

De geschiedenis van Winder Limmen



Opgetekend uit de mond van Meindert Winder Pzn.

De geschiedenis van Winder Limmen

Opgetekend uit de mond van Meindert Winder Pzn.

Colofon

Tekst: Leon Klein Schiphorst

Vormgeving: Ruud Vogelesang

Fotografie: archief Winder Limmen

Druk: Bram Vergouw

Reproductie: Bert Janssen

Dit boekje werd gedrukt op 100 grams Silks print papier, de cover is 215 grams eenzijdig Chromolux. Als kopletter is een versmalde Times licht van Linotype-Paul. De onderkop is een extra cursieve versmalde Times licht.

Evenzo werd deze letter, maar dan weer romein, gebruikt voor de inzakkende begin initiaal. Voor de broodletter werd gekozen voor een Frutiger 45 van 10 punten hoog, versmald naar 9 punten en met een leading van 10.5 punt

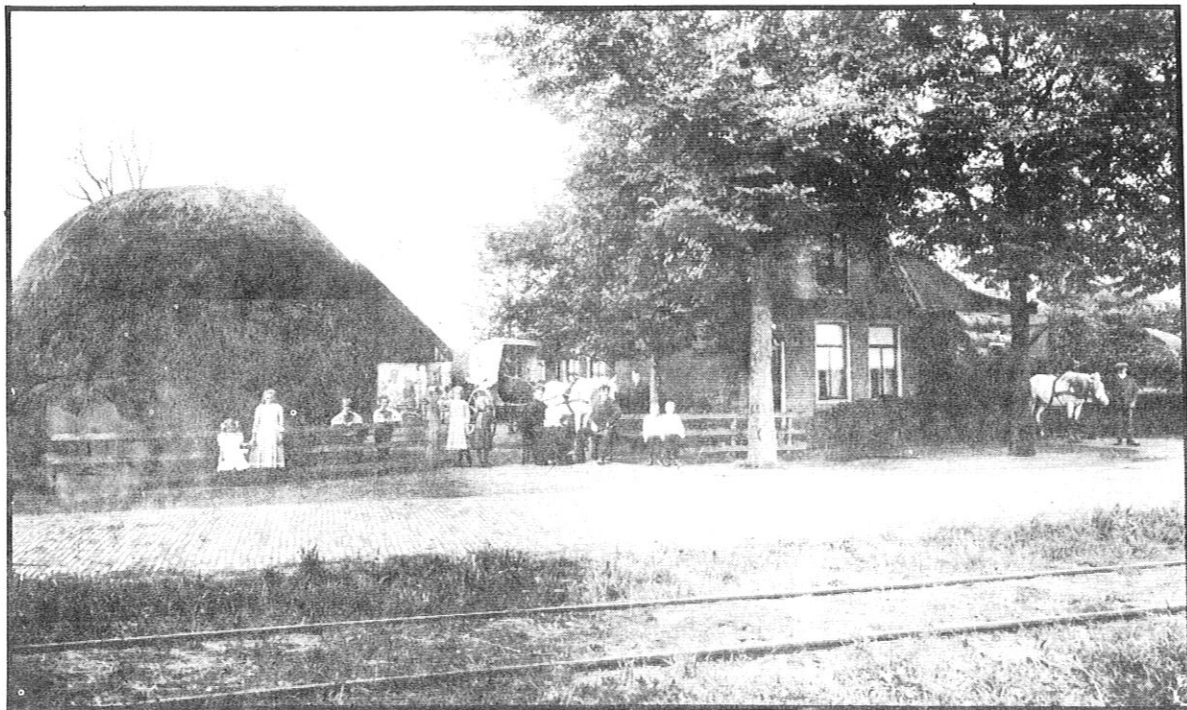
Op 7 maart 1897 werd in Limmen Meindert Winder geboren. De tweede zoon van Piet Winder en Neeltje Wokke. Meindert was een serieuze zakelijk ingestelde jongen, die op jeugdige leeftijd besloot voor eigen rekening een auto te kopen om daarmee bollen te gaan vervoeren. Op die manier zette hij het transportbedrijf voort dat zijn vader rond de eeuwwisseling met paard en wagen was begonnen. Inmiddels is Winder uitgegroeid tot een indrukwekkende onderneming met een hypermodern wagenpark en 53 werknemers.

Op 7 maart 1987 is Meindert 90 jaar oud geworden. Nog steeds is hij dagelijks achter zijn bureau in het kantoor van Winder te vinden. Ter gelegenheid van zijn verjaardag en om het resultaat van zijn werkzame leven voor het nageslacht vast te leggen, is dit boekje gemaakt. Het is een kado dat hem als eerbewijs door de directie van het bedrijf wordt aangeboden.

Het verhaal is de vrijwel letterlijke weergave van een gesprek dat ik half januari met Meindert heb gevoerd. Zelf heeft hij toen gedacht dat de gegevens zouden worden gebruikt voor het archief van de plaatselijke historische vereniging. Dat smoesje was een noodzakelijk voorwendsel om hem met deze uitgave te kunnen verrassen.

Mijn vrouw heet Corrie Winder, een dochter van André en Trien. Als zodanig is Meindert ook voor mij al 20 jaar een 'oom'. Met plezier schreef ik dan ook dit verhaal over het familiebedrijf Winder Limmen.

Léon Klein Schiphorst
februari 1985.



Het huis aan de Straatweg bij de Voort. De tramrails op de voorgrond lopen van Haarlem naar Alkmaar. In de koets zit Anne. Marie en Marietje hebben elkaars hand vast. Gerrit en Siem leunen op het hek. Lange meisje bij de paal is Neel. Trien staat ernaast. Moeder heeft Jan op schoot. Vader zit voor het paard. André en Piet dragen een matrozenpakje. Enigszins verscholen tussen de bomen staat Arie de oudste zoon, die is op 21-jarige leeftijd gestorven. Hij was geestelijk niet volwaardig. Meindert zelf staat bij een paard en wagen geheel rechts op de foto. Het paard was blind. „Als zich onderweg een obstakel aandiende, moest je hem effe een duwtje omhoog geven“, vertelt hij.

Het was een klein mannetje, vader Piet. Maar een harde werker, dat zeker. Hij wist van aanpakken. Zijn beroep was schipper. Samen met zijn broer Andries had hij een boot, die lag hier in Dusseldorp bij het Stet afgemeerd. Er was nog veel binnenvaart toen. Ze vervoerden voornamelijk kolen uit Amsterdam. Naar Limmen en Aker-sloot, maar ook naar Alkmaar en omgeving.

Die broer geloofde het wel. Kwam mijn vader 's ochtends vroeg aan boord, dan lag hij soms nog in bed. Nou dat stond hem slecht aan. Het ergerde vader zo, dat hij op een gegeven moment besloot op een andere manier de kost te gaan verdienen. Hij zei tegen zijn broer: ik stop er mee, hou jij die schuit maar. Eerst ging hij een poosje eieren venten. In Overveen en Bloemendaal. Maar ja, dat was natuurlijk niet z'n hobby. Aan de Voort op de hoek van de weg naar Bak-kum woonde buurman Lau Verver, een vrachtrijder. Die z'n paard kwam te sterven. Lau Verver lustte nogal graag een



Siem (links) en André met paarden van Winder aan het werk in het land bij de Voort. Op de achtergrond het ouderlijk huis.



Meindert voor zijn eerste auto, een Mercedes. Onder wagen zitten massieve banden. Op het portier staat informatie over het gewicht, de belasting en het draagvermogen van de auto. Let ook op de koplampen en fraaie luchthoorn rechts bij het voorraam.

borreltje, dus hij had geen centen om een ander paard te kopen. Mijn vader kocht een paard en wagen en heeft dat werk overgenomen. Dat was op 1 januari 1899, je zou dat het begin van ons expeditiebedrijf kunnen noemen.

Het telen van bollen was erg in opkomst. Met name de bloembollenkwekers uit Haarlem en Overveen kwamen hier naar toe om het land te exploiteren. Je zag hier voornamelijk gras en wat bouwland met gerst of zo. Met die *Zuinaars* begon het zachies aan op te leven. Die eerste jaren was het vervoer van bollen de hoofdzaak.

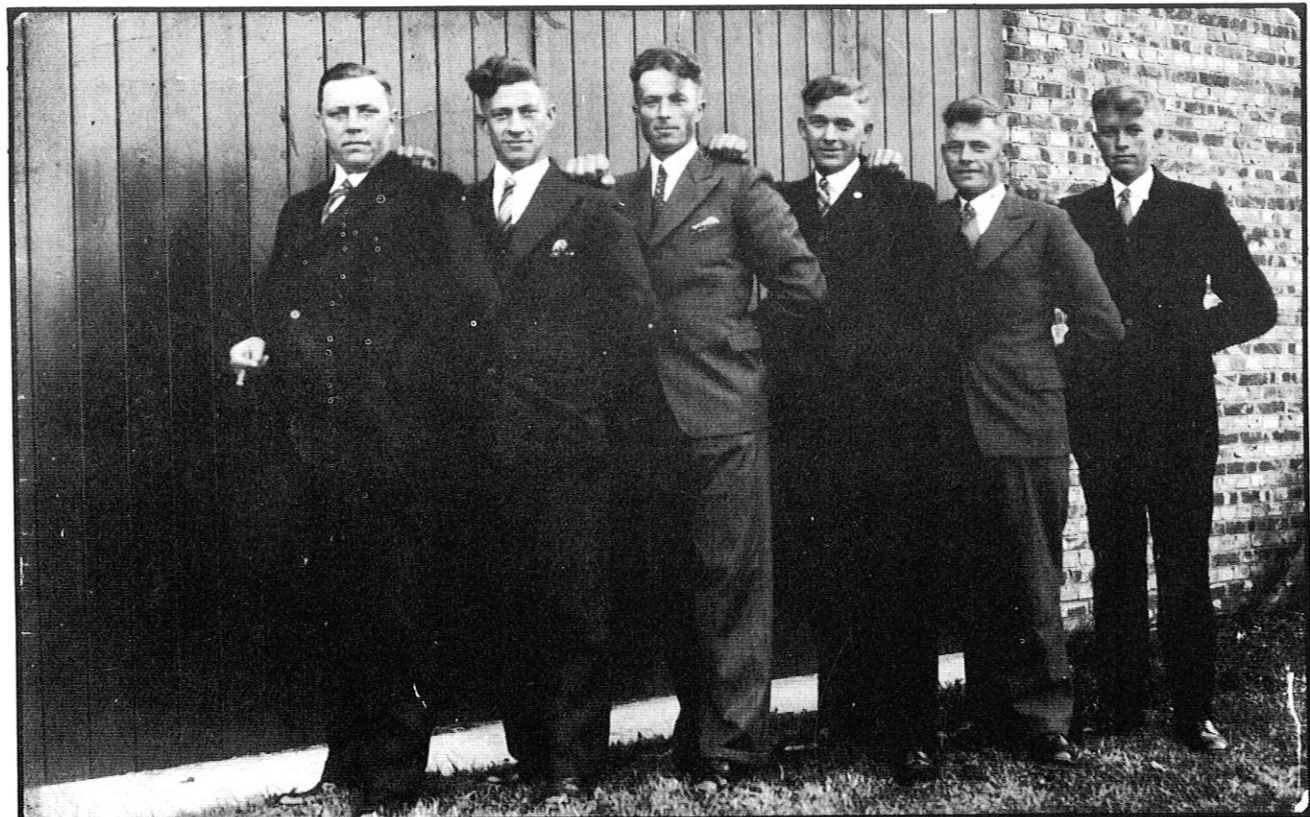
Dat ging allemaal met paard en wagen. Als jongen moest ik elke dag bij de bollenkwekers en handelaars langs. Of ze daags daarna soms weer bollen hadden? Dan ging ik van de Voort af langs bij Kieft, naar Schermer en zo heel Limmen in de rondte. Dat deed ik altijd voor schooltijd. Vader wist dan waar hij bollen op moest halen.

Van lieverlee begon dat bloembollenrij-

den zich uit te breiden. We kregen ook andere vrachtjes: stenen, zand en grind voor vakmensen in het dorp. Dat is eigenlijk doorgegaan tot dat de eerste wereldoorlog kwam. Nederland vocht niet mee, we waren neutraal. Het leger werd gemobiliseerd. Ik zat zelf bij de cavalerie.

Het bollenrijden met paard en wagen naar Overveen en Haarlem ging aanvankelijk gewoon door. Daar bij de Leidsevaart zat in hoofdzaak de exporthandel. Hillegom en Lisse, dat we nu kennen als de bollenstreek, begonnen nog maar net te komen. Toch raakte door die wereldoorlog het bloembollenrijden op zijn oren.

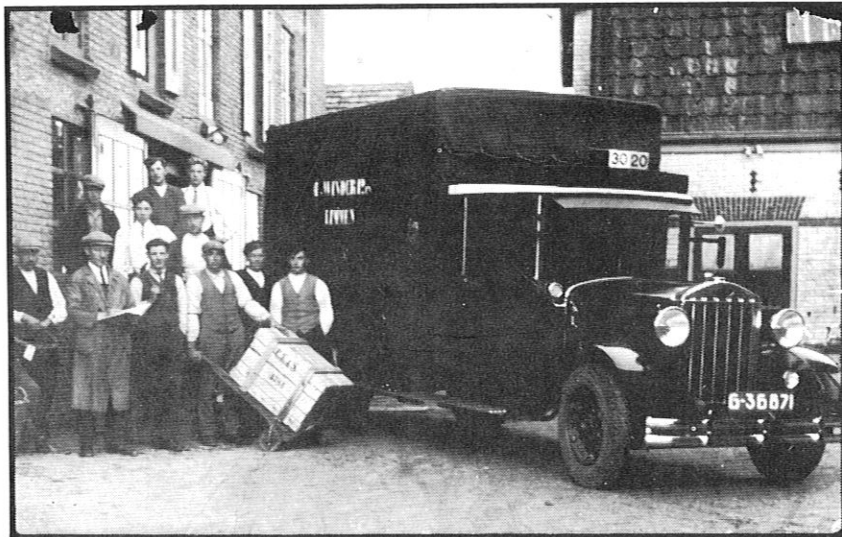
Vanuit de regering kwam een *scheurplicht* voor het land. Alle weilanden moesten worden omgeploegd tot zwarteground. De akkers werden ingezaaid met gewassen vol oliehoudende zaden voor de olieteelt. Er werd ook veel turf gewonnen. Hier in Limmen zijn heel wat stukken land uitgeveend. De plaggen turf reden we met paard en wagen naar het Stet toe. Daar ging het aan boord van



1929. De gebroeders Winder op een rij. Standvastig en vastberaden. Meindert, Gerrit, Siem, André, Piet en Jan.

binnenvaartschepen, waarmee het als brandstof naar de fabrieken werd gebracht. Nat en wel.

Enmaal van school kon ik meteen aan het werk bij mijn vader. Ik was net 12 jaar oud. Over een salaris werd niet gepraat. De kost en kleding, daar bleef het bij. We hadden toen vijf paarden thuis. In het bedrijf werkten ook twee knechten. Naast de bollen gingen we ook brandstoffen verkopen en vervoeren. Zo kwamen we de winter door. We vervoerden de complete handel: kolen, briketten, turf. Alles. Dat betekende alle dagen kolen sjouwen. Ze werden afgeleverd in zakken van vijftig kilo per stuk. Zo vanuit de wagons op je nek en lopen maar. Als we ze wegbrachten ging het per halve hecto-liter, zo'n 35 kilo. Dat was wel te tillen. Met die brandstoffen erbij hadden we toen een behoorlijke omzet. Buiten de turf en briketten verhandelden we toch zo'n dertienhonderd ton kolen per jaar om. Allegaar handwerk.



1931. De eerste Diamond. De foto is genomen bij Kieft aan de Straatweg precies tegenover de garage van Gerrit. Op de foto staan Bert Huisman, Ko Huisman, Cor Kamer, Arie Admiraal, Janis Admiraal, Piet Wagemeeester en Meindert Winder (met zwarte pet). Op de verhoging staat nog meer personeel van Kieft. De cijfers 30 en 20 op de wagen geven de maximumsnelheid van de wagen aan: 20 km op binnenwegen en 30 km op snelwegen.



Drie auto's van Meindert op het erf van het ouderlijk huis aan de Voort in Limmen. Meindert zit zelf in de eerste auto, een Republiek van Amerikaanse makelij. Achter het raam van de tweede auto, een Berliet, zit Gerrit. Siem hangt uit de derde en oudste auto: de Mercedes op volgummy-banden. De kleine man met de pet en handen op de rug is vader Winder. De twee vrouwen zijn Nel en Marietje. In de bak staan Jan en Piet. In de laadbak van de tweede auto staat André.

Dat bollenrijden met paard en wagen was beulenwerk. Het rooien zomers duurde een week of zes. Nou als je 's avonds voor middernacht met de paarden het land uit ging, zei je: het schikt nog al. We zijn niet zo erg laat. Maar 's morgens om vijf uur moest je ze weer van stal halen. Ik had zo'n hekel aan dat bollenrijden gekregen. Toen die eerste wereldoorlog afliep, wilde mijn vader er weer mee doorgaan. Ik zei: wie bollen wil rijden, rijdt ze maar, ik begin er niet meer aan.

't Was een moordenaarsklus. Je had natuurlijk verschillende adressen. Allemaal in de buurt van Overveen en Haarlem. Daar zaten zo'n kleine twintig bloembollenkwekers. Een enkele keer gingen we ook nog door naar Hillegom en Lisse. In de wagen zat een bak, daar stonden de manden bollen. Soms vijf rijen breed. Om de wagen in evenwicht te houden, moest het lossen zeer omslachtig en zorgvuldig gebeuren. Als het dan ook nog regenachtig weer was, met al die losse dekzeilen, was je door en door nat.

Ik zei: ze krijgen me zo gek niet meer.

Tijdens de eerste wereldoorlog was er veel land *gescheurd* in Limmen. We hadden daardoor nogal wat ploegwerk. Mijn broers Gerrit en Siem waren daar goed in. Echt het waren prima ploegers. Ik zei tegen m'n vader: we hebben gezonde handen aan ons lijf. Dus dat bollenrijden is niet meer nodig. Niet lang daarna zag je de eerste vrachtwagens op de weg. Het gemotoriseerde vervoer begon ineens op te komen. Ik weer terug naar mijn vader. We konden weer bollen gaan vervoeren, maar dan met een auto. Daar zag-ie geen licht in. In zijn hart was de man schipper. Tot aan zijn dood is dat eigenlijk zo gebleven. Maar ja, het ploegen begon minder te worden. Ik stelde mijn vader voor zelf met een auto te beginnen. Hij zei: *Wat jij doet moet jij weten. Ik begin der niet an.* Zo is de eerste auto bij Winder gekomen. Dat was in 1925.

Je zag toen voornamelijk Ford en Che-



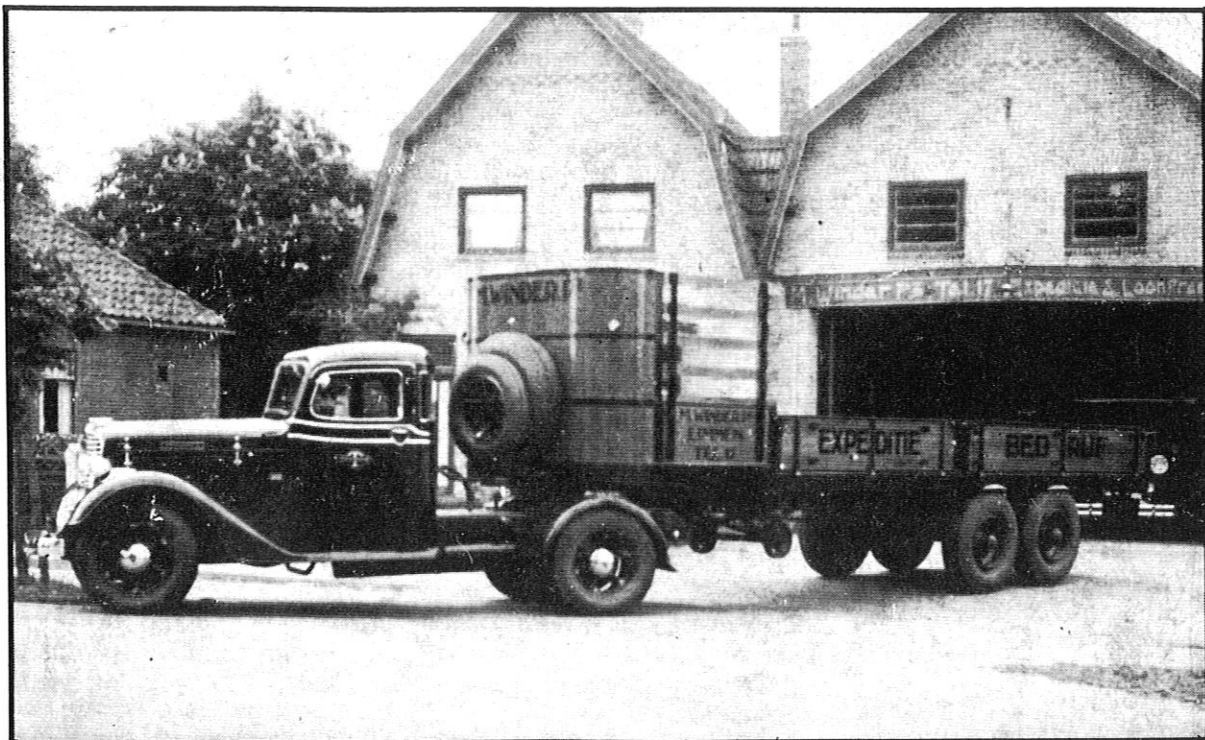
Het huis aan de Straatweg. Het fraaie smeedijzeren hek rond het erf is verdwenen. Verder is er weinig veranderd. De brandstofschoor is later vervangen door een grotere garage.

vrolet. Nou, dat was mij te licht. Ik kocht uiteindelijk een dumpwagen van Joop Faber in Beverwijk, een Mercedes. Dat gebeurde via bemiddeling van Frans ten Pas, een reparatiebedrijf in Alkmaar. Die Ten Pas heeft hem helemaal doorgerepareerd. Het was een open auto met volgummy-banden. Drieduizend gulden moest ie kosten. Ik had geen cent, dat heb ik toen moeten lenen.

Om te mogen rijden had je een nummerbewijs nodig. Dat kon je zo aanvragen. Er was nog geen rij-examen of zo iets. Nou die wagen was helegaar opgeknapt, dus ik kon er zo mee aan het werk. Mijn eerste ritje was naar de Verenigde Brandstoffenhandel in Alkmaar. Een vracht kolen. Ten Pas ging achter het stuur zitten. Toen we buiten Alkmaar waren, zei hij: stuur jij alvast maar. De tweede vracht hetzelfde liedje. Toen we met een lege wagen de derde vracht gingen halen moest ik meteen achter het stuur. Dwars door Alkmaar heen. Toen de laadbak weer vol was, reed ik ook terug. Net buiten Alkmaar riep Ten Pas: stop es effe.



Voor de nieuwbouw van de woning en schuur aan de Straatweg werd eerst een grote partij zand gestort. De boerderij aan de Voort moest worden gesloopt voor de aanleg van een weg naar Bakkum. Op de achtergrond de Straatweg.



Diamond met trekker van M. Winder Pzn in 1933.

We stopten en hij zegt: ik ga naar huis jij red je wel. Dat is mijn rijopleiding geweest.

Thuis liep het werk al snel door mekaar. Vader had ook nog wat vrachtklusjes. Nog steeds met paard en wagen. Met de auto deed ik in het begin al het werk op mezelf. Jaars daarna kocht ik een tweede wagen, en het derde jaar had ik er al drie. De andere jongens waren inmiddels ook oud genoeg voor een rijbewijs. Zo zijn we eigenlijk begonnen. Zo hebben we zachies-an de boel opgebouwd.

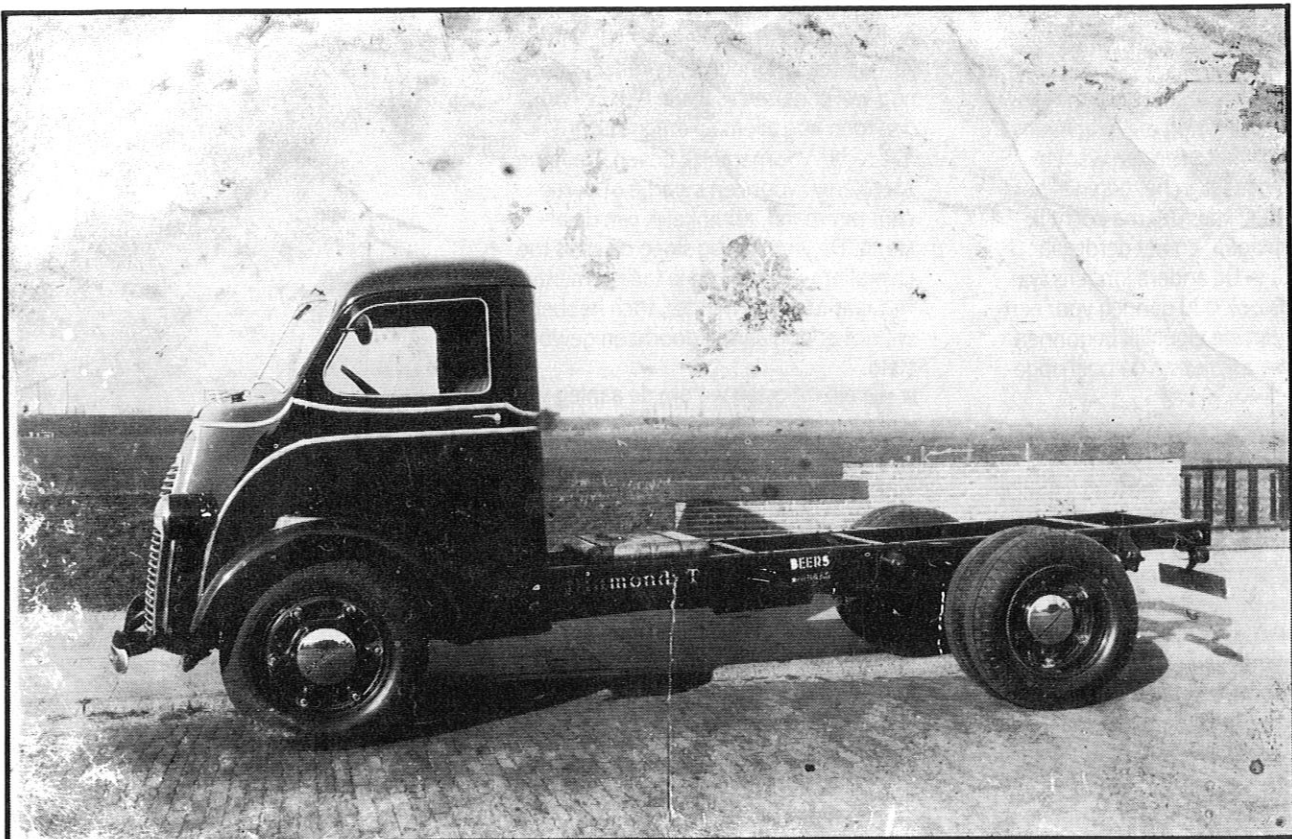
De tweede auto was ook een gebruikte, een Fiat. In heb er drieduizend gulden voor betaald. De derde, een nieuwe, was een Berliet. Een Franse vrachtwagen. De vierde een Republiek, een Amerikaan. Ook nieuw gekocht. Voor de aanschaf van een auto ging je naar een tentoonstelling. In 1931 kocht ik op de RAI in Amsterdam een Diamond, het was de eerste in Nederland.

De vrachtauto's van toen waren degelijk en betrouwbaar. Goeie wagens. Natuurlijk hadden ze kindergebreken. Er brak nog wel eens een as in die tijd. Ze hadden toen nog allemaal draagassen.

We reden voornamelijk bollen. Dat ging toendertijd voor een kwartje of dertig cent per mand, afhankelijk van de afstand. De jaren dertig sloeg de crisis toe. Overal om je heen zag je faillissementen. Het was allemaal minder, toch hebben wij ons er nog aardig doorheen geworsteld.

In die tijd moesten we om de aanleg van een weg naar Bakkum mogelijk te maken bij de Voort vandaan. Het huis zou worden gesloopt. Mijn vader wilde dat ik de hele boel met de provincie zou regelen. Vader was een harde werker, maar hij had een verdomde hekel aan boekhouden. Zodoende kwam de leiding van het bedrijf al heel vroeg op mijn schouders terecht. Ik was begin 20. Aan mijn moeder had ik een reuzesteun, dat was een fantastische vrouw.

Toch nam ik de beslissingen. Mijn vader

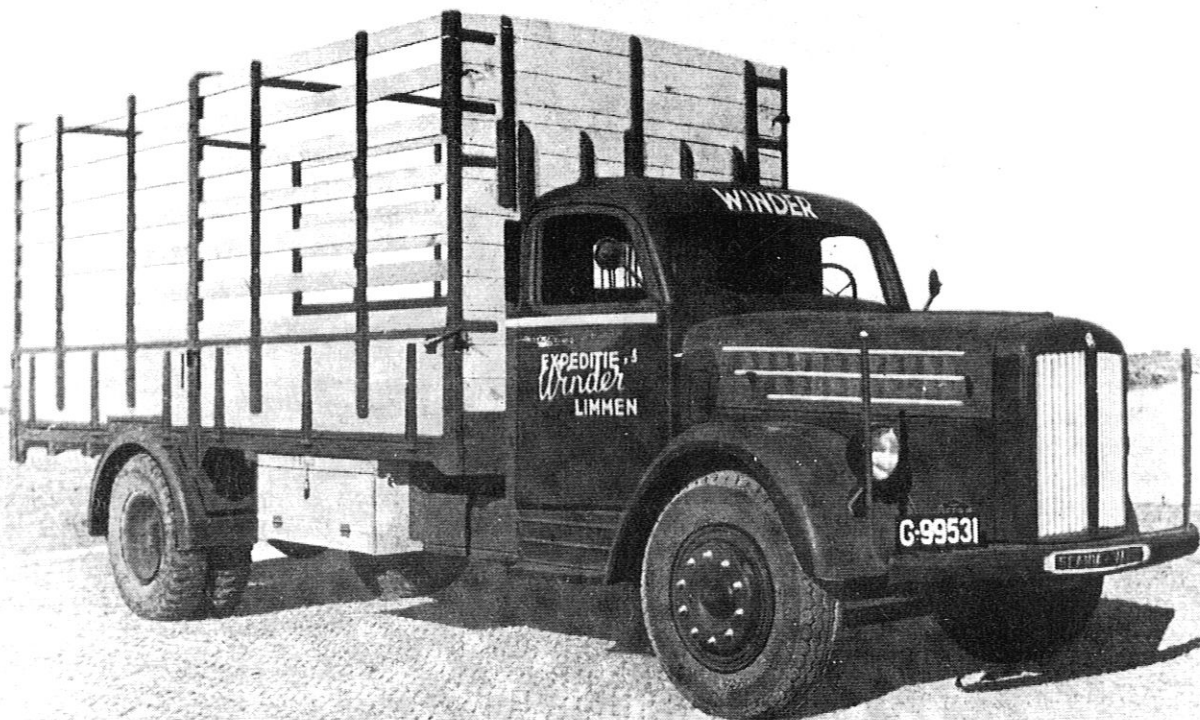


Een bijzonder model Diamond. De auto heeft Meindert bij Beers laten ombouwen tot een wagen met een frontstuur, waardoor meer laadruimte ontstond. De Diamond kreeg daarmee een exclusieve neus.

had er nog wat bollen bij. En een stuk of vier koeien. Dat was allemaal op niets af, want anderen deden het werk eraan. Hij had er zelf geen tijd voor. Ik had altijd al gezegd 'ruim die rotzooi toch op'. Op een dag was hij met een paar mensen een ritje aan het maken met een jachtwagen. Tijdens zijn afwezigheid zocht ik alle bollen uit en zette ze daags daarna bij de veiling af. Zonder dat hij het wist. Ziezo, dacht ik, die rommel is weg. Het nieuwe huis werd even verder op aan de andere kant van de Rijksweg neergezet. André en Trien wonen er nog steeds. Er werd een lage brandstofschoor achter gezet. Die is later verschillende keren verbouwd. In de jaren vijftig heb ik de brandstofzaak verkocht aan Groot in Heiloo. In de vakbladen stond dat de brandstoffenhandel op zijn hoede moest zijn, want de olie en het gas begonnen opgang te maken. Nu was ik toch al geen liefhebber van die brandstof, want we verdienden daar weinig aan. Ik had er eigenlijk een hekel aan. Je had er vooral een hoop viezigheid van.



Een Reo met aanhanger vol bollenkisten, kort na de tweede wereldoorlog gefotografeerd bij de Willibrordusstichting in Heiloo. De kisten kwamen bij Piet de Jager vandaan. De Jager geloofde niet dat de hele vracht in één keer meekon. Toen dat toch lukte, liet hij er een foto van maken.



De eerste Nederlandse Scania was in 1947 voor Winder.

Uiteindelijk zaten we met zes broers in de zaak: Gerrit, Siem, André, Piet, Jan en ikzelf. Siem is later voor zichzelf als ploeger gaan werken. Toen Gerrit trouwde in 1928 werd aan de overkant een woning met garage neergezet. Dat was een belangrijke uitbreiding van het bedrijf. We hadden nog altijd een paar paarden. Die werden hoofdzakelijk ingezet op de tuinen, bij het bollenrijden. Ze werden uiteindelijk door de Duitsers gevorderd. Dat was in de Tweede Wereldoorlog.

Aan het begin van de oorlog hadden we zo'n 40 ton op de weg. Het werk ging eerst nog gewoon door. We reden bollen en natuurlijk brandstoffen. Er was een bloemisterij hier met een droogbedrijf. Van gedroogde tulpen en crocussen werd meel gemaakt. Dat crocussenmeel werd weer gebruikt voor pudding. We hadden ook deze oorlog weer werk aan turf rijden. Bij Dusseldorp werd nog al wat land uitgeveend. Ook achter ons huis is al het hoogveen uit het land gehaald.

In de garage bij de woning van Gerrit werd een gaarkeuken ingericht. Gerrit en Siem moesten daar aan het werk: aardappels schillen, soep koken. En er moest natuurlijk voor brandhout worden gezorgd. De kok kwam van Duin en Bosch. De psychiatrische inrichting was ontruimd, daar zaten de Moffen zelf. Voor onze auto's hadden de bezetters de eerste jaren geen belangstelling. Ze reden niet anders dan in Fords en Chevroletten. Op het laatst werden bij iedereen de voertuigen gevorderd. Achter stapels turf in zo'n kolenhok in de schuur hadden we een paar aanhangwagens verstopt. Ze wilden ook onze auto's inpikken. Ik liet een vrachtwagen veranderen tot trekker. Het was een Diamond. Bij Beers werd de auto omgebouwd. Hij zou worden verstopt bij ome Siem Van Duin, een zwager van tante Trien. 's Morgens haalde ik het stelletje op, en nog dezelfde middag kwamen ze hem in beslag nemen. Hij werd ingepikt. Tussen het personeel van Beers moet een verrader hebben gezeten.



De eerste Scania van Winder temidden van vier Diamonds, gefotografeerd op het erf bij Gerrit.

Een dag of wat later moesten we naar Amersfoort. Ik stap in Amersfoort uit de trein en zie ik zo mijn wagen in de Duitse legerkleuren voorbijrijden. Er ging een draai door m'n lijf. Toen de oorlog afgelopen was, ben ik nog achterop een motorfiets naar Amersfoort gereden om te kijken of ie er misschien nog stond. Hij was er niet meer. Ik kreeg nog wel bericht dat er in de Coenhaven een andere auto van ons stond. Die kon ik van de Staat terugkopen. Ik met Gerrit naar de Coenhaven toe. Een ruit zat er niet meer in, de achterkant zat onder het bloed. De banden waren er af. Ik zei ze: verkoop hem maar aan de gewone sloper. Vlak voor de bevrijding werd broer Piet ziek. Er was een groot tekort aan medicijnen, waardoor hij niet goed kon worden geholpen. Door de oorlog was de weerstand ook veel minder groot. Hij overleed aan een longontsteking.

In 1945 had ik nog één auto over: een dump Chevroletje. De Moffen hadden hem me nog gegeven. Maar ook die



Deze dichte Diamond is op 20 juli 1949 gefotografeerd door de Limmer fotograaf C.J. de Rooij.



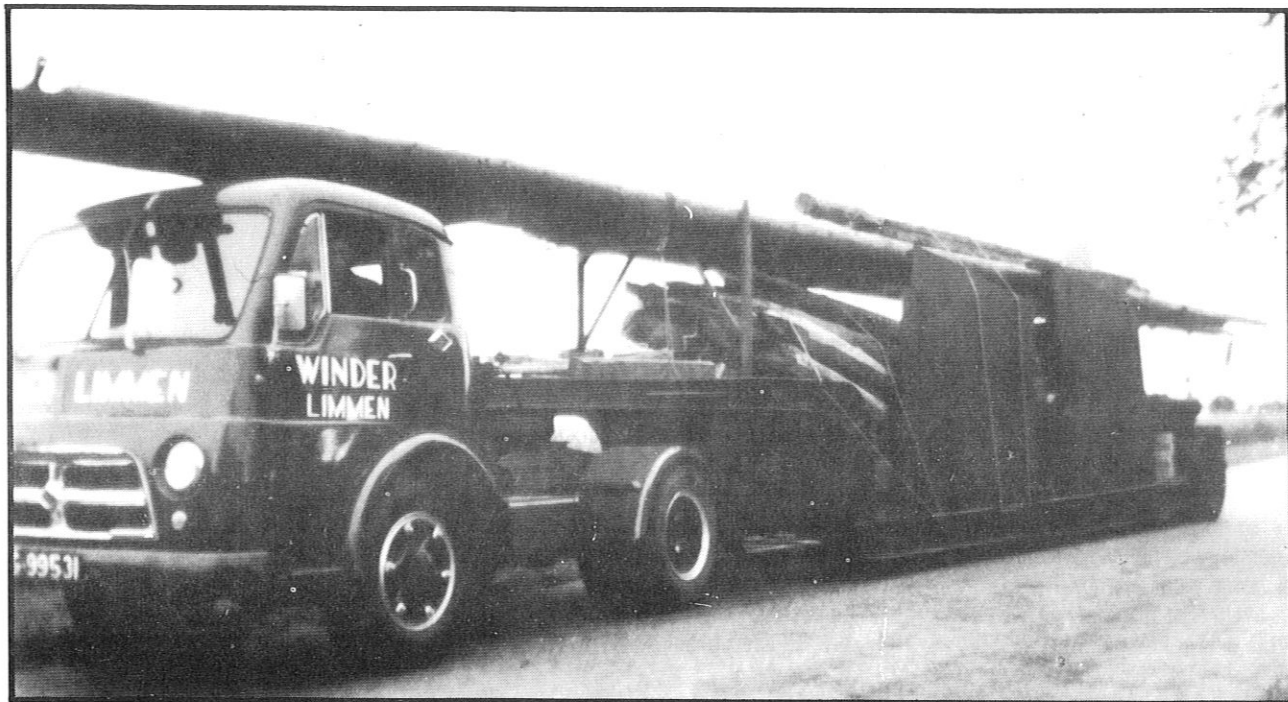
Het laden van kisten bij Kieft. Meindert en Gerrit staan in de laadbak. Oene Mol en Manus van Wonderen, personeel van Kieft, geven de kisten aan.

kwamen ze op het laatst weer halen. Hij stond hier wel, maar de wielen had ik er af gehaald en verstopt onder zakken mœel van de droogfabriek. Toen de Duitsers de auto kwamen vorderen zei ik: daar staat-ie, neem hem maar mee. Ze vroegen natuurlijk om de wielen. Ik heb ze niet, riep ik tegen de mof, die samen met politieman Van der Wal was gekomen. Ze hebben de wielen eronder vandaan gestolen, riep ik. Zegt die mof tegen Van der Wal: ik ben in veel landen geweest, dit is een richtiger mens, hij spreekt de waarheid. Ja, zei Van der Wal, het is een kerel uit duizenden. De wagen bleef achter, het tweetal vertrok en ik dacht: ik heb jullie lekker besodemierd.

Ook bij Beers lag nog een gedemonteerde auto. De eerste twee nieuwe wagens na de oorlog waren weer Diamonds. Op een jaarbeurs in Utrecht stond een Scania. Maar ja, die was enkel gekomen zonder banden of zo iets. Hij was daar zo kaal neergezet. Het Rijk ging over die auto, en ze wilden hem niet vrijgeven.

Beers wilde het importeurschap van de Scania, maar alles ging nog op de bon. Maar de overheid regelde de goederen. Ook de auto's. Dus zolang je geen bon had, werd een auto niet toegewezen. Een maand of drie, vier later kreeg Schuurman van de Stad Alkmaar een bon voor die Scania uit Utrecht. Hij had er geen belangstelling voor. Ze bleven liever Kromhout rijden. Hij zegt: is het wat voor jou. Dus ik naar de verkeersinspectie in Amsterdam. Daar zat ome Kees, een bejaard iemand, die over de toewijzing van auto's ging. Hij maakte uit of ik voor die Scania in aanmerking kon komen. Weet je wel wat ie kosten moet, zei ome Kees, toen ik om de wagen kwam vragen. Je ken hem krijgen, maar je moet er 27 duizend gulden voor betalen. Ik ging akkoord. Zodoende was Winder Limmen de eerste in Nederland die in een Scania reed. Dat was begin 1947, precies veertig jaar geleden.

Die Scania was onze eerste diesel. Je zag het aankomen: Diesels hadden



De eerste dieplader die in 1954 werd gekocht was een Nooteboom. De trekker is een Diamond met een voor die tijd unieke kantelcabine.

de toekomst. De benzine was hardstikke duur, diesel veel goedkoper. Later gooiden ze daar die dubbele wegenbelasting op. Tegenwoordig rijden ze allemaal op diesel. Samen met de zuivelfabriek Neerlandia uit Stompetoren en de Vereenigde Brandstoffenhandel in Alkmaar sloten we met een benzinemaatschappij een contract af voor de levering van brandstof. We betaalden toen 3 1/2 cent per liter.

De wederopbouw en de omvangrijke nieuwbouw na de oorlog zorgden voor veel werk. Het wagenpark breidde zich als vanzelf uit. We zijn altijd met het werk meegegroeid. Dat moest ook wel, want later kwamen die jongens er bij: Piet van Gerrit, Piet van Siem, Meindert Oud.

Meindert Oud was degene die zei: we moesten er eens een kraantje bij zien te krijgen. Hij was een beetje gek van kraanwerk. Toen heb ik eerst een dumpkraantje gekocht. We konden op een gegeven moment voor Intervam in Alkmaar aan het werk. Maar ze hadden wel een



Een Henschel die ter gelegenheid van de feestelijkheden rond de opening van de Velsertunnel was versierd.



Gerrit trekt een kist bollen van een heflift. Knecht Piet Valkering komt met een kist aanlopen. De derde man is Piet van Gerrit.

grote kraan nodig. Daarvoor hebben we toen een grote kraan met een giek aangeschaft. Dat was voor de nieuwbouw van het Hoefplan. We konden met de kozijnen tot aan de bovenste verdieping komen. Het was onze eerste grote hijsklus.

Winder bleef als expeditiebedrijf de vraag volgen. Inspelen op de markt, dat hebben we altijd gedaan. Eerst met de bollen, daar kwam de brandstof bij. De opleving van de economie was goed voor ons. De aanleg van wegen maakte de verplaatsing van machines noodzakelijk. Woningbouw bracht weer ander transport met zich mee. In- en export groeiden: Winder reed op het buitenland. We hebben ook nog een tijdje stookolie gereden. Het aanboren van olie op zee had onmiddellijk gevolgen voor het expeditiebedrijf. We reden pijpleidingen naar Noorwegen. In de offshore was de NAM een belangrijke klant. Dag en nacht moesten we klaarstaan voor die bedrijven. Dat doe je dan ook. Dat is je kracht. De omstandigheden bepalen het

werkenaanbod.

We hebben er vestigingen bijgekregen. In Den Helder is door Winder het expeditiebedrijf Van Koningsbrugge overgenomen. Korte tijd was er een vestiging op Schiphol. In West-Grafdijk hebben we nog 'een dochter' gehad. In Hoorn en Beverwijk zitten nog twee bijkantoren van ons.

Toen het wat minder ging met de economie kreeg Winder harde klappen. Dat was de aanleiding te gaan zoeken naar andere mogelijkheden. We zijn zelf droogmolens gaan maken. Het was aanvankelijk de bedoeling dat we die ook zouden gaan vervoeren. Op die manier kon je voor je eigen werk zorgen. We hadden in die tijd een directeur van buiten af. Externe deskundigen adviseerden ons die voor Winder vreemde activiteiten er bij te gaan doen. Het is allemaal heel anders gelopen dan ons was voorgespiegeld. Het avontuur heeft ons veel geld gekost; erg veel geld. Winder Limmen is er bijna aan onderdoor gegaan.



De Bantam in het Hoefplan van dichtbij gefotografeerd.

Gelukkig waren derden bereid geld in het transportbedrijf te steken. Daar zijn we dan ook mee doorgegaan. Het vervoer is een vak dat we verstaan. Ook in de slechte tijd is er steeds werk geweest. Toen de economie over haar dieptepunt heen was, leefde het transportbedrijf snel weer op. We hebben kunnen investeren in gebouwen en auto's. Er was werk voor alle Winders. Op de auto's, in de garage of op kantoor. Het was eigenlijk vanzelfsprekend. Een Winder kwam bij het expeditiebedrijf. De mannen achter het stuur, de vrouwen achter het bureau. Twee jongens van Jan hebben een slechte rug, die zitten op de planning. En eerlijk, het zijn reuze planners. De leiding is nu ook weer in handen van Winders. Piet van André en Meindert van Gerrit vormen samen de directie. We hebben met z'n allen de schouders er weer onder gezet. Alle jongens waren ook bereid geld in het bedrijf te steken. Ik maak me op het moment niet zo ongerust meer over de toekomst van Winder. Weet wat een groot genot het is, als je er bij een



Voor de nieuwbouw in het Hoefplan te Alkmaar werd een kraan met giek gekocht. De Bantam had genoeg reikwijdte om de hoogste verdieping van de flats te bereiken.



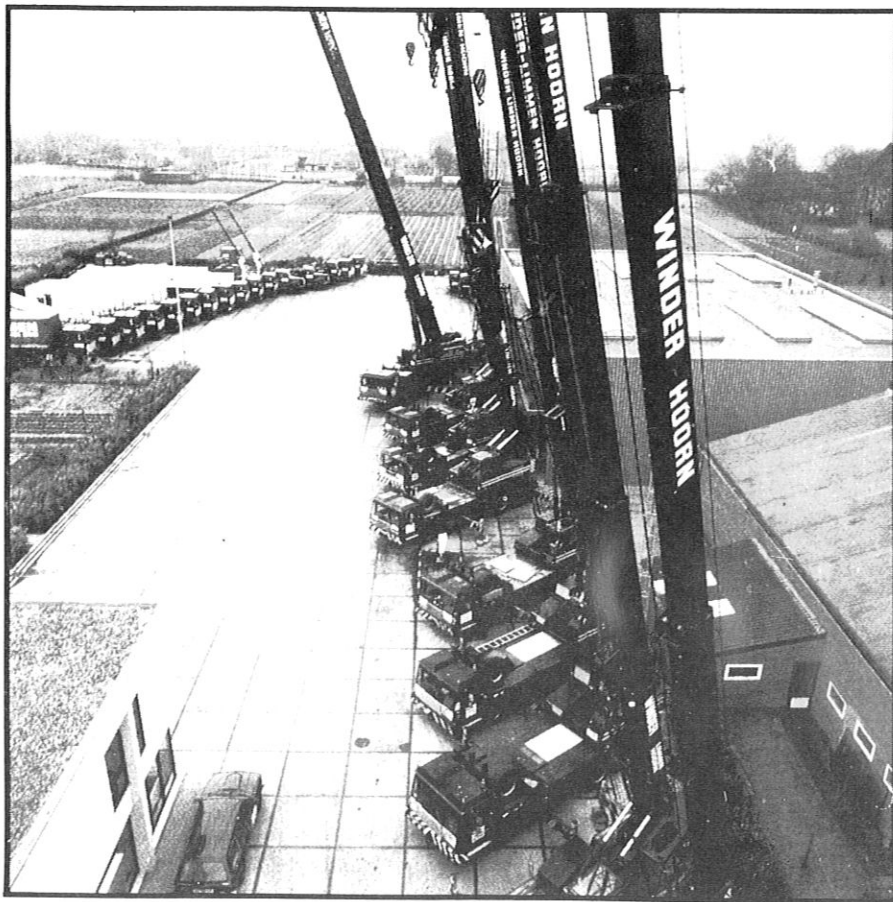
Een Scania-dieplader met in de bak Bello de stoomlocomotief uit Bergen.

grotige klus eigen volk in kan zetten. Die hebben toch een andere betrokkenheid. Hun eigen naam staat op de deur van elke vrachtwagen. Ik denk dat de boel wel weer op z'n pootjes terecht komt. Als het zo doorgaat, komt het wel goed. Winders zijn getrouwd met hun werk. Vrachtwagens dat is hun leven. Van de 53 werknemers heten er 14 Winder.

Zelf zit ik nog elke dag op kantoor. Er is veel veranderd, maar de bollen zijn gebleven. Er is meer winterhandel dan vroeger. Het komt voor dat we winterdag met twee wagens op de weg zitten. De dahliateelt is mirakels uitgebreid, je hebt je gladiolen, je lelies en je anemonen. Nieuw zijn ook de vaste planten. Mijn bijdrage in het werk is bescheiden. Ik vul de vrachtbrieven in en zet de prijs er op. Een mooi verzetje hoor. Verder bemoei ik me nergens meer mee. De toekomst? Tja... Winder weer van de Winders. Ik hoop het nog te beleven."



Een van de nieuwe kranen: een 50 tons ruw terrein kraan met een giek lengte van maximaal 57 meter.



24.

Het wagenpark anno 1980 in vogelvlucht. Inmiddels is het aantal auto's aanzienlijk uitgebreid. Winder heeft nu een 30-tal vrachtwagencombinaties met verschillende typen diepladers, opleggers en trailers op de weg. De tien zware kranen variëren in vermogen van 20 tot 100 ton.