

5000 KIJKERS LANGS DE LIJN

Wel een erg optimistische schatting van het aantal kijkers naar ons VDH voetbal toernooi, dat gehouden wordt op zondag 28 juni a.s., maar wij twijfelen er niet aan of er zullen veel kijkers komen. Wij geven u hieronder het programma.

Veld A		Veld B		Veld C		Veld D	
Poel A		Poel B		Poel C		Poel D	
10 uur	Ger.Makerij	Talco	Storz.ard.	Stamperij	Kasentfabriek	Wikkelaar.	Kantoor
10.40 "	Ensl	Utrecht 2	Storz.ard.	11.20 "	Utrecht 1	Utrecht 1	Wikkelaar.
12 "	Ger.Makerij	Utrecht 2	Storz.ard.	12 "	Utrecht 1	Utrecht 1	Wikkelaar.
12.40 "	Ger.Makerij	Ensl	Talco	12.40 "	Kantoor	Utrecht 1	Utrecht 1
14 uur	Stamperij	Utrecht 1	Kantoor	14.40 "	Nr 1 Poel A	Nr 2 Poel B	Nr 1 Poel A
14.40 "	Stamperij	Utrecht 1	Kantoor	14.40 "	Nr 1 Poel B	Nr 2 Poel A	Nr 1 Poel A
15.30 uur	Stamperij	Utrecht 1	Kantoor	15.30 uur	Verliezer (1A-2B)	Verliezer (1B-2A)	Verliezer (1A-2B)
16.15 uur	Stamperij	Utrecht 1	Kantoor	16.15 uur	Winnaar (1A-2B)	Winnaar (1B-2A)	Winnaar (1A-2B)

Oplissing puzzel 11

Horizontaal:
 1. dempingsmaat, u; 2. uit. sep. usneel, nasi;
 3. uiterel. Billeam, hait; 4. rnt. erve, Sardinië;
 5. zael, ee, eland, Noor; 6. asplic, ry, aluin;
 tra; 7. aap, stekum, neo, ka; 8. maal, oestera,
 niet; 9. var, ara, th, ss, bed; 10. oma, meeren,
 plantum; 11. lo., Andorra, ca., Iora; 12. th,
 arr, raglan, Eva; 13. abakros, aalt, tot; 14.
 gee, lenne, malloot; 15. es, ode, letares, ere.
Verticaal:
 1. duntzaam, volage; 2. ehaas, Aa, Anon,
 les; 3. niet, apparaat, beo; 4. hevel, isam,
 naald; 5. Epe, rector, edite; 6. putveistor,
 rel; 7. jiseer, ether, Rome; 8. lms, lakei, er,
 Asser; 9. sela, al, um, nega, ma; 10. teer, nu,
 mispelar; 11. Aladdin, asla, alle; 12. arm, in-
 nen, teit, L.S.; 13. ral, notoir, Noë, toe; 14.
 taal, ort, eenw, voor; 15. uiteraar, maarte.

VERVOLG VAN PAG. 3

een jongeman mijn huisje binnenstap-
 pen, hij was er een van het jacht. Hij
 was met de tram van Leidschendam
 gekomen om de negen cent te betalen.
 De aardappel in de vensterbank grijns-
 de hem aan. Ik hield voet bij stuk dat
 het jacht bij mij aan de brug moest
 terugkomen om te betalen. Onverrich-
 ter zake toog hij weer naar Leidschen-
 dam. Toen eindelijk het jacht weer te-
 rugkwam, ging het meteen weer huis-
 waarts. De lol was op. Het ging mij
 natuurlijk niet om die negen centen,
 maar om de voor de gekhouderij".

Nog twee jaar zal de heer Rakhorst
 op zijn post zitten, dan wordt hij gepen-
 sioneerd en zal hij zijn mooie uitkijk-
 post op de brug moeten verlaten.

En waarom nu dit verhaalje over die
 brugwachter? Wel, omdat er door tal
 van Van der Heem-ers op die brugwach-
 ter of z'n brug net zo hard gemopperd
 wordt als op de seinhuiswachter bij de
 spoorwegerang aan de Herenstraat.
 En waarom mopperen die Van der Heem-
 ers? Omdat zij moeten wachten; zij zou-
 den het graag zo geregeld willen zien
 dat het hen nooit oonthoud gaf. Maar
 realiseren zij zich daarbij dat als zij hun
 zin kregen het weer anderen, weggebru-
 kers of scheepvaartverkeer, lastig zou
 maken en reden tot mopperen geven.
 Nee, dan maar geduldig wachten.
 R. Ch. H.

Wij lazen ...



Een grote bouwonderneming heeft
 klachten van Britse huisvrouwen ter
 harte genomen over stordige arbeiders,
 die met vuile voeten de boel besmeuren
 als zij karweitjes komen ophakken. De
 arbeiders van deze maatschappij zullen
 worden uitgerust met een matje om hun
 voeten op te vegen, vóór zij ergens hin-
 nen gaan, en bovendien zal hun gereed-
 schapskist worden aangevuld met een
 paar pantoffels.

Mede namens mijn vrouw wil ik langs deze
 weg mijn chefs, bazen en collega's en Zie-
 kentroost mijn dank betingden voor de grote
 belangstelling en gaven, tijdens mijn ziekte
 ontvangen.

**J. Mol, afd. T.C.
 Mech. afd.**

Hiermede wil ik ook namens mijn vrouw, de
 directe, chef, bazen en collega's, hartelijk ge-
 danken voor de beoorde belangstelling en de
 geschenken bij mijn 12½-jarig jubileum.

**H. J. Munstervr,
 Plaatsbewerker.**

Hiermede beting ik mijn hartelijke dank aan
 directe, bedrijfsleiding en personeel van de
 ENAF voor de mooie geschenken, alsmede de
 bedrijven Maanweg en Utrecht voor hun fel-
 citaties ter gelegenheid van mijn 12½-jarig
 dienstjubileum.

**W. Simmerok,
 Maathnieploeg-ENAF.**

Mede namens mijn vrouw en kinderen onze
 hartelijke dank aan allen die hebben mede-
 gewerkt om van de viering van mijn 25-jarig
 jubileum een onvergetelijke feestdag te maken.

**W. J. Zegers,
 Plaatsbewerker.**

Hierbij dank ik directie en personeel voor
 alle goede gaven die ik in het ziekenhuis
 mocht ontvangen.

**J. N. Bouman,
 Meestaprentemontage.**

Mijn 12½-jarig jubileum is niet ongemerkt
 voorbij gegaan. Hartelijk dank aan directie en
 personeel voor hun belangstelling en het mooie
 cadeau.

**G. F. van Westbroek,
 Sluiperij.**

Hiermede dank ik, ook namens mijn echtge-
 note, directe, chefs en collega's voor de bij-
 ken van belangstelling, cadeaus en bloemen bij
 mijn 12½-jarig jubileum.

**J. D. van Egnord,
 Ensl.**

Aan directie, chef, bazen en collega's beting
 ik mijn hartelijke dank voor de belangstelling
 en cadeaus ter gelegenheid van mijn 12½-jarig
 jubileum.

**H. Botmans,
 Draaierij.**

Mede namens mijn echtgenote wil ik langs
 deze weg directe, chefs en collega's van harte
 danken voor de geschenken en de mooie ca-
 deaus, die wij ter gelegenheid van ons huwelijks
 mochten ontvangen.

**J. J. Maat,
 Verkor.**

Mijn welgemeende dank aan directie, chef,
 comité Ziekenroost en collega's voor de vele
 attenties en blikken van belangstelling, die ik
 gedurende mijn ziekte heb mogen ontvangen.

**J. H. Stal,
 Arbeid.**

Hierbij dank ik directie, chef, collega's en
 Ziekenroost voor hun belangstelling tijdens
 mijn ziekte.

het V.D.H.-tje

PERSONEELSORGAAN VAN VAN DER HEEM N.V. EN AANVERWANTE BEDRIJVEN - DEN HAAG EN UTRECHT

Redacteur:
 C. SCHREVEL
 Nr. 604
 20 juni 1959

WEET IK VEEL! Want ik weet niet veel

De meesten van ons denken als zij deze woorden lezen natuurlijk aan de laatste
 One man show van Toon Hermans, waarin hij op de van hem bekende wijze de
 „spreker“ tekende. Maar Toon Hermans voegde aan dat „Weet ik veel“ nog iets
 toe, namelijk: want wij weten niet veel. Daarmee getuigend dat hij een scherpe
 blik heeft op mensen en menselijke situaties.

Just deze paar op het oog weinig
 zeggende zinnen typen de situatie
 /raarin velen van ons regelmatig ver-
 keren en wat erger is door ons eigen
 te doen verkeeren. Want al gebruiken
 wij de uitdrukking „weet ik veel“ nogal
 gemakkelijk, wij bedoelen er allerminst
 mee duidelijk te maken dat wij zo wei-
 nig weten, maar veelmeer dat wij or ons
 met een tante van Leiden willen afma-
 ken. Als u er bij anderen in uw omge-
 ving eens op let — want dit bij je zelf
 in de gaten houden is veel moeilijker —
 dan constateert u in vrij veel gevallen
 dat iemand uitgeproeid z'n kennis staat
 te luchten over het een of ander. Voor
 de aandachtige toehoorder blijkt dan
 dat er wel een heleboel gezegd maar zo
 weinig beweerd wordt. Veel woorden zijn
 bestij niet gebaseerd op kennis van het
 besproken onderwerp. Dat velen van
 ons meer beweren dan zij kunnen waar-
 maken ontmoet u dagelijks in bijna elke
 situatie. Verplaats u in gedachten maar

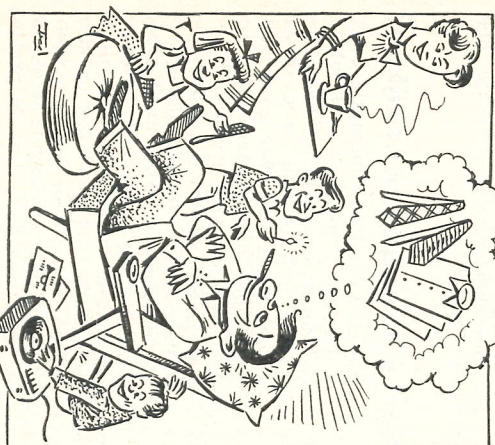
eens op een van de tribunes tussen de
 toeschouwers bij een interland-voetbal-
 wedstrijd. Valt het u dan ook niet op
 dat u de felste kritiek en de meeste op-
 merkingen hoort van leden aan wier
 kennis van de spelregels van het voet-
 ballen je eigenlijk wel sterk moet twij-
 felen.

De politiek is ook zo'n mooi onderwerp
 om duidelijk te demonstrenen wat je er
 allemaal van weet. Als je deze politieke
 alleswetters soms hoort praten vraag je
 je in goede genoeede af waarom zij eigen-
 lijk niet in Genève zitten, in plaats van
 de grote vier. Ach, velen van ons spelen
 zo graag het spelletje van de beste stuur-
 lui staan aan wal. Maar wij moeten ons
 niet voorstellen welke rampzalige gevol-
 gen het zou hebben als die walsstuurlui
 eens werkelijk een keer stuurman zou-
 den moeten spelen.

Wil dit alles nu zeggen dat als je
 iemand ergens iets over hoort beweren
 je je zelf meteen naar de twijfelhouding
 moet aanmeten van: weer zo één die er
 niets van weet (waarbij je dan eigen-
 lijk je zelf streelt door erbij te denken:
 ik weet het veel beter). Nee, er zijn ge-
 lukkig tal van mensen die als zij wat
 beweren daar ook voor kunnen instaan.

En het typische is, dat dergelijke men-
 sen zelden of nooit hoogdravende taal
 nodig hebben om anderen duidelijk te
 maken, dat zij er veel van weten.
 Het gaat hen er ook niet om te de-
 monstrenen dat zij er veel van weten,
 maar eenvoudige om anderen van hun
 kennis te laten profiteren. Het blijkt dat
 betweters in alle lagen van een volk er
 ook bij alle volken voorkomen. Bij men-
 sen met een niet zo grote kennis valt
 deze betweterigheid eerder op dan bij
 voorbeeld bij een professor, voor wie
 het feit dat hij professor is rustig als
 bewijs mag worden gezien van een grote
 hoeveelheid kennis. Die grote hoeveel-
 heid kennis is echter geen garantie te-
 gen betweterigheid. Zo komt u mensen
 tegen die op een bepaald gebied over
 veel kennis beschikken en daaraan het
 recht menen te mogen ontnemen allerlei
 wijsheden te verkondigen over terreinen
 waarop hun kennis helemaal zo groot
 niet is. En u begrijpt dat dit in feite nog
 veel gevaarlijker is omdat het gehoor,
 omdat het zo'n bekwame man is op een
 bepaald terrein, geneigd is dit stempel-

VADERDAG 1959



Zou deze pa op moederdag al ge-
 droond hebben van zo'n vaderdag? Mis-
 schien wel; in ieder geval maar alwach-
 ten vaders, wat er morgen voor u in het
 vat zit!

**SOLEX-RIT VERGETEN?
 Nee toch?**

*Dat is nu nog niet zo erg, want
 de rally is volgende week zater-
 dag en u kunt zich nog opgeven.*

*Wilt u niet meevijden, maar
 vindt u het wel leuk mee te helpen
 om de zaak vlot te laten verlopen?
 Ook hier voor kunt u u nog op-
 geven. HEEEL graag zelfs.*

*In beide gevallen kunt u u
 aanmelden bij de heer De Wit, af-
 deling Administratieve organisat-
 tie; hetst schriftelijk, desnoods
 telefonisch op toestel 553.*

**leder personeelslid
 Doet mee met de Solex-rit**

de bekwamheid te zetten bij alles wat
 deze meneer beweert.

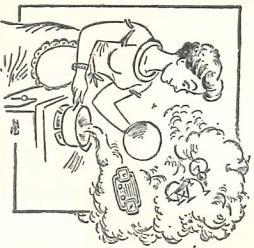
Is het niet zo dat aan deze zogenaam-
 de veelweterij een bepaalde karakter-
 situatie ten grondslag ligt en pas in de
 tweede plaats een tekort aan kennis?
 Mogen wij het nog eens anders zeggen.
 Je kunt betweterigheid niet genezen
 door een grote hoeveelheid kennis te
 verzamelen, maar alleen door je zelf
 op dit punt te veranderen.

Dat dit niet eenvoudig is staat wel
 vast, evenals het feit, dat het de moeite
 loont het te proberen.

ONS ROODE KRUIS

Met opzet schrijven wij hierboven Ons
 Roode Kruis. Want als er in Nederland
 en ook daarbuiten één instelling is die
 boven partijen en godsdiensten staat,
 dan is dat wel het Roode Kruis. En met
 dat ons hebben wij dan duidelijk naar
 voren willen brengen, dat de belangen
 van het Roode Kruis en ook de noden
 ons allemaal aangaan.

Waarom vandaag dit stukje over het
 Roode Kruis? Vanwege het feit dat het
 woensdag 24 juni precies 100 jaar ge-
 leden is dat de Roode Kruis-gedachte
 rijpte bij de stichter J. Henri Dunant,
 die in 1859 geconfronteerd werd met de
 nameloze ellende van de oorlog op het
 slagveld van Solferino. Dit feit is voor
 ons aamdeling nog eens op het belang-
 rijke werk van het Roode Kruis te wij-
 zen. Ook wij weten dat de speciale col-
 lekte al achter de rug is, maar wij me-
 nen ook te weten dat velen van ons geen
 speciale collecte nodig hebben om het
 Roode Kruis te steunen. U kunt dat na-
 melijk altijd. Doe eens iets extra's, het
 is zo hard nodig!



UIT DE VDH-KEUKEN

INKOMENDE GOEDEREN - VEEM - VERZENDING - AUTODIENST

door H. Th. NOORDELOOS

Door de groei van ons bedrijf is de afdeling Expeditie, die de verzorging had over inkomende en uitgaande goederen, gesplitst in bovengenoemde vier afdelingen, waarover wij u achtereenvolgens iets zullen vertellen. Allereerst vertellen wij u iets over de gang van zaken bij afdeling

Inkomende Goederen.

Om onze produktten te kunnen fabriceren zijn behalve arbeidskrachten ook enorme hoeveelheden grondstoffen, zoals plaatijzer, stahmateriaal, isolatiemateriaal, hout, chemicaliën, lakken etc. nodig. Bovendien worden die onderdelen voor onze produktten ingekocht, die wij zelf niet fabriceren, de z.g. kooponderdelen. Al deze goederen worden aangeleverd per trein, schip of vrachtwagen, zowel uit binnen- als buitenland.

Zo worden plaatijzer, stahmateriaal en alles wat met de metaalverwerkende afdelingen te maken heeft rechtstreeks gelost in het metaalmagazijn. Tot een gewicht van 2 ton kunnen de coil met een „DEMAG“ loopkraan van de wagens genomen en op de daarvoor bestemde plaats gelost worden.

Triplex, beukenhout, fineer etc. wordt in het houtmagazijn gelost met behulp van een 1 tons vork-truck.

Lakken, zwaartzuur, zoutzuur en andere chemicaliën gaan rechtstreeks naar de „Chemicalieloods“. Hier vindt lossing met handkraan plaats. Uiteraard moet in verband met de gevaren die hieraan verbonden zijn, bv. het barsen van een mandfles waarin zwaartzuur of zoutzuur vervoerd wordt, de nodige voorzichtigheid worden betracht. De lossers hebben hierbij de beschikking over beschermende kleding. De kooponderdelen neemt de afdeling Inkomende Goederen in ontvangst. Lossing hiervan geeft geen moeilijkheden omdat deze zendingen meestal in dozen of kisten van licht gewicht zijn verpakt.

Verpakkingsmateriaal in grote hoeveelheden aangevoerd, wordt rechtstreeks in de kartonmagazijnen gelost. Beeldbuizen worden op pallets afgeleverd, die met een 1/2 tons vork-truck van de wagen worden genomen en rechtstreeks op de daarvoor bestemde plaats worden opgeslagen.

Na lossing worden de vrachtbuizen in een Inkomend-goederenregister geschreven en van de ontvangende goederen wordt na ontkaan te zijn van emballage, vastgesteld welke hoeveelheden zijn afgeleverd.

Kooponderdelen worden met behulp van teleschalen uitgesteld in normaalkapken en deze weer geplaatst op plateau's. Van het totaal aantal schrijven wij een ontvangstlijst uit waarvan het te exemplaar met de goederen naar de magazijnen en het 2e exemplaar naar de afdeling Inkoop gaat.

Alvorens de grondstoffen en koopartikelen worden verwerkt moet de steek-

proefcontrole zijn goed- of afkeuring hieraan gegeven.

Veem.

Het Veem is indertijd ontstaan doordat ons Verkoopkantoor de ERRAS-prototypes ook over onze grenzen ging verkopen. Er moest van de verschillende types radio's, stofzuigers, ventilatoren, handoormachines, vloerwrijvingers, en later aangevuld met platenspelers, televisie-apparaten en accessoires een voorraad aanwezig zijn om onze relaties, over de hele wereld verspreid, snel te kunnen bedienen.

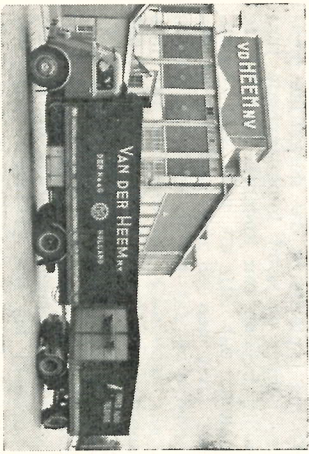
Verzending.

Dat verzenden geschiedt door de afdeling Verzending. Van de afdeling Export ontvangen wij verzendorders, waaruit wij kunnen lezen welke apparaten voor een klant moeten worden klaargemaakt. Hierbij wordt opgegeven van welk merk (adres) de dozen moeten worden voorzien.

Inmiddels gaan expeditanten van het Verkoopkantoor op zoek naar een snelle verbinding met onze klant, hetzij per trein, boot of vliegtuig, maken de documenten en geven de afdeling Verzending opdracht de goederen op een bepaalde datum in een havenloods af te leveren.

Voor zendingen in het binnenland wordt eveneens een verzendorder afgegeven. Al onze produktten door F.S. STOKVIS & ZONEN N.V. te Rotterdam in de handel gebracht, verzenden wij per trein naar de bijkantoren, waarvan in de hoofdplaats van elke provincie een vestiging is. Voor Rotterdam en Den Haag worden de apparaten door eigen wagens gehaald. Overige produktten kunnen wij naar keuze per trein of bodendienst versturen.

Autodienst.



Wij beschikken over:

een Chevrolet-trekker met 2 gesloten opleggers en 1 motwagen (mot = fijn houtkrans);
een DAF-diesel vrachtwagen met 2 aanhangwagens;
een FORD-besteelwagen.

Met eerstgenoemde wagen vervoeren wij met afkomstig uit de zagarij in de tijd dat onze trekker de motwagen rijdt naar de Gemeentelijke Reinigingsdienst

wordt één van de gesloten opleggers geladen met motoren en onderdelen bestemd voor de ENAF. Komt de trekker terug, dan wordt de motwagen onder de afzinkinstallatie afgekoppeld en de ENAF-wagen aangekoppeld.

U ziet dat de trekker doorlopend kan rijden en bij diens afwezigheid de opleggers geladen en gelost worden.

De DAF met aanhanger brengt dagelijks, behalve zaterdag, grondstoffen en onderdelen naar onze fabrieken te Utrecht. De aanhangwagen wordt afgekoppeld bij onze fabriek Koulselade, de vrachtwagen rijdt door naar de Abstederdijk. Na gelost en geladen te zijn gaat de vrachtwagen terug naar Koulselade, koppelt de aanhanger die geladen klaar staat aan en rijdt terug naar Den Haag. De tweede aanhanger kan reeds geladen worden voor de volgende dag, waarmede aan de los en laadtijd kan worden tegenovergesteld.

De Ford-besteelwagen staat ter beschikking voor allerlei klusjes. Dat van de chauffeurs zeer veel verlangd wordt ten opzichte van hun verantwoordelijkheid op de weg, behoeft geen betoog.

Terwijl de trekker naar de ENAF is om te worden gelost en geladen wordt de tweede gesloten oplegger volgestopt met exportgoederen. Is de trekker terug van de ENAF dan wordt de oplegger aan de trekker gekoppeld en gaat het naar de havens in Rotterdam of Amsterdam.

Een droge opsomming zult u het missen vinden en dat kan ook niet anders, want zoals iemand eens zei: 'Zijn ontvang- en verzendafdeling' pakt spullen aan of stuurt ze weg.

Uit het bovensstaande zal u in ieder geval duidelijk zijn geworden dat je niet zomaar alles kunt aanpakken en wegsturen, omdat er tal van produktten of materialen zijn, die bij dat aanpakken hun speciale behandeling eisen. Maar het karakteristieke van deze afdelingen ligt toch wel speciaal op het organisatorische en dienstverlenende vlak.

Alles wat binnenkomt snel opslaan en distribueren en wat eruit moet met het juiste vervoermiddel op de kortst mogelijke termijn eruit. En als u zich dan realiseert dat dit snel erin en eruit met enorme hoeveelheden van dikwijls „loodzwaar gewicht“ moet gebeuren, dan is het duidelijk dat al dit werk alleen goed gebeurt als er een vlotte samenwerking is. En daar hebben wij gelukkig niet over te klagen.

Kunt u 'm nog even nakijken?

Als wij op 18 juli met vakantie gaan, dan kan het voorkomen dat u 16 juli — dus twee dagen daarvoor — tegen uw vrouw zegt: „Dat is waar ook, ik zal morgen mijn Solex nog even goed laten nakijken“. Maar dan moeten wij u te loursstellen, want u vist ernst. 17 en 18 juli is de Solex-service gesloten om de jaarlijkse grote schoonmaakbeurt te krijgen. Trouwens, waarom moet altijd alles tot het laatste moment bewaard worden? U weet nu toch al dat u in de fabrieksruimte met uw Solex op stap wilt? Welnu, breng hem dan de volgende week of de daaropvolgende week om hem te laten nakijken. Dat is prettig voor het personeel van de Solex-service en ook voor u, omdat u er zeker van bent dat hij op tijd klaar is. Afgesproken?

SCHIETEN MAARI

Het volgende verhaaltje speelde zich deze week in ons deftige Den Haag af.

Een jonge zeeman, moe van een zware werkdag, was thuis naar bed gegaan. Hij sloep vóór aan de straat en als een echte zeeman met de rannen wijld open.

In het begin van de nacht werd hij ruw wakker geschreeuwd door lieden, die vóór zijn raam op straat na een luifje luidop stonden te lullen. De zeeman dacht uit bed en in het raam; hij roept de laarwaterige feestgangers toe zich koest te houden. Dezen evenwel dagen hem sarrend uit naar beneden te komen. De zeeman, nu helemaal ontstemd, grijpt een bij de hand liggend lichte stoel en pakt woedend op de schreeuwers. Een hunder krijt dan zo'n klein kogeltje tegen zijn voorhoofd, dat hem wel niet als een Goliath doet sneuvelen, maar wel de feestcollegas op de vlucht jaagt. De rest is duidelijk: politie, zeeman verbaasd, krantenbericht over zo'n bruyt of fene nu over los schiet, de getroffen klaagd als slachtoffer van ongeremde driften enz. enz.

Maar als we nu dat geval eens op de keger bekijken, wie is dan eigenlijk het slachtoffer? Is dat die jonge vrensengesel niet?

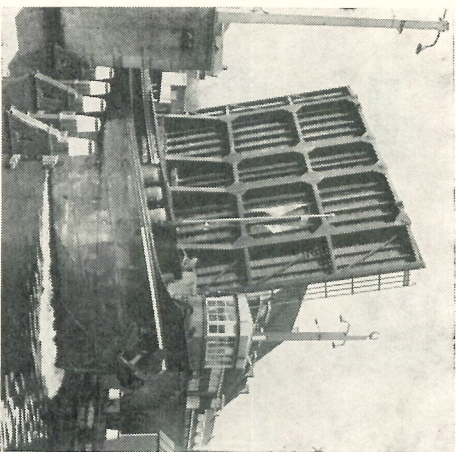
Het is natuurlijk best begrijpelijk dat je door een feest in een luttel luttelige stemming kunt geraken. Ik zal er nu nog maar niet op doorgaan en wragen welke elementen van het feest de pret hebben gewekt. Want als je vele feesten onder de loep neemt, is hun inhoud vaak maar armadig leeg, wat dan weggelachen en weggevoeld moet worden met flauwetten en drinkgelagen. Feestvieren is niet zo gemakkelijk als velen wel denken. Maar als je het kunt, werkelijk een goed feest te vieren, dan is het hinderraad een bijzonder genot.

Nu, goed, het feest heeft mensen op één of andere wijze gemuseerd. Het is afgelopen. Daarmee verlaat je dan de beslotenheid van de feestruimte en treed je weer terug in de wereld van iedereen. Daar is het vaak helemaal geen feest. Daar zijn mensen met zorg; ook mensen die rust behoeven en bezorgen. Nu kun je zeggen: daar heb ik niets mee te maken; ik heb lol. Zo deden ook die feestgangers in het bovenstaande verhaaltje. En daarmee waren ze voor de anderen ook meteen geen feestelijke bijdragen maar een irriterende stoornis. Ja, dat zijn we vrijwel altijd, als we in de samenleving ons gedragen alleen naar wat wij zelf willen. En die wil hangt dan meestal erg af van een stemming of gril. Dan kunnen we anderen onnodig tot last zijn door onze driftbuitjes, door ons geklaag, maar ook onze pret. Dan zijn we vaak om op te schieten.

SCHIEDERER.

GESPREK MET EEN BRUGWACHTER

„Daar komt Cornelia aan, die weegt 502 ton“.



„Hoe weet u dat zo precies?“

„Ervaring, bovendien staat het bij de stuurkast erop geschiedt“.

Van ieder schip moet brugwachter W. Rakhorst bij de Geestbrug te Rijswijk de tonnage weten, omdat hiernaar het te betalen kanaalgeld wordt berekend. Dat bedraagt namelijk een halve cent per ton. In dit geval dus f 2,51 en op de cent nauwkeurig zit dit bedrag in het busje aan de heugel.

De heer Rakhorst is graag bereid mij nog meer van zijn werk te vertellen.

Sommige rederijen laten hun schippers die van dit scheepvaartkanaal regelmatig gebruikmaken per drie maanden betalen. Dat is veel gemakkelijker. Al deze bedragen neemt de brugwachter in ontvangst. Als u nu weet dat gemiddeld vijf keer per dag de brug opengaat, waarvan heel vaak voor twee schepen tegelijk, dan begrijpt u dat de heer Rakhorst per dag een hele som geld binnenkrijgt. Zoiets moet natuurlijk worden geadministreerd en dat niet alleen, ook de hele scheepvaartbeweging moet worden bijgehouden. Hoe heet het schip dat is gepasseerd; wat voor een is het er (stoom- of motorschip, een zeil- of sleepboot); uit welke richting komt het en waar gaat het naartoe; is het geladen of ongeladen. Als zo'n paar schepen vlak achter elkaar komen is het zaak gauw alles op te schrijven, voor je het bent vergeten.

Hoe lang de heer Rakhorst dit werk al doet? In 1919 na de vervulling van de militaire dienstplicht kwam hij als brugwachter in dienst. Eerst zat hij twee jaar bij de brug op de hoek, bij Drievliet, daarna ging hij naar de Geestbrug, die toentertijd nog een klepbrug was. In 1932 is de brug gebouwd die veel van onze werkmanspassen als zij naar hun werk gaan. Drie personen zorgen voor de bediening en wel van 6—2 uur, van 2—10 uur 's avonds en van 10 uur weer tot 6 uur. Het weekend zijn de heren vrij, want vanaf zaterdagavond 10 uur wordt de brug niet meer geopend.

„Zijn er tijden waarop het bijzonder druk is?“ Hierop antwoordt de heer Rakhorst dat het scheepvaartverkeer zeer onregelmatig is. Om kwart over vijf 's middags is het meestal wel raak, om-

dat de Laakbrug van 5—6 uur gesloten blijft en de schepen die voor die tijd die brug hebben gepasseerd om ongeveer kwart over vijf de Geestbrug bereiken. Dat is ook met het tijdstip waarop al de bedrijven in de omgeving de werktijd beëindigen, zodat dat nog wel eens verkeerstoppingen geeft. Zeker nu ook de Prinses Mariannelaan gedeeltelijk is opgebroken om te worden geasfalteerd.

Maar de heer Rakhorst wordt er helemaal niet zenuwachtig van, hij probeert alles zo goed mogelijk te regelen. Heeft een schip vaart moeten verminderen omdat de brug niet open kan, dan duurt het als hij door mag varen ook weer langer voor hij op gang is. En daarom blijft de brug wel eens open voor een schip dat nog niet bepaald dichtbij is. Veelal tot ergernis van hen, die op tijd op kantoor willen zijn. Dat is dus wel een verschil met de spoorwegovergang, die ook veel personeelsleden moeten passeren, maar waarvan je ongeveer wel weet wanneer hij gesloten is.

Op mijn vraag waaruit de lading van de schepen bestond, kreeg ik te horen dat de meeste zand vervoeren. Dat is afkomstig uit de Dordtsche Kil en wordt in de Binckhorsthaven overgeladen in vrachtwagens, die het weer doorrijden naar onder andere de nieuw te bouwen stadswijk Marrahoëve. Ook voor de uitbreiding van de begraafplaats Sint Barbara is veel zand nodig.

„Zijn alle schippers goed van betaald?“ „Dat gaat best. En mocht er eens iets verkeerd gaan, de telefoon is geduidig. Dan waarschuw ik de volgende brugwachter.“

Het is al een tijd geleden dat hier een klein jacht, „Nelly“ voorbijkwam. En de jongelui hadden een plezier! Nu moesten ze negen cent betalen, maar wat zat er in het busje toen ik het ophaalde? Een kop uit een aardappel gesneden. Ik riep: Ik zit niet voor de honger aan de brug. Let op mijn woorden, jullie komen hier terug aan de brug om te betalen. Ik beide de sluiswachter in Leidendam op en vertelde de grapp. Anderhalf uur later kreeg ik één van de jongelui aan de telefoon. Hij stond bij de sluis en werd niet doorgeleten; of daar niets aan te doen was. Je weet wat ik gezegd heb, zei ik. Weer een poos later komt

(Vervolg pag. 4 kolom 1)

