

Schokbeton in 1946-1948 – de jaren waarin het aan alles ontbrak

door Wim L. Helleman

In de *Kamper Almanak* 2013 stond een artikel van Willem van Halem over de begintijd van Schokbeton. Dat riep in mij heel wat herinneringen wakker, want ik heb bij Schokbeton gewerkt van september 1946 tot half november 1948 - dus voordat de mensen die door Van Halem zijn geïnterviewd er werkten.

Dat waren de jaren vlak na de oorlog, waarin het aan alles ontbrak. Bovendien moesten de ontwikkelingen op het gebied van moderne techniek en efficiency nog op gang komen.

Jongste bediende in de directiekeet

Ik kwam in dienst als ‘jongste bediende’ op kantoor. Mijn chef, de heer Van de Rest, was dus het hoofd van de administratie en ik moest dikwijls op het kantoor aan de Burgwal zijn, maar mijn eigenlijke werkplek was de directiekeet op het bouwterrein aan de Haatlanderdijk. Op het terrein waren de bouwwerkzaamheden net begonnen. In de hoek bij de toegang stond onze directiekeet. Deze bestond uit twee vertrekken plus een keukentje en een wc. Het ene vertrek deed dienst als magazijn. Daar bewaakte Van der Weerd, de magazijnmeester, zijn spullen: alle soorten ijzerwaren die bij de bouw gebruikt werden. Dat was behoorlijk verantwoordelijk werk, niet alleen omdat fraude moest worden voorkomen, maar vooral omdat het niet eenvoudig was de voorraad aan te vullen. Alles was nog schaars in die tijd en voor vele aankopen had je eerst een vergunning nodig, bijvoorbeeld van het Rijksbureau voor IJzer en Staal.

Een gevolg van die schaarste was onder andere dat we in de keuken maar over één waterketel konden beschikken. Officieel hadden we een kantine en kregen we daarvoor maandelijks bonnen om koffie en thee te kopen. Maar je kon natuurlijk niet 's morgens in die ene ketel koffie zetten en 's middags thee, want dan smaakte de thee hoofdzakelijk naar koffie. Daarom werd er in het begin van de maand alleen koffie gezet en als de koffie op was



September 1946:
Wim L. Helleman lopend van de stad naar het terrein op de Greente. Hij had geen vergunning voor het kopen van een fiets kunnen bemachtigen. Een paar maanden later kreeg iemand van de technische staf wel een vergunning en kon hij diens oude fiets overnemen.

Tekening Wim L. Helleman.
Collectie auteur.

gingen we over op thee - die dan wel naar slappe koffie smaakte, doch slechts voor enkele dagen.

Het andere vertrek van de directieket had verschillende functies. Er stond een tekentafel, een gewone tafel met stoelen voor overleg en om je brood aan op te eten, en een bureau met erbij een aan de wand bevestigd telefoon-toestel. Dat bureau was mijn werkplek.

Telefoon, voedselbonnen en lonen

Mijn werk bestond onder meer uit het aannemen van de telefoon. Er werd dan gevraagd naar één van de heren van de staf, maar die waren doorgaans ergens op het terrein bezig. Ik legde dan de hoorn op mijn bureau, trok jas



De directeur, M.E. Leeuwrik. Hij woonde met vrouw en dochters in het huis aan de Burgwal waarin later 't Speelwerk heeft gezeten. De voordeur plus het gedeelte links daarvan was het woonhuis. Het rechter gedeelte met een aparte ingang in de Marktgang bood na enige aanpassingen plaats aan de tekenkamer (beneden) en het kantoor (boven). Tekening Wim L. Helleman. Collectie auteur.

en laarzen aan, en ging op zoek. Het terrein was nogal groot, dus het kon best een kwartier of langer duren eer de opgeroepene de telefoon kon aannemen. De telefoon was nog van het vooroorlogse soort, dus met telefoonjuffrouwen in een centrale (boven het postkantoor in de Oudestraat) die moesten doorverbinden. De PTT had al wel een automatische centrale geïnstalleerd, maar die was door de Duitsers bij de bevrijding opgeblazen. Een ander deel van mijn taak was de distributie van bonnen voor zware arbeid en dergelijke. Vrijwel alle levensmiddelen waren nog 'op de bon'. De hoeveelheden voedsel die werden toegewezen gingen uit van een soort gemiddelde behoefte. Daar had je niet genoeg aan als je zwaar werk moest verrichten en daarom was er een systeem van extra bonnen. Daarvoor moest de werkgever

zorgen. Die leverde elke maand een aanvraag in bij de distributiedienst. Die aanvraag behelsde een lijst van personeelsleden die *zware arbeid* (bijvoorbeeld timmerlieden), *zeer zware arbeid* (bijvoorbeeld grondwerkers) en/of *vuile arbeid* (voor extra zeepbonnen) verrichtten. Op die aanvraag kreeg je voor iedereen een bonkaart. Die ging ik dan uitdelen en daarbij moest voor ontvangst worden getekend. Dat laatste was heel belangrijk, want als er een handtekening ontbrak, kreeg die persoon daarna geen bonkaarten meer. Daarmee heb ik één keer echt een probleem gehad, namelijk eind maart 1948.

Een derde onderdeel van mijn werk betrof de lonen. Op het kantoor in de stad werd de loonadministratie gedaan. Dat was toen eigenlijk iets nieuws, want in de bezettingstijd waren de loonbelasting en de ziektewet ingevoerd, met als gevolg dat er bedragen op de lonen moesten worden ingehouden. Voor die tijd was er geen onderscheid tussen bruto- en nettoloon. Maar nu moest op een tabel (loonlijst) worden uitgerekend en daarna op alle loonzakjes worden overgeschreven hoe het nettoloon was bepaald. De werkweek was van maandag tot en met zaterdag, maar we waren al zo modern dat de lonen op vrijdag werden uitbetaald, zodat de vrouwen niet tot zaterdagmiddag hoefden te wachten met boodschappen doen. Dat betekende wel dat overuren of afwezigheidsuren van vrijdag en zaterdag met de daaropvolgende week verrekend moesten worden. Maar hoe dan ook: vrijdagmiddag moesten we het geld in de zakjes doen, extra controleren of er nergens te veel of te weinig in zat, ze dichtplakken, en dan kon ik ermee naar het bedrijf om ze aan het eind van de werktijd uit te delen.

Grondwerkers: de pioniers van de bouw

Toen ik voor het eerst op 'het terrein' kwam waren er ongeveer twintig bouwvakkers in dienst. Er waren twaalf grondwerkers, een draglinemachinist, een paar timmerlieden, een paar ijzervlechters en een smid.

Voor het eerste bedrijfsgebouw waren de betonpalen (uit Zwijndrecht) al geheid en waren de grondwerkers bezig de geulen voor de fundering uit te graven. Ze werkten graag bij ons. Het alternatief was werken in de ontginning van de Noordoostpolder. Dat hield in: 's morgens van Brunnepe via de brug en het Kampereiland naar de Ramspol fietsen, daar overvaren, verder fietsen naar waar nu Ens ligt, aan het werk en 's avonds weer terug. Dan was van Brunnepe naar de Greente op en neer heel wat gemakkelijker. Bovendien vond de leiding van Schokbeton de lonen vrij laag. Ze waren gewend aan 'Hollandse' bedragen, want de cao-lonen waren niet in het hele land hetzelfde. Daarom kregen de mensen in Kampen bovenop het basisloon de maximaal

toegestane premie. Voor een grondwerker (de laagste in de schaal) kwam dat neer op ruim 24 gulden bruto per week.

Ik heb toen geleerd dat ook handmatig grondverzet een vak is. De sleuf die je graaft moet op precies de goede diepte zijn, anders ontstaan er problemen met het plaatsen van de bekisting voor het storten van de fundering. En wat de breedte betreft: het is in je eigen belang om niet teveel weg te graven, want dat is werk voor niets. Ook het graven van een sloot is een kunst. Het meeste werk gebeurde met de dragline. Maar we hadden geen profielbak, zodat er met de machine geen sloot met schuine kanten kon worden gegraven. Voor die schuine kanten, op precies 45 graden, zorgden de grondwerkers. Een dergelijke klus werd in akkoordloon gedaan: het ploegje dat de klus uitvoerde kreeg er een van te voren afgesproken bedrag voor. Bij zo'n ploegje wilden ze niet iedereen laten meedoen.

Cementzakken sjouwen

Het sjouwen met zakken cement, in de tijd dat er nog geen havenkraan was, was ook zwaar. Toen het grondwerk voor de fundering klaar was, kon het storten van het beton beginnen. Beton is een mengsel van grint, zand en cement, met een wapening van stalen staven. Dat lijkt eenvoudig, maar in heel Europa lagen steden in puin en waren fabrieken uitgeschakeld. Overal was cement en betonijzer nodig. Als er enige productie op gang kwam, moest het dan naar Rotterdam voor de wederopbouw (om maar een voorbeeld te noemen), of naar een betonfabriek in aanbouw in het verre Kampen? Er moest heel wat afgetelefoneerd worden om een partij cement onze kant op te krijgen.

Zo'n partij cement kwam per schip. Er was nog geen haven, dus dat schip werd langs de IJsseloever afgemeerd. Het cement was verpakt in zakken van 50 kilo. Het lossen ging als volgt: er werden een paar zware loopplanken van het scheepsboord naar de wal gelegd en een paar ladders in het ruim gezet. De mannen van de losploeg (de grondwerkers, meestal weer in akkoordloon) klommen naar beneden, legden een zak cement op hun schouder, klommen ermee naar boven, liepen de loopplank over en deponeerden hun last op de wal. Er was nu eenmaal geen kraan beschikbaar.

Later is een manier bedacht om te lossen met behulp van de dragline. Een dragline lijkt op een kraan, met dit verschil dat je een draglinebak niet langzaam kunt laten zakken: je laat hem met een klap in de grond vallen. Als je nu in plaats van een graafbak een platform van een paar vierkante meter aan de kabels hangt en je hebt een heel erg handige draglinemachinist,



Op 5 januari 1948 stroomde de haven voortijdig vol ten gevolge van een noordwesterstorm en een hoge waterstand in de IJssel. Tekening Wim L. Helleman. Collectie auteur.

dan kan hij het platform in het schip laten ‘vallen’, het wordt volgestapeld met zakken cement, hij hijst het op en laat het beladen platform op de wal terechtkomen. Meestal ging dat goed.

Er was wel een haven gepland. Daarmee is in 1947 begonnen. Voor de winter was hij uitgegraven en waren de damwanden voor de kademuren geplaatst. Maar het lukte niet om het werk helemaal ‘in het droge’ klaar te krijgen, want op 5 januari 1948 joeg een zware noordwesterstorm het IJsselmeewater de IJssel in, terwijl de waterstand in de rivier al behoorlijk hoog was. Om zes uur ’s avonds brak de zomerkade door en met een waterval van geelbruin water was de haven in vijftig minuten volgelopen. Vanaf de zomer van dat jaar kon de haven worden gebruikt en was er ook een havenkraan geplaatst.

Oud legermateriaal voor een nieuwe fabriek

Die havenkraan was afkomstig uit een dump van Amerikaanse legergoederen in Noord-Frankrijk. Heel veel van onze uitrusting kwam uit zulke legeropslagplaatsen. De heer De la Mar, één van de stafmensen die uit Zwijndrecht waren gekomen, was een werktuigbouwkundige. Op papier was hij het hoofd van de technische dienst. In de praktijk was hij vooral bezig met

inkopen ten behoeve van onder meer die technische dienst. Daarvoor reisde hij met zijn vooroorlogse autootje telkens opnieuw dumps af en kwam hij na een aantal weken of maanden terug met de meest uiteenlopende spullen en materialen.

In september 1946, toen ik er nog maar net was, kwam er een jeep mee. Afgezien van een enkele directieauto, was dat één van de eerste auto's op ons bedrijf. Hij was in de gewone militaire uitvoering, dus helemaal open en zonder portieren. In de timmerwerkplaats was er een houten opbouw op gemaakt. Het was een raar model geworden, maar 't was wel een auto: je kon er droog en wel mee naar de stad, of verder weg als er iets gehaald of gebracht moest worden.

Alles wat gekocht werd, moest ook getransporteerd worden. Daartoe werden er vrachtauto's gekocht, meestal Amerikaanse GMC trucks (General Motors Company), maar ook wel Engelse Bedfords.

Die auto's hadden gewoonlijk cabines met halve deurtjes en een linnen overkapping en naast de bestuurderszitplaats een ring op dakhoogte waarop een mitrailleur geplaatst kon worden. Er moest dus heel wat carrosseriewerk aan gebeuren eer ze als gewone burgervrachtwagens in gebruik genomen konden worden. In geel en blauw geschilderd reden ze later voor de dochteronderneming NV Altro, die de betononderdelen naar de bouwwerken van de klanten bracht.

Eigenlijk kon je in die tijd alles gebruiken. Zo bracht de heer De la Mar van één van zijn reizen een serie draaibanken mee. Die waren geen van alle compleet en op het fabrieksterrein was er ook geen plaats voor. Ze werden daarom in de bijkeuken van het kantoor gezet (wat immers oorspronkelijk een groot woonhuis was geweest). Er kwam een gepensioneerde machinebankwerker in tijdelijke dienst, die maandenlang bezig is geweest om die draaibanken toonbaar te maken en grotendeels ook weer functioneel. De machines die we niet zelf nodig hadden konden vervolgens gemakkelijk worden verkocht.

Ook kwam er eens een partij tractoren mee. Eigenlijk gewone tractoren, zoals ze toen ook door boeren werden gebruikt, maar met als bijzonderheid dat er een soort raam omheen was gemonteerd van circa 10 centimeter dikke planken. Dat was om de motor en de benzinetank tegen kogels te beschermen. Die trekkers dienden onder meer voor het trekken van de kipkarrentreintjes met uitgegraven grond over het smalspoor dat op het terrein was aangelegd. Voordien moest dat met een paard of met mankracht gebeuren.

Ijzervlechters in de pionierstijd

Op het gebied van groter materiaal kwam er een Romneyloods ('nissenhut') uit een dump: een half rond bouwsel van golfplaten: je ziet ze tegenwoordig nog wel hier en daar. Freddy Heineken en zijn chauffeur Doderer hebben tijdens hun gijzeling, eind 1983, in zo'n bouwsel opgesloten gezeten. In onze nissenhut kregen de ijzervlechters onderdak. Die hadden tot dat moment gewoon in de buitenlucht staan werken.

Ook betonijzer werd wel uit legervoorraden gekocht. Ik herinner me twee bijzondere partijen. De eerste was een partij vliegveld'matten' van ongeveer tweeënhalve meter in het vierkant, bestaande uit staven betonijzer met een tussenafstand van ongeveer tien centimeter. Die staven waren niet gevlochten, maar op de kruisingen aan elkaar gelast. Om het betonijzer te kunnen gebruiken moesten al die lassen met een hamer en een beitel worden losgeslagen.

Een andere partij was een soort reusachtig kluwen van allerlei diktes betonijzer. De afzonderlijke staven werden door de ijzervlechters met hun wringijzer recht gebogen (met de hand dus!) en zo kon het kluwen langzamerhand ontward worden en werd het betonijzer bruikbaar voor de wapening van funderingen.

Wonen in de pionierstijd

Grondwerkers, ijzervlechters, kantoorbedienden - dat waren allemaal Kampenaren. Maar het kader, de toekomstige afdelingschefs en de mensen die ervaring hadden met het product schokbeton, die kwamen allemaal van de fabriek in Zwijndrecht. Hun huisvesting was een groot probleem. Voor een aantal van hen werd hier en daar in de gemeente woonruimte gevonden. En verder was er aan de Beltweg een rijtje noodwoningen geplaatst. Het waren huisjes met een betonnen plaat als fundering en in elkaar gezet met betonnen onderdelen uit de fabriek in Zwijndrecht. Ze bestonden in hoofdzaak uit kolommen voorzien van sponningen. In die sponningen werden betonnen muurplaten en betonnen deur- en raamkozijnen geschoven. De daken hadden een flauwe helling. Er was dus geen vliering. Ze werden belegd met platen bimsbeton waarop bitumen dakbedekking kwam. Het zag er nogal primitief uit en ik denk dat ze niet heel comfortabel waren. Die huisjes zijn allang afgebroken. Maar dat is niet overal gebeurd. Jaren geleden was ik verdwaald in Rotterdam-Charlois en ontdekte daar toen een hele wijk van ongeveer hetzelfde type huisjes. Die zijn in 1948 gebouwd in 'Wielewaal', het uiterste zuiden van de wijk. En daar staan ze nog. Na vijf-

tig jaar verwaarlozing wilde de gemeente Rotterdam het wijkje afbreken, maar daartegen kwam toen zo'n heftig verzet van de bewoners, dat de hele boel is opgeknapt. Pas over een jaar of vijf wordt opnieuw bekeken wat er mee zal gebeuren.

Een barre winter en een hete zomer

De eerste winter begon vroeg, op 16 december 1946, met een aanval van strenge vorst. De bouw van de fabriek kwam dus stil te liggen. Tussen kerst en Nieuwjaar waren er een paar dagen met temperaturen boven nul, maar daarna ging het weer mis. Het vroom niet alleen, er viel ook heel veel sneeuw. En de winter hield maanden aan. Er bleven een paar mensen aan het werk, die als enige taak hadden het terrein sneeuwvrij te houden, zodat als de dooi inviel er niet gewacht hoefde te worden op het verdwijnen van de sneeuw of het wegpompen van massa's dooiwater. Op de duur ontstond er aan de noordkant van het terrein een sneeuwwal van ongeveer vijf meter hoog, die in maart-april heel langzaam is gesmolten.

Pas half maart 1947 was het vorstverlet van tweeënhalve maand voorbij en kon de bouw hervat worden. Er was een achterstand in de planning, waarvan iedereen dacht: dat komt nooit goed. Maar die winter werd gevolgd door een hele lange, hete, droge zomer. Na een paar maanden was de achterstand volledig ingelopen. Het enige probleem was dat pas gestorte betonvloeren nat gespoten moesten worden, omdat anders de mortel zou uitdrogen voor hij was uitgehard.

26 Juli 1947 was een belangrijke dag: de grote schokhal werd officieel in gebruik genomen. Voor die tijd was er al wel een schokmachine in werking; die stond tijdelijk in het gebouw waarin later de technische dienst of de mallenmakerij zouden komen.

Een schokmachine maakte een onbeschrijflijke herrie, want het complete gewicht van de stalen schoktafel met daarop een mal van 7 centimeter dik hout, gevuld met gewapend beton, viel met een frequentie van circa 150 omwentelingen per minuut 5 millimeter omlaag van de ene stalen rol op de andere. Bij de ingebruikneming van de schokhal stond om de schokmachine een select gezelschap dames en heren. Na een passend toespraakje werd de schakelaar ingedrukt... en deinsde het hele gezelschap achteruit vanwege het dreunende kabaal dat plotseling in hun midden uitbarstte. Ik denk dat er heel wat mensen bij waren die nog nooit in een fabriek waren geweest en dan dit: een muur van geluid!

Een detail dat typerend is voor de tijd van toen: die 26ste juli was op een

zaterdag en de plechtigheid vond 's middags plaats. Zo ging er geen productietijd verloren.

Een maand eerder was de directieket afgebroken, om ruimte te maken voor andere bebouwing. Omdat er nog geen kantoorgebouw was kwam er een 'caravan' voor in de plaats - niet te verwarren met wat we tegenwoordig een caravan noemen. Het was een grote donkergroene aanhangwagen, oorspronkelijk bedoeld als commandopost van een legeronderdeel in de buurt van het slagveld.

De volgende winter leverde weer behoorlijk wat vertraging op. Op oudejaarsdag 1947 viel de vorst in, begeleid door flinke sneeuwval.

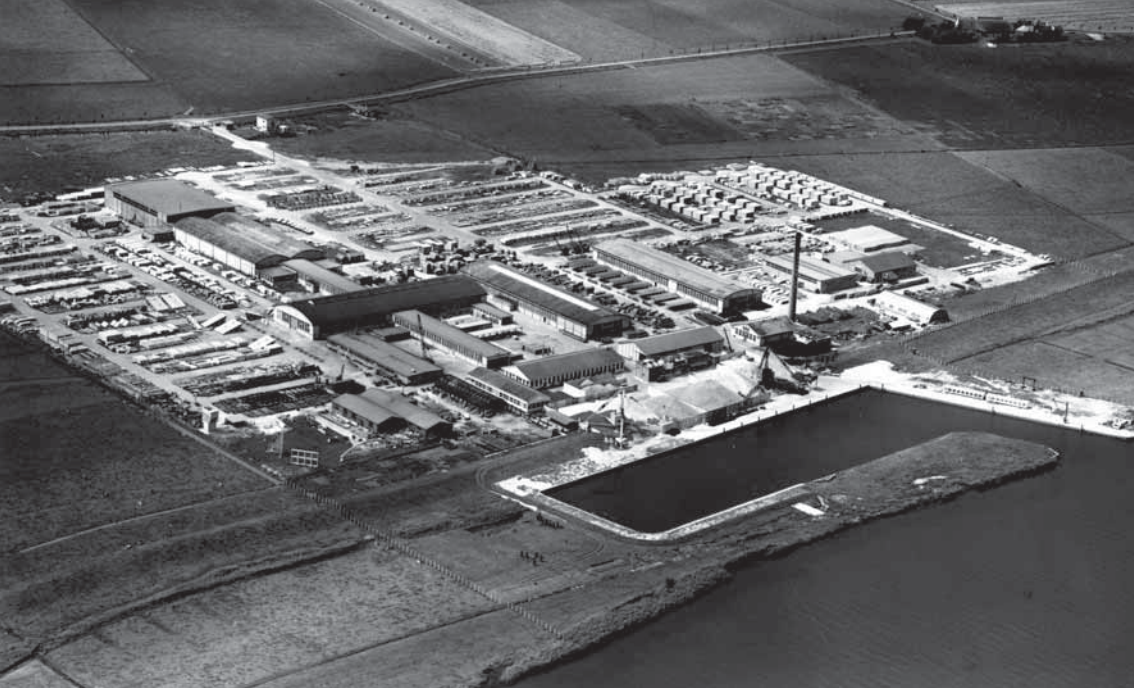
Modernisering op kantoor

Ook op kantoor moesten we ons behelpen met vooroorlogse methoden en 'technologie'.

Voor arbeidsverzuim waren er twee verzekeringen: de oude Ongevallenwet en de in oorlogstijd ingevoerde Ziektewet. Voor de laatste werd de premie met het loon verrekend. De Ongevallenwet was geheel voor rekening van de werkgever. De premie werd betaald door 'rentezegels' te kopen op het postkantoor. Voor ieder personeelslid was er een 'rentekaart' en daarop werd per gewerkte week een zegel geplakt. Op die manier kon een personeelslid bewijzen dat hij/zij verzekerd was. Op kantoor was het een soort werkverschaffing - met controle, want het aantal geplakte zegels moest precies kloppen met het aantal dat in de voorraad overbleef.

Er was één telmachine. Tellen ging als volgt: je drukte de toetsen voor een getal in en haalde daarna een hendel over. Het getal werd dan afgedrukt op een soort kassarol en in het apparaat werd het getal met tandwielen 'verwerkt' - enzovoort. Als je alle getallen van een kolom had gehad, haalde je de hendel twee keer over en dan kwam het totaal op je telstrook te staan. Het ging veel langzamer dan uit het hoofd tellen, maar het voordeel was dat je de uitkomst kon controleren door de telstrook met de rij getallen te vergelijken. In oktober 1947 kwam er een nieuw soort telmachine, zonder telstrook, maar met een uitleesvenster. Daarop kon je na een beetje oefening zo snel werken, dat de controle eruit bestond dat je de telling twee keer deed.

De wekelijkse loonadministratie was ook buitengewoon tijdrovend, vooral toen het aantal weekloners was gestegen tot bijna driehonderd. Voor de belastingdienst moest er een lijst zijn van de personen met bijbehorende bedragen, voor de onderneming moest je een lijst hebben met de loon-



Luchtfoto met een overzicht van het Schokbetoncomplex. Jaren vijftig. Collectie SNS Historisch Centrum / Frans Walkate Archief.

kosten per afdeling en ten slotte moesten alle gegevens op de loonzakjes worden ingevuld. En telkens moesten de totalen kloppen. Daarin kwam verandering toen in mei 1948 een doorschrijfflooadministratie werd ingevoerd. Daarmee vulde je alleen de loonlijst voor de belasting in. Eronder lagen twee velletjes carbonpapier, elk met een formulier dat in strookjes kon worden verdeeld. De strookjes van de ene set gingen in de loonzakjes, de andere strookjes werden op een overzicht per afdeling geplakt.

Het schrijven ging eerst met anilinepotloden. Die waren zo hard dat je ermee kon doorschrijven en het schrift kon niet worden uitgegumd. Daarom accepteerde de belastingdienst het gebruik in plaats van pen en inkt. Met gewoon potlood, dat kon worden uitgegumd, mochten geen officiële stukken worden geschreven. Met zo'n anilinepotlood kon niet iedereen goed overweg. Gelukkig kwam er een andere oplossing op de markt: de balpen. Die eerste balpennen hadden twee problemen: ze waren duur, dus op een kantoor moest de directie wel even iets overwinnen voordat iedere medewerker een balpen ter beschikking kreeg. Het tweede probleem was dat ze vreselijk lekten, terwijl de blauwe inkt haast niet van je vingers af te krijgen was. Uiteindelijk lukte het na bijna een hele week overwerk om de loonadministratie voor het eerst op de nieuwe manier op tijd klaar te krijgen. Als bij-

zondere blijk van waardering mochten we toen ieder onze balpen houden. Het heeft nog wel een paar maanden geduurd, met alle kinderziekten van dien, eer we een echte Amerikaanse Reynolds pen kregen die goed functioneerde.

Dit alles speelde zich nog af op het kantoor in de stad. Op 24 juli 1948 verhuisde de administratie naar een gebouw op het fabrieksterrein. Daarmee komt een eind aan de bron van mijn verzameling anekdotes.

Over de auteur

Wim L. Helleman is in 1928 geboren, enkele maanden nadat zijn ouders vanuit Den Haag naar Kampen waren verhuisd: ze hadden de woninginrichtingzaak van Van der Schaft gekocht en zetten die voort onder eigen naam. Na in 1945 zijn mulo-diploma te hebben verkregen werkte de auteur een jaar bij het dagblad *Strijdend Nederland* en daarna van september 1946 tot half november 1948 bij de N.V. Schokbeton.

Hij verliet Schokbeton om in Den Haag naar de avondopleiding op de Academie van Beeldende Kunsten te gaan. Aanvankelijk werkte hij bij de Gemeente Bedrijven in Delft, maar vanaf 1952 tot 1986 heeft hij gewerkt als ontwerper en ten slotte als hoofd van de ontwerpfdeling bij achtereenvol-

gens uitgeverij Samsom in Alphen aan den Rijn, kunststoffenindustrie Wavin in Zwolle en uitgeverij Wolters-Noordhoff in Groningen. Eind 1994 is hij verhuisd naar Kampen vanwege de wenselijkheid van een bepaald type woning.

Sinds 1998 tekent en schildert hij regelmatig. Favoriete materialen zijn oliepastels en acrylverf, favoriete onderwerpen landschap, portret en bloemen. Ook is hij actief in kerkelijk toerustingswerk.



Zelfportret, juli 1948. Gouache Wim L. Helleman.
Collectie auteur.