nog steeds en is in Utrecht gevestigd.



---

## Gezelligheid

Wie uit het voorafgaande meent te moeten concluderen dat het bij ons altijd en alleen maar hard werken geblazen was, hebben we misschien toch een verkeerd beeld gegeven van die tijd. Lange vakanties bestonden weliswaar niet en veel geld om in de schaarse vrije tijd op te maken hadden we ook niet. Maar we zochten de gezelligheid, misschien meer dan tegenwoordig gebeurt, bij elkaar. Je vond altijd wel een manier om je te amuseren; bij ons in de familie gebeurde dat dikwijls op een muzikale manier. Er werd heel wat afgezongen en gespeeld, vooral door Kees, die gold als een uitbinker op dat gebied. Hij speelde op alles waar maar muziek uit te halen viel. Vader Leen was de trotse eigenaar van een heus orgel, dat volgens hem het beste ter wereld was. Als de werknemers op vrijdagavond hun loon kwamen halen, liep dat nogal eens uit op wat je tegenwoordig een 'muzikale happening' zou noemen. Iedereen zong mee en het was maar goed dat in die tijd nog maar zo weinig mensen telefoon hadden, anders had waarschijnlijk de lijn de hele avond roodgloeiend gestaan.

De zangavondjes liepen namelijk nogal eens uit en thuis zaten de diverse echtgenotes tevergeefs te wachten tot hun man met het weekgeld thuis kwam.

Vader Leen omringde zijn orgel met grote zorg. Het was dan ook een ramp toen hij op een kwade dag een muis in zijn instrument signaleerde. 'Vanavond', zo bezwoer hij de toegesnelde familieleden, 'zetten wij het orgel midden in de kamer en we dekken de meubels af met dekens. Als we dan het orgel uit elkaar halen, heeft de muis geen enkele kans om te ontsnappen'.

Kees, toen nog maar een jongen en vol jongensstreken, had het ook gehoord. Het bracht hem op een idee. In een feestartikelenwinkel schafte hij zich een nepmuis aan en plaatste die in het orgel. De muis zat vast aan een lange ragdunne draad die, onzichtbaar voor de oppervlakkige toeschouwer, vanuit het orgel naar buiten liep. Toen de operatie een aanvang nam en het orgel werd gedemonteerd, roetsjte er dan ook met vliegende vaart een muis pal langs vader Leen, die woedend uitvoer over zoveel stommitieit. Nu was de muis ontsnapt en zou zeker terugkeren in het orgel; wie weet wel met zijn familie. Nu was al het werk voor niets geweest. 'Is het deze muis soms?' kwam Kees toen doodgemoe-dereerd. Het kostte Kees een paar klinkende oorvijgen en de echte muis is overigens nooit gesignaleerd. Waarschijnlijk was hij getipt.

Moeder Jo



'De muziekdoos'



---

## Moeder Jo

De periode van het Laantje van Vollering was een oergezellige tijd. De meeste mensen die toen iets met het bedrijf te maken hadden, weten zich nog wel leuke voorvallen en dwaze verhalen te herinneren. Moeder Jo vormde de spil van alle gezelligheid. Makkelijk heeft ze het nooit gehad; met acht kleine kinderen en een opkomend bedrijf heeft zij bergen werk moeten verzetten. Toch ging zij altijd stil en onopvallend haar gang, ze wás er gewoon, voor de kinderen, voor het personeel; voor iedereen. Tussen de rinkelende telefoon en een huilend kind door wist ze tijd te vinden voor de koetsiers; later voor de chauffeurs. Altijd was er koffie of thee en tegen etenstijd wel een kop soep. Als iemand moeilijkheden had, zag ze dat meteen en probeerde te helpen. Haar goede zorgen en medeleven met iedereen in het bedrijf konden soms wonderen doen. Zij overleed in 1970, maar de oudere medewerkers die haar goed gekend hebben, praten nu nog wel over haar en altijd met warmte.

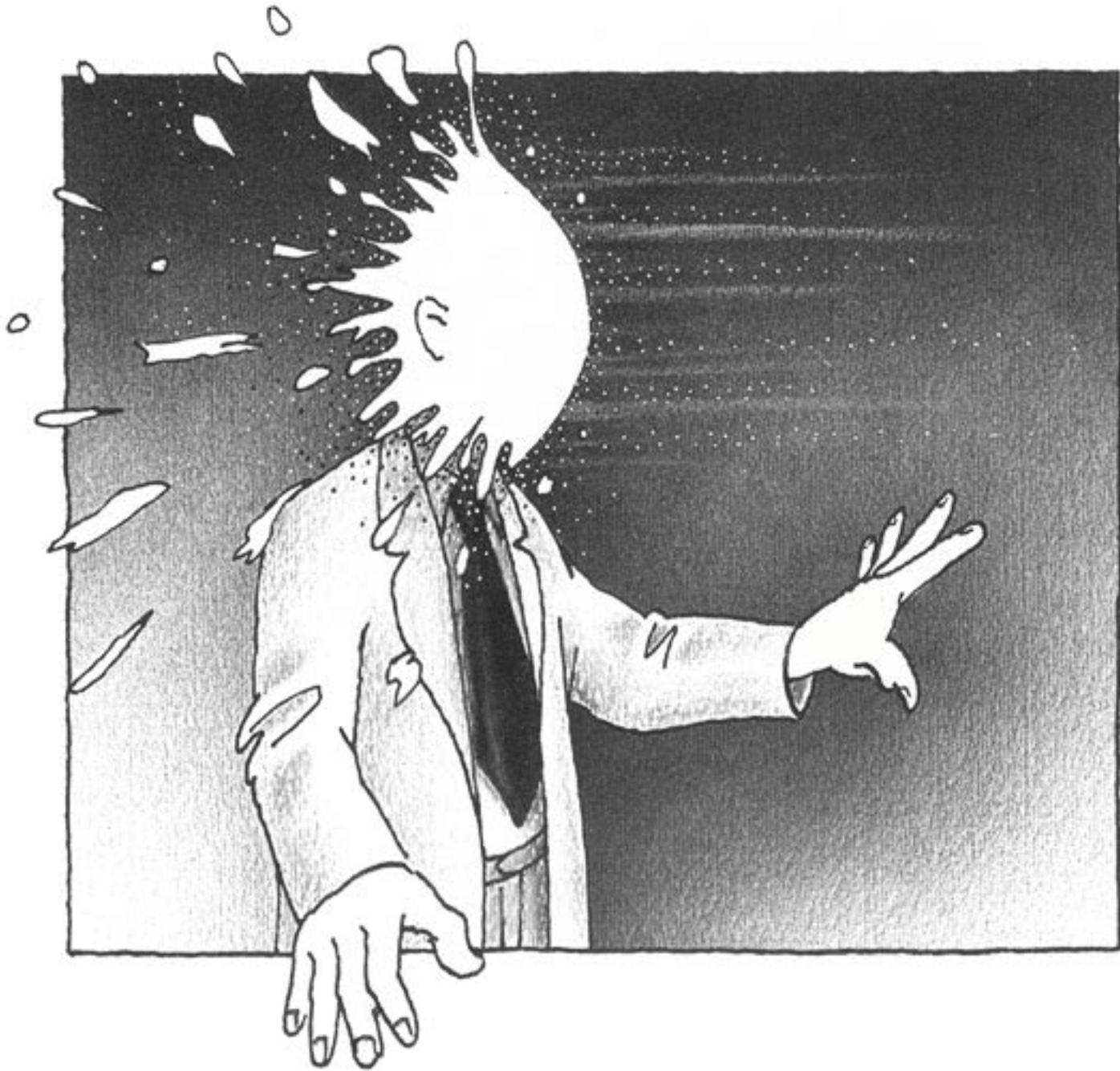
## Dick en de doos

In de loop van de tijd is het een komen en gaan geweest van medewerkers. Soms werden er mensen 'uitgeleend' aan andere bedrijven, soms gingen mensen weg om jaren later weer in dienst te komen. Er waren heel wat kleurrijke figuren onder. Neem Dick Herman, ook iemand die 'uitgeleend' werd en jaren later nog als spuiter bij ons werkte.

Zo is er het verhaal van Dick en zijn kleinzoon – zijn eerste – waar hij als kersverse opa een uurtje op zou passen.

Dick maakte meteen van de gelegenheid gebruik om een cassette-recorder naast de wieg te zetten: een herinnering voor later. De leuke geluidjes kwamen echter niet, wel begon de baby te huilen en hield niet op voordat de band vol was.

Dat bracht Dick op het idee om toch maar iets met het bandje te doen. De volgende dag kwam hij op het kantoortje met een grote doos die zo te zien een kostbare lading bevatte. Althans, Dick vroeg of het pak zolang op de kast mocht staan omdat hij bang was dat er in de spuiterij iets mee zou gebeuren. Behoedzaam schoof hij de doos op de kast. Dick was nog geen tien minuten weg toen uit de geheimzinnige doos plotseling de eerste huilkreetjes kwamen, die spoedig aanzwollen tot een krachtig gehuil. De meisjes van het kantoor, geheel ontdaan, belden naar de spuiterij. Wat Dick voor iemand was om een baby op de kast te stallen!



*Voltreffer*



---

Kennelijk wist Dick ook altijd wie hij een poets moest bakken want het slachtoffer trapte er altijd in. Ook al kenden ze hem langer dan vandaag.

Berucht is de grap die hij met Bergmans, de chef van de administratie, uithaalde. Deze speelde mee in de Duitse lotto en vaak belde hij Dick, die een ochtendkrant had, op maandagmorgen voor de uitslagen. Op een ochtend echter kwam de krant te laat en Dick had hem dus niet bij zich toen hij op de zaak kwam. 'Breng hem dan vanmiddag voor me mee' vroeg Bergmans, die er nu eenmaal aan gewend was dat Dick hem de uitslagen voorlas. Maar dit bracht Dick helaas weer op een van zijn ideeën. Hij schakelde Karel van der Lee in, die ook wel voor een grap te vinden was. Karel zou even stiekem gaan kijken in het bureau van Bergmans, waar diens lottoformulier lag. Na de middagpauze las Dick aan Bergmans de uitslagen voor, zoals gewoonlijk per telefoon. Het waren echter niet de uitslagen uit de krant, maar de cijfers van Bergmans' lottoformulier. Deze was door het dolle heen. Hij danste door het kantoor, bestelde meteen gebak voor iedereen en vroeg meteen vrij om naar Düsseldorf te rijden om de poet te halen. Hij had zijn auto al volgetankt toen Dick en Karel het toch wel tijd vonden om de waarheid te vertellen. Dick had er de moed niet meer voor en zo kreeg Karel die nare taak. Het heeft een hele tijd geduurd voordat Bergmans Dick ooit weer een woord waardig keurde en over de lotto heeft hij het nooit meer met hem gehad.

## **Slapstick**

Zo werd er op een dag ook een grote slagroomtaart bij het kantoor bezorgd. Er werd bij gezegd dat een van de mensen uit de garage trakteerde omdat hij twaalfeneenhalf jaar getrouwd was. Het was net koffietijd, dus Zus liep naar boven, naar het woonhuis, om een mes te halen. Ze kreeg nog de waarschuwing mee voorzichtig te zijn, want het mes was vlijmscherp.

Dat viel echter tegen. Door de laag slagroom was ze zo heen, maar de taartbodem wilde niet meegeven. Opkijkend zag ze op enkele gezichten een verdacht lachje. Achterdochtig bekeek ze de taart nu eens wat nauwkeuriger en merkte tot grote hilariteit van iedereen dat de hele taartbodem van schuimplastic was. Wel zeer kunstig opgemaakt; dat moet gezegd.

Maar nu dreigde Karel, die nogal opvallend had zitten lachen de taart in zijn gezicht te krijgen. Handig maakte hij echter van een kleine aarzeling



*Rust 'Roest'*

---

van Zus gebruik en smeed het gebak naar zijn overbuurman, Lex Erdin, die zo het uiteindelijke slachtoffer werd van de slap-stick.

Lex vatte het sportief op en Karel op zijn beurt was wel bereid de kosten van de stomerij op zich te nemen.

## **Jan Windmeijer**

Een andere gedenkwaardige figuur was wel Jan Windmeijer, die direct na de oorlog bij ons in dienst kwam. Net van school had hij enige tijd bij zijn vader in de groentezaak gewerkt, maar het middenstandersbestaan was niks voor Jan en zo werd hij bij ons chauffeur. In later jaren werkte hij zich op tot chef-planner en bleef 36 jaar bij ons in dienst. Helaas is ook hij op vrij jonge leeftijd overleden.

Jan was altijd vrolijk. Als je hem 's morgens uit de auto zag stappen lag er al een grijns over zijn gezicht die duidelijk op voor- of napret wees over de een of andere streek die hij al vroeg op de dag had uitgehaald of op het punt stond om uit te halen. Er waren er in ons bedrijf die een studie maakten van de manier waarop Jan keek als hij op de zaak kwam, op die manier waren ze tenminste een beetje voorbereid. Er waren ook vaak opdrachtgevers die regelmatig belden terwijl ze op dat moment niets voor ons te doen hadden.

De reden dat ze belden – ze kwamen er rond voor uit – was dat ze bang waren de nieuwste moppen te missen waarvan Jan er elke dag een hoop in voorraad had. Het zou een boek vullen al datgene te vermelden wat dit 'heerschap' meegemaakt heeft in de periode dat hij 'huis' chauffeur was bij de Kabelfabriek. Een paar anekdotes willen wij u niet onthouden.

Na de oorlog, in de opbouwperiode, stond op het terrein van de N.K.F. een houten keet, die als kantoor gebruikt werd. De terreinbaas deed 's middags graag een dutje. Hij zei dan dat hij een paar telefoongesprekken moest voeren en daarbij niet gestoord wilde worden. Hij deed de deur van het houten keetje op slot, voerde voor de vorm hooguit één telefoongesprek en viel dan in slaap. Dat men dit wist, kwam door de losse kwast in het hout; door die eruit te peuteren had menigeen de baas al eens begluurd. Jan was die dag op het idee gekomen de oorschelp van de telefoon met schoensmeer in te smeren, zodat de baas ongemerkt onder zeil ging met een zwart oor. Zodra hij sliep stak Jan met hulp van een paar vazallen een stalen pijp door het kijkgat en blies met behulp daarvan allemaal roet naar binnen, pal in het gezicht van de slapende chef, die er niets van merkte. Groot was dan ook zijn ontsteltenis toen hij



*De 'gangmaker'*

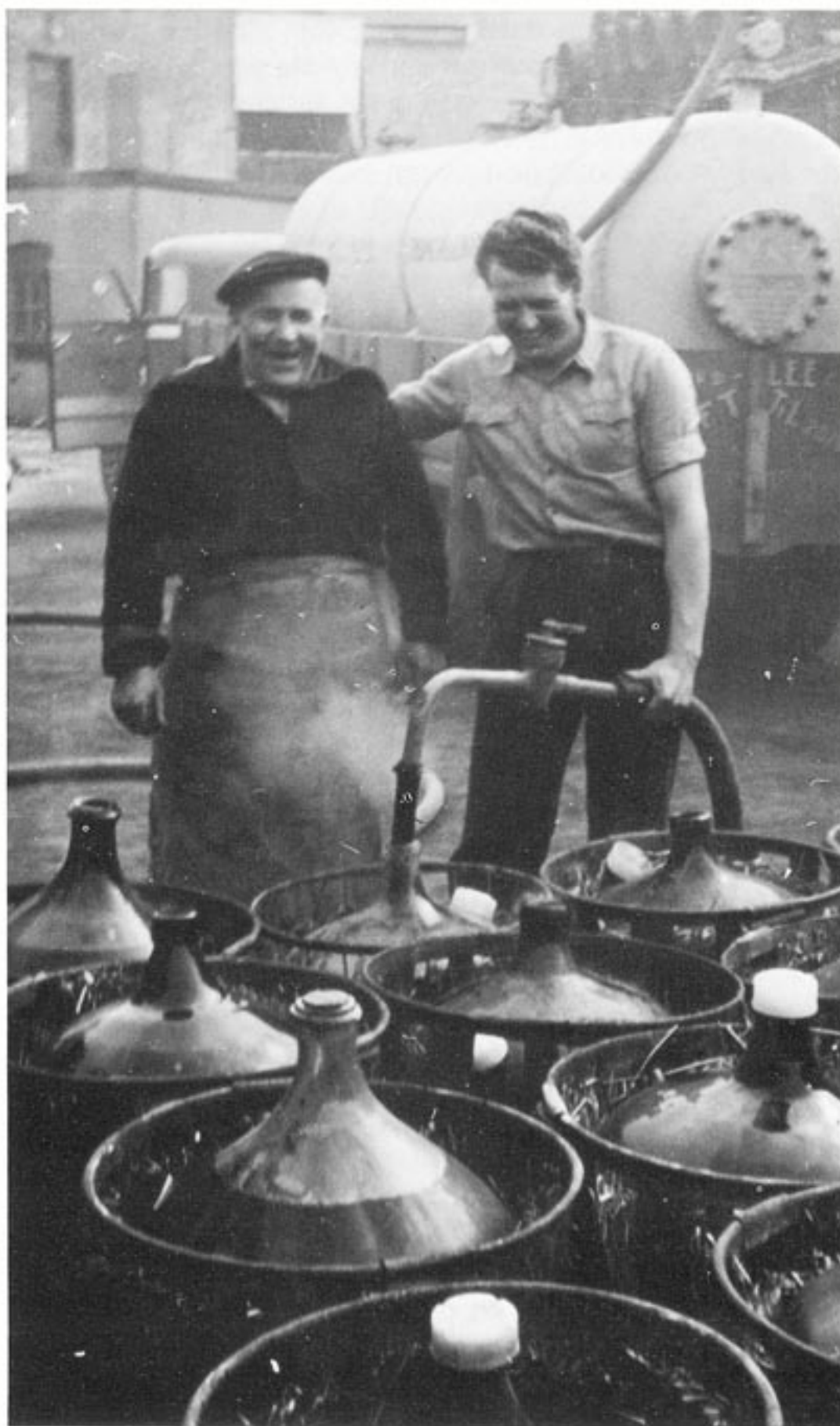
---

een half uur later merkte dat hij tijdens zijn slaap in zwarte piet was veranderd. Wel had hij enig vermoeden wie dat gedaan kon hebben en hij liet Jan op het matje komen. Deze gaf maar dadelijk toe en hield zich verder wat van de domme, gehaast als hij was om het kantoortje weer uit te komen. Enige ogenblikken tevoren had hij namelijk een voetzoeker laten zakken door het bekende gaatje in de wand en die kon ieder moment afgaan. 'Eruit' schreeuwde de baas, woedend over Jans 'domme' houding, 'Je hoort hier nog wel meer van!' 'Dat denk ik ook wel', antwoordde Jan en schoot als een haas het kantoortje uit. Achter hem barstte op dat moment de hel los. Hele stukken vielen van het plafond en de lamp kwam met een klap op het bureau van de chef terecht. Heel toevallig moest Jan daarna om gezondheidsredenen enige dagen verzuimen.

Dezelfde Jan reed op een avond door de Raamstraat in zijn Volkswagenkever en ontmoette daar Kees van der Lee. Hij stopte natuurlijk even om een praatje te maken. Tenslotte doet Jan het portier dicht en trekt op. Bij veertig kilometer snelheid ziet hij nog steeds Kees naast de auto meeren. Jan stopt, doet het raam weer open en zegt: 'Kees, wat kan jij hard lopen, je moet aan atletiek gaan doen.' 'Ja,' zegt Kees, 'met jou als gangmaker. Als je nu even de deur open doet, kan ik mijn jas er tussenuit halen.' De kever stond midden op straat en samen zaten ze zich, op de rand van de stoep, te bescheuren.

## **Chemicaliën**

Intussen breidde het bedrijf zich steeds verder uit. In 1954 werd de eerste Volvocombinatie gekocht. Het tonnageprobleem kwam om de hoek kijken. In 1946 gestart met zes ton, hier en daar wat bijgekocht, maar toch bleef het behelpen. Men kwam op het idee dat het eenvoudiger was hele bedrijven op te kopen. Zo namen we achtereenvolgens Maatje, Boode, Houtkoper Haarlem, Visser Veendam, Pepping Gasselte en Scheeres Echt in ons bedrijf op. Dat bracht, met diverse uitbreidingen, het totaal op 3800 ton in 1983, maar zover zijn we nog niet. In de jaren vijftig nam ook het transport van chemicaliën, wat ook nu nog steeds een belangrijk deel van ons werk vormt, een aanvang. Onze eerste klant op dit gebied was Van Zon in Delft. Van Zon kreeg wagons met bleekloog aangeleverd op het Delftse goederenstation en die moesten worden leeggemaakt. Wij erheen met driehonderd mand-



*Cor Laros, kampioen flessenvuller*

---

flessen van zestig liter. Overhevelen maar. Twee man vulden de flessen, drie man laadden ze op en aan de Spoorsingel, waar Van Zon gevestigd was, werden de flessen ook weer met de hand gelost. Niet alleen was dit allemaal erg arbeidsintensief, ook brak er weleens een fles en dan lag het karwei weer een half uur stil. Jan stelde de firma Van Zon dan ook voor om op fifty-fiftybasis een tank te kopen, deze aan het station via een persluchtsysteem te vullen en daarna de mandflessen bij Van Zon op het bedrijf te vullen. Dat was wel zo veilig ook. Van Zon ging akkoord, er werd een oude gastank gekocht met een wand van twaalf millimeter dikte. Want je wist tenslotte maar nooit, vonden ze bij Van Zon; beter te dik dan te dun. Bij Vredestein werd er een coating op de binnenwand aangebracht en het geheel werd op een platte trailer geplaatst. Bij het vullen van de tank ondervonden we geen enkel probleem, maar toen we weg wilden rijden, zat de oplegger muurvast. De bak was op de wielen gezakt; de tank was veel te zwaar en bovendien had niemand het soortelijk gewicht van iets als bleekloog in zijn berekening opgenomen. We vonden er wat op door houten blokken tussen de veren te plaatsen – een bijzonder moeilijk karwei, maar we hadden immers geen keus – en zo kwam de bleekloog dan toch nog op de bestemde plaats aan. Nu, dertig jaar later, leveren we nog steeds bleekloog aan Van Zon, maar we hoeven die niet meer op het station te halen en vervoeren het in tankwagens die ervoor geschikt zijn.

Na deze start is het chemische transport een steeds grotere rol gaan spelen bij ons. In 1958 begon het chemische vervoer naar Duitsland ook een rol te spelen. Het is het vermelden waard dat wij  $\pm$  30.000 vrachten naar één afnemer brachten. Toen rit nummer vijftienduizend erop zat, werd er een feestje georganiseerd. De directeur van het opdrachtgevend bedrijf hield een toespraak waarin hij ons voorrekende hoeveel kilometers er in totaal waren afgelegd – we hadden al diverse keren de afstand maan-aarde afgelegd naar het scheen – maar het meest verheugde hem het feit dat zich niet één ongeval had voorgedaan tijdens die ritten. Niet onderweg en ook niet tijdens het laden en lossen.

## **Naar de Mercuriusweg**

In 1961 moesten wij, omdat het oude bestemmingsplan nu dus eindelijk doorging, het Laantje van Vollering verlaten. We verhuisden naar de Mercuriusweg.

De sloop van de oude bedrijfspanden zal ons altijd heugen, want het was

---

Laantje van Vollering



Opzettanks:  
periode  
1962-1963





---

toen dat Karel gewond raakte door een vallende muur. Hij had zijn bekken op twee plaatsen gebroken. Terwijl hij de ziekenauto in werd gedragen kon hij het niet laten om iedereen nog eens op het hart te drukken vooral goed door te werken; het terrein moest immers vlug worden ontruimd. Het was duidelijk te zien dat hem dat meer zorgen baarde dan het ongeluk dat hij opgelopen had. Dankzij dokter Verschuyl, die hem deskundig opereerde, was Karel vrij vlug alweer op de been.

Ons nieuw complex aan de Mercuriusweg bleek van aanvang af eigenlijk al te klein. Gelukkig konden wij het op een akkoordje gooien met een heel vriendelijke pastoor, zodat wij in het weekeind het naburige kerkplein als parkeerplaats mochten gebruiken. Wel diende er dan steeds tevoren overlegd te worden hoeveel gelovigen de pastoor die zondag verwachtte. Toch was het niet ideaal; op maandagmorgen waren er steevast vernielingen aangericht aan de wagens, zodat twee monteurs enkele uren eerder moesten beginnen om kapotte luchtslangen en achterlichten te vervangen. Iets meer ruimte kregen we door de aankoop van de firma Van der Heul, een belendend transportbedrijf, maar ook dit was van korte duur.

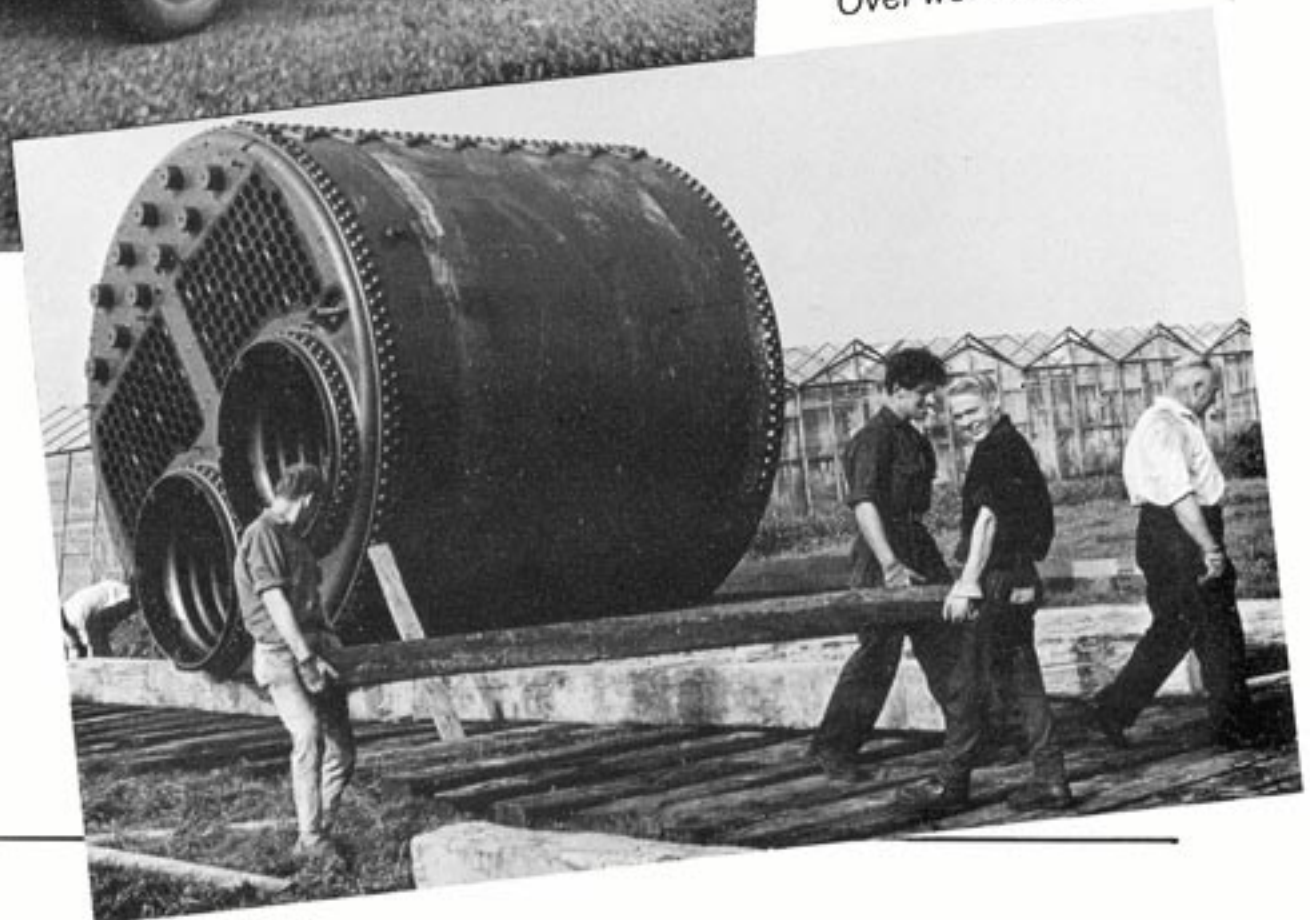
Een ander probleem hadden we in de barre winter van '62-'63, toen de Rijn dichtgevroren was en er over het water niets vervoerd kon worden. In de week voor Kerstmis sloten we met een Duits bedrijf een kontrakt om met tussenpozen van drie dagen een tankcombinatie in te zetten hoewel we geen tankcombinatie hadden die geschikt was voor dit transport. VLG- of ADR-voorschriften bestonden er toen nog niet. Maar met de firma Haring uit Boskoop kwamen we overeen dat zij ons tanks zouden leveren van twintigduizend liter inhoud voor een prijs van drieduizend gulden. Het waren tanks met stoomspiraal.

In recordtijd diende nu alles te gebeuren: de tanks controleren op dichtheid, snel naar Delft, één dag om de isolatie aan te brengen, drie uur voor montage op een open oplegger, inladen in Rotterdam en dan rijden maar, richting Frankfurt. Twaalf combinaties hebben er zo gelopen. Een chauffeur deed per veertien dagen vijf transporten maar wel onder zeer barre omstandigheden. Eenmaal moest chauffeur Jan van Baarle zijn wagen achterlaten omdat de dieselolie was bevroren. Hij lifte met een andere wagen mee, maar toen hij bij zijn combinatie terugkwam, waren alle veertien wielen, compleet met banden, verdwenen.



*Federal*

*Over werken gesproken*



---

## De jaren zestig

De jaren zestig waren voor bijna iedereen gouden jaren. Zeker voor mensen met ondernemingslust. Overal bruisde het van activiteit en iedereen scheen te werken met plezier. En toch waren de verdiensten niet hoog. Het besteedbaar inkomen was nog geen honderd gulden in de week netto, en dat met een werkweek van vijfenvijftig uur. Maar er zat groei in het werk, het gaf voldoening om te werken aan een bedrijf dat gestaag vooruit ging.

In deze jaren roerde ook het Westland zich. Er kwam onder de tuinders een grote vraag naar stoomketels. Opeens wilde elke tuinder zo'n apparaat hebben. Ketels waren wel te vinden, ze kwamen uit sloopschepen die de oorlog overleefd hadden. Het vervoer was alleen een probleem. De ketel van het schip afhalen was zo moeilijk niet, daar had men de ruimte. Maar bij de tuinders was dat wel even anders. Die bouwden eerst een ketelhuis, kochten dan een ketel en zeiden vervolgens tegen de vervoerder: 'Zet hem daar maar neer'. Eén man willen we uit die tijd toch speciaal vermelden, zonder de anderen op dit gebied te kort te willen doen, namelijk Giel Brakel. Hij heeft met behulp van een aantal medewerkers wel het leeuwendeel van deze ketelplaatserij verricht. Hij gebruikte hiervoor een, door ons zelf opgebouwde, kraanauto, merk Federal, bouwjaar 1945. Het is wel leuk te vermelden dat deze kraanauto nu in 1984, voor bijzondere klussen nog steeds wordt gebruikt. Ketelvervoer was een van de moeilijkste karweien die je je denken kon. Een extreem geval is het vermelden zeker waard.

Het betrof een ketel van veertig ton met een hoogte van vier meter vijfeenzestig. Deze moest over een dubbele laag bielzen door een weiland gerold worden. Een gigantisch karwei dat wel enige dagen zou vergen. Immers, de bielzen moesten steeds verplaatst worden om ze voor de ketel te leggen en daarna moest het enorme gevaarte met mankracht steeds een stukje verder worden gerold. Giel begon 's morgens vroeg en om zeven uur 's avonds belde hij om te vragen wat er de volgende dag moest gebeuren, want de ketel lag op z'n plaats. Voor de vierhonderd meter die men door het weiland gegaan was, bleek dat men, met zes man sterk, op één dag tweeduizend keer de bielzen opgepakt en weer neergelegd had. Over werken gesproken.



*Recreatiezaal*

---

## Naar de Glasfabriek

Nauwelijks geïnstalleerd aan de Mercuriusweg, begonnen we al aan verhuizen te denken. Ons oog viel toen op de Glasfabriek aan de Haagweg in Delft. Dit complex was te koop voor vijf miljoen gulden. Dat was wel andere koek dan de koopsom die vader Leen ooit had neergeteld voor het Laantje van Vollering. Maar wij waren inmiddels ook aan meer nullen gewend geraakt. Maanden duurden de onderhandelingen, maar toen waren we koper geworden. Er diende wel het een en ander verbouwd te worden. Dit keer was het een andere broer, Joop, die kon laten zien wat hij waard was met zijn timmersmansdiploma. Hij leidde de verbouwing en had onze hulp daarbij niet nodig. Behalve die keer dat hij belde om een oude kraan. Nu stond er langs de hele voorkant van de glasfabriek een hek van stenen palen van drie meter hoog. Het was de bedoeling om ooit, wanneer er weer geld voor zou zijn, dit hek met tien palen in te korten.

De kraan werd Joop gebracht door een chauffeur die toevallig aanwezig was. Deze man had eigenlijk geen ervaring met het kraanrijden en was er niet aan gewend om met een kraanmast over de cabine te rijden. Hij nam dus de bocht wat te kort en raakte de eerste paal van het hek, waarna de rest als een rij dominostenen omviel. Dit was eigenlijk het enige incident tijdens de verbouwing; de rest verliep voorspoedig. Tellen we even niet al die fundamentresten mee die juist steeds gevonden werden op plekken waar wij wilden graven. Het bleek ons in die maanden in ieder geval dat er heel wat bouwsels op die plek hadden gestaan.

In 1972 betrokken wij onze 'oude nieuwbouw', een complex van dertigduizend vierkante meter en centraal gelegen. Een nieuwe periode begon, een van boekhoudmachines en computers, waar vader Leen ooit zijn eerste boekhouding voerde op de achterkant van een scheurkalender en kwitantiezegels voorzichtig werden afgeweekt omdat ieder dubbeltje er toch maar één was.

Ook de personeelsactiviteiten konden zich in de nieuwbouw pas echt ontplooien. Er kwam een apart gebouw voor de personeelsvereniging, met bars en een keuken en ruimte voor vierhonderd mensen. De eigen carnavalsvereniging kon zich nu pas goed ontplooien en het is dan ook een hele eer voor het bedrijf dat de Delftse carnavalsoptocht jaarlijks vanaf ons terrein vertrekt.



*Het resultaat*



*Door ons zelf geconstrueerde as*



*Vervoer Nederlandse  
Aardolie Maatschappij*



---

## Tenslotte

Terugkijkend zou je kunnen zeggen dat vooral één ding heel sterk tot de bloei van het bedrijf heeft bijgedragen: het feit dat we nooit 'nee' zeiden tegen een opdrachtgever. Hadden we het benodigde materiaal niet, dan werd het desnoods 's nachts nog in elkaar gezet met alle vindingrijkheid die we op konden brengen. In alle gebouwen van de TH in Delft staan machines die door ons geplaatst zijn en daar zijn we niet weinig trots op. Na de oorlog, toen de nieuwbouw van de TH op gang kwam, namen verhuizingen soms maanden in beslag. Zo hebben we eens veertien kilometer boeken overgebracht en na aankomst bleek er niet één uit volgorde geraakt te zijn. Ook voor de Nederlandse Aardolie Maatschappij werden, vanaf het prille begin van de boringen in west-Nederland, transport- en hijswerkzaamheden verricht. Aan zulke opdrachtgevers hebben we veel te danken, maar het zijn wel opdrachtgevers die soms honderdzestig uur in de week eisten.

In dit kleine boekje hebben we even stil willen staan bij die moeilijke maar alleszins romantische beginperiode, waarin vader Leen en moeder Jo een bedrijf begonnen dat nu, na 65 jaar, nog steeds in familiehanden is. We hebben dit verhaal ook bedoeld ter nagedachtenis aan Leendert van der Lee en we hopen dat u, als relatie van ons bedrijf, evenveel plezier zult beleven aan deze terugblik als wij hebben gedaan bij het te boek stellen ervan.

De directie.

---

# VAN DER LEE 1984

