



HISTORISCHE
VERENIGING
MAASSLUIS



HISTORISCHE SCHETSEN

van en over Maassluis

NUMMER 82 | MEI 2023

INHOUD

Wat is herinnering	1
Opkomst en ondergang Verto-concern	2
Interneringswerkkamp Maassluis	12
Het Armenlandje (1).....	21
Trijn Pieters, een beruchte dame.....	30
Een unieke bron voor genealogisch onderzoek	33
Huismerken en handmerken	37
40 jaar oud: Historische Schetsen nr. 1	42
Klaas de With, verzetsheld.....	44
Dikke Banden Races in de jaren vijftig.....	52
Boren, schroeven en zagen	57
Watersnood 1953	66
Scholensloop IJsvogelstraat	68
Reacties van lezers	73
Zandtrechters aan de haven.....	76
Greenpeace in Maassluis.....	79
Zoutziederij.....	80

SCHRIJVERS

Rien Braber | Wim Duijvestijn | Jan van Gelderen | Willem van der Hidde | Leo Lauwaars
Harm Jan Luth-Mulders | Jan Nusteelij | Bram Sonneveld | Gertjan van de Velden
Ineke Vink | Piet Vroon | Theo van de Waardt | Dick van Wassenaar

AFBEELDINGEN

Rien Braber | Wim Duijvestijn | Jan van Gelderen | Leo Lauwaars | Harm Jan Luth-Mulders
Jan Nusteelij | Bram Sonneveld | Gertjan van de Velden | Ineke Vink | Piet Vroon
Theo van de Waardt | Dick van Wassenaar

Foto omslag: De MA 43 ligt aan de haven. Aan de rechterkant, bij de steven, zien we de azijn-
makerij. Meer over deze foto in het hoofdstuk Reacties van lezers. Foto uit de collectie van Lies
Kap-Favié.



WAT IS HERINNERING

Normaal plaatsen wij hier een voorwoord van de redactie met een korte toelichting op de inhoud van het boekje. Maar ach, dachten we, waarom, want dat leest u zelf wel. In plaats daarvan een beschouwend, filosofisch of wetenschappelijk stukje dat niet direct met de geschiedenis van Maassluis heeft te maken. In dit geval is het van de hand van Dick van Wassenaar en gaat het over geschiedschrijving in het algemeen. Vindt u het iets, of vindt u het niets, laat het de redactie weten. Want we maken het boekje voor u.

Wat is waarheid?

Zoals bij elk verhaal is er een gevaar: is het de waarheid? De verhalen uit het verre verleden worden samengesteld op basis van eerder beschreven gebeurtenissen. Deze zijn door iemand vastgesteld en vastgelegd. Veelal betreft het officiële documenten, maar toch; ze zijn door mensen geformuleerd en vastgelegd, met alle beperkingen van dien. Verhalen uit het recente verleden berusten op het geheugen van een persoon en zijn achteraf vastgelegd op papier. In alle gevallen blijft het de vraag in hoeverre deze beschrijvingen correct zijn. Ook uit de vroegste geschiedenis is bekend dat eerder beschreven 'bekende' gebeurtenissen achteraf toch onwaar blijken. Herodotus werd in verschillende oude Griekse bronnen 'de eerste leugenaar' genoemd. Aanleiding hiertoe was de publicatie van een uitgebreid verslag van de Perzische Oorlogen geschreven door hem rond 425 voor Christus. Onderzoekers hebben ontdekt dat gebeurtenissen en uitspraken die Herodotus weergaf als feiten en waarheid, allemaal door hem verzonnen zijn. De eerste historicus was in feite dus een leugenaar.

Hoe waar is herinnering

Over het geheugen van de mens raakt steeds meer bekend. Naar nu blijkt, werkt ons geheugen in feite als een reconstructiesysteem. We roepen geen complete herinnering op, maar stellen deze samen waarbij we sommige elementen ongemerkt vervangen door andere. Andere namen en feiten worden daarbij ingevuld en daarna 'herinnerd'. Neurologisch onderzoek heeft aangetoond dat het activeren van een herinnering deze tijdelijk verzwakt en labiel maakt en daarbij gevoelig voor verstoring. De 'nieuwe' herinnering kan dan opnieuw worden opgeslagen in de gewijzigde vorm. Staan er nu onwaarheden in de Historische Schetsen? Nee, waarschijnlijk niet. Het gezamenlijk geheugen van de Maassluise lezers zorgt voor correcties en aanvullingen. Iets dat bij een 'historisch verhaal' niet meer kan.

OPKOMST EN ONDERGANG VERTO-CONCERN

Door: Dick van Wassenaar

Een artikel over de opkomst en ondergang van de touwfabricage in Zuid-Holland uit 2003 handelt uitvoerig over de opkomst en ondergang van het Verto-concern (Vereenigde Touwfabrieken). Onze 'eigen' touwfabriek aan de Lange Boonestraat 33 maakte daar deel van uit. Met toestemming van de auteur geven we hierna een verkorte versie van de gebeurtenissen rondom de Maassluisse touwfabriek.

Al in 1991 verscheen er in HS 17 een uitgebreid verhaal over de productieprocessen en het werken bij de Verto in Maassluis. In HS 34 beschreef mr. P.S. van der Lely zijn verhaal over de firma in Maassluis. In deze bijdrage beperken we ons tot een meer algemeen verhaal over het begin en einde van het Verto-concern.

Hennep

Touwfabricage en hennepsteelt vormden vanaf het eind van de Middeleeuwen een van de belangrijkste bestaansmiddelen in het gebied

dat we nu kennen als het Groene Hart. Eeuwenlang beheersten honderden hennepakkertjes er het agrarische landschap. Via de talloze waterwegen werden de touwproducten vervoerd naar de vissersplaatsen en zeehavens. In 1871 telde Nederland niet minder dan 311 touwslagerijen, die als ambachtelijk kleinbedrijf werkten. Ze waren geconcentreerd in streken met veel scheepsbouw, zeevaart en visserij, vooral in het westelijk deel van het Groene Hart.

De touwnijverheid onderging tussen circa 1850 en 2000 grote veranderingen. Er vond een grootscheepse mechanisatie plaats en de afzetmarkten wijzigden. Enerzijds deden nieuwe, concurrerende verpakkingwijzen hun intrede, anderzijds verdwenen traditionele afnemers zoals de visnettenfabrikanten en de



Vooraan een zalmschouw in de Havenkom met te drogen hangende visnetten.

scheepvaart, of zij stelden andere eisen.

Het meest ingrijpend was de opkomst van nieuwe grondstoffen. In de tweede helft van de negentiende eeuw deden, naast de aloude hennep en vlas, tropische vezelgewassen als manilla, sisal, kokos en jute hun intrede. In de twintigste eeuw kwam daar het gebruik van staaldraad en synthetische garens bij.

Van spinnenwiel naar spinmachine

Binnen de bedrijfstak had de industriële revolutie grote gevolgen en deze leidde tot ingrijpende wijzigingen in een productieproces dat eeuwenlang nauwelijks was veranderd. Als eerste werd het spinnen van de garens gemechaniseerd. De productie verplaatste zich van kleine werkplaatsen en lijnbanen naar grote fabrieksgebouwen. Deze schaalvergroting en de hiervoor benodigde kapitaalinjectie plaatsten touwslagers voor de keuze: ophouden met hun bedrijf of noodgedwongen samengaan. Enkele touwslagers met vooruitziende blik sloegen de handen ineen om door schaalvergroting, productverbetering en mechanisatie de bedrijfstak concurrerend te houden.



De lijnbaan of touwbaan in de Maassluise touwfabriek in 1935.

Om te kunnen concurreren tegen de grote machinale garens spinnerijen gingen sommige bedrijven minderwaardige soorten jute in het touw verwerken, waaromheen dan de goede hennep werd gesponnen. Verder werkten bedrijven samen bij de inkoop van grondstoffen, met als doel een constante toevoer van grondstoffen te hebben en de kwaliteit in stand te houden.

Na de Eerste Wereldoorlog probeerden sommige touwbanen zich staande te houden door van hun 'monopolistische doodsvijand' – de Verenigde Touwfabrieken – het halffabricaat in te kopen en te voltooien. Maar de afzetgebieden van de touwbanen werden steeds kleiner. Dat kwam door inkrimping van de zeilvaart, door overschakeling van de nettenfabricage op katoen als grondstof en door vervanging van het touwwerk door stalen kabels.

In de twintigste eeuw vond een verdere afkalving van het aantal bedrijven plaats, versterkt door de economische crisis in de jaren dertig. Na de Tweede Wereldoorlog waren er in Noord- en Zuid-Holland nog slechts een tiental touwfabrieken overgebleven.

De Nederlandsche Touwslagersvereniging

In 1909 besloten een negental touwfabrikanten tot de oprichting van de Nederlandsche Touwslagersvereniging. Oprichters waren de NV Vlaardingsche Stoomspinnerij en Touwfabriek (voorheen de Oude Lijnbaan van K.S.



Het inladen van een sloopstros in de Vereenigde Touwfabriek in Maassluis.

van der Brugge), de firma J. de Gruijter en Zonen in Lekkerkerk, de touwslagerij Jan Hoos en de NV Nico Hoos' Stoomspinnerij en Touwfabriek de Eendracht in Rotterdam Kralingen, de NV Stoomtouwslagerij en spinnerij voorheen J.M. van der Lely in Maassluis, de NV Lijnbaan Straat Sunda in Alblas-

serdam, de firma WJ. de Voogd in Dordrecht, de firma Zeilmaker & Co in Edam en de firma G. van der Lee in Oudewater. Deze vereniging van touwfabrikanten stelde zich ten doel om minimumprijzen vast te stellen en oneerlijke concurrentie tegen te gaan; een stuk branchebescherming. Later veranderde de naam in de Bond van Machinale Touwfabrieken in Nederland, een naamsverandering waarin de mechanisatie tot uiting kwam.

Oprichting van de NV Vereenigde Touwfabrieken

De toenemende concurrentie dwong steeds verdere schaalvergroting af. Vlak na de Eerste Wereldoorlog kwamen gesprekken op gang tussen enkele toonaangevende touwslagerijen. Dit gebeurde op initiatief van Aleidus Gerardus Bosman (1871-1958), fabrikantenzoon, Delfts ingenieur en directeur van Nico Hoos' Stoomspinnerij en Touwfabriek. Bosman was een man met vooruitziende blik: alleen door schaalvergroting zou de Nederlandse touwfabricage zich op wereldniveau kunnen handhaven. Zijn initiatief leidde op 20 december 1919 tot de oprichting van de NV Vereenigde Touwfabrieken

(Verto), waarin de volgende bedrijven samengingen: uiteraard de NV Nico Hoos' Stoomspinnerij en Touwfabriek de Eendracht en de touwslagerij van Jan Hoos, de firma J.M. van der Lely (met de fabriek in Maassluis, kantoor in Rotterdam en magazijnen in Rotterdam en Amsterdam), de firma Zeilmaker & Co in Edam en de touwslagerij van J. de Gruijter & Zonen in Lekkerkerk. Later werd ook de NV Vlaardingsche Stoomspinnerijen Touwfabriek in het bedrijf opgenomen. Verder had de maatschappij belangen bij enkele buitenlandse maatschappijen.

Samen vertegenwoordigde het nieuwe concern meer dan 75 procent van de totale touwproductie in Nederland. Behalve de vestigingen in Rotterdam, Vlaardingen, Maassluis en Lekkerkerk exploiteerde de NV Vereenigde Touwfabrieken ook fabrieken in Hamme (België), Emmerich (Duitsland) en Leiderdorp, waar aan de Zijl een groot fabriekscomplex werd gerealiseerd. Dit terrein aan de Zijldijk was uitermate geschikt voor het lossen van de vrachtboten met manilla- en sisalvezels en grote klossen staaldraad.

Initiatiefnemer A.G. Bosman was president-commissaris van de Vereenigde Touwfabrieken en hij zou dat blijven tot zijn 87e, in 1956. De nieuwe combinatie

– met het hoofdkwartier in Rotterdam – kende overigens geen succesvolle start. Binnen enkele jaren moest fors op het ingebrachte aandelenkapitaal van circa 10 miljoen gulden worden afgeschreven. Tussen 1920 en 1935 werd slechts één jaar dividend uitbetaald: zes procent in 1926. Bovendien bleven enkele grotere touwfabrieken buiten de combinatie, zoals de NV Straat Sunda in Alblasserdam, de Lankhorst Touwfabrieken in Sneek en Touwfabriek G. van der Lee in Oudewater. De Apeldoornse Nettenfabriek Van Zeppelin & Co zou pas na de Tweede Wereldoorlog in de combinatie worden opgenomen.



Gedeeltelijk door brand vernielde gebouwen van de Touwfabriek in 1929.

Crisis en granaathulzen

De crisis in de jaren dertig bezorgde ook de touwindustrie zware klappen. Veel kleine touwbanen gingen over de kop. Vervolgens moest de touwindustrie zich, evenals de rest van de Nederlandse textielindustrie, aanpassen aan de rayon- of kunstzijdegarens. Enkele vestigingen van de Vereenigde

Touwfabrieken gingen zich richten op staalkabels. Zo nam de vestiging in Leiderdorp een productieafdeling voor staalkabel in gebruik; in de Tweede Wereldoorlog werden hier zelfs granaathulzen voor de bezetter vervaardigd. De benodigde grondstoffen – in het bijzonder koper – haalde men van het platteland: de elektrische bovenleidingen bij boerderijen verving men door zevendraads ijzerdraad. Na de oorlog ging de fabricage van granaathulzen nog zes à acht jaar door, nu in opdracht van het Nederlandse ministerie van Oorlog.

De bloeitijd van het Verto-concern

Begin jaren vijftig resteerde nog slechts een tiental touwfabrieken in Nederland, die zich nauwelijks wisten aan te passen aan de snelle veranderingen in de productiewijze. Sommige touwfabrieken overleefden in de wederopbouwtijd voorsnog door het assortiment uit te breiden met de productie van staaldraad en kabels. De meeste touwproducenten die het hoofd nog boven water hadden kunnen houden, waren inmiddels gebundeld in de NV Vereenigde Touwfabrieken, kortweg de Verto. Voor de export bediende het Verto-concern zich van de naam United Ropeworks (UNRO).

In de jaren vijftig en zestig waren in de diverse fabrieken en kantoren van

het Verto-concern enkele duizenden mensen werkzaam. Opvallend was de rommelige structuur van het concern. Zo waren er productieafdelingen voor touw en staalkabel in Maassluis, Leiderdorp, Oude Pekela en Hamme. Er waren verkoopkantoren in Rotterdam, Frankrijk en Minnesota. Tapijt werd vervaardigd dan wel verkocht in Vlaardingen, Steenwijk, Rotterdam en Duitsland, en visnetten in Apeldoorn, IJmuiden, Bremerhaven en Canada. Er was een



De Touwfabriek in de jaren vijftig.

oogstgarens spinnerij in Frankrijk en een tapijtverkoopspunt in Parijs. En er waren dochterondernemingen in Kaapstad, Lissabon, Singapore en Texas. Verder was er een vestiging in Tanzania – de voornaamste sisalproducent – voor de productie van getwijnd garen; de Verto had hier een belang in het staatsbedrijf Tanzania Sisal Corporation. Kortom, een bonte collectie overgenomen en vervolgens afgestoten vestigingen.

Maassluis had de grootste fabriek

De grootste vestiging stond in Maassluis. Begin jaren vijftig werkten bij deze fabriek maar liefst 1.250 mensen. Een specialiteit van de fabriek was de productie van bindertouw van sisal en getwijnd garen voor de export naar landbouwlanden. Er was sprake van een flink investeringsprogramma. Zo werden in Maassluis machines geïnstalleerd voor de productie van staaldraadkabels en bovendien kwam er nog een nieuwe fabriek bij voor het spinnen van jute. In de jaren zestig werd er alleen al 36.000 ton oogstgaren naar de VS geëxporteerd, waar de NV zijn eigen distributiekantoor bezat.

Het meest spraakmakend was de vestiging in Leiderdorp, die naast touwwerk en staalkabels ook tapijt produceerde, met namen als Vertolon (een geweven nylon karpert) en Ster (kokosmat). De meeste successen behaalde de Verto in de jaren vijftig met het Jabo-tapijt, vernoemd naar



De Touwfabriek in de jaren zestig.

Verto-directeur Jan Bosman, de zoon van de oprichter van de Verenigde Touwfabrieken. Het een meter brede sisalbouclé-weefsel, op zestig machines geweven, kwam in veel Hollandse huiskamers terecht. Later zou het wat stugge Jabo-tapijt plaatsmaken voor zachtere vloerbedekkingen als getuft en hoogpolig tapijt. Het feit dat de Verto nooit aansluiting heeft kunnen vinden bij deze markt voor zachtere vloerbedekking droeg bij aan de ondergang van het concern. Later zou de productieafdeling voor de ‘polige’ tapijten worden verkocht aan de fabrikant van Heugaveld.

Begin van de ondergang van het Verto-concern

In 1950 werkten er nog enkele duizenden mensen in de Nederlandse touwbranche, zowel op de productieafdelingen als in de distributiecentra, kantoren en buitenlandse vestigingen. De schattingen lopen uiteen van 1.500 tot 3.500 werknemers, waarvan ongeveer de helft bij het Verto-concern. Nauwelijks dertig jaar later werkten er nog slechts 600 mensen in de touwbranche, en weer 20 jaar later – in 2003 – nog enkele tientallen. De ondergang van het Verto-concern voltrok zich als een Grieks drama in meerdere bedrijven.



Een trekker met oplegger geladen met rollen linoleum uit Krommenie, die vanaf de Noordvliet de Fortegrachtbrug is opgedreden, is door het brugdek gezakt. De bestuurder was op zoek naar de Vereenigde Touwfabriek. De foto dateert van 7 of 8 augustus 1961.

In de jaren zestig en zeventig maakte de Nederlandse textielindustrie – waar de touwbranche deel van uitmaakte – opnieuw ingrijpende veranderingen door. De introductie van nieuwe synthetische vezels en de benodigde kapitaalinvesterings leidden tot een golf van fusies en concentraties. Een groot aantal bedrijven zou deze fusiegolf niet overleven, zoals de Goudsche Machinale Garenspinnerij. De verschuiving van de productie naar de ‘lage lonenlanden’ en grondstoffenexporterende landen, die in de jaren tachtig versneld op gang kwam, gaf de genadeklap aan de sector. In 1967 viel de eerste grote klap: de wereldmarktprijs van oogstgaren – van vitaal belang voor de Verto – daalde zo sterk dat de omzet van deze sector met 50 procent terugliep. Uiteindelijk besloot de Verto-directie een aantal touwmachines maar aan de grondstoffenleveranciers te verkopen, zoals Mexico, Tanzania en andere Afrikaanse staten.

Een van de eerste slachtoffers was de vestiging in Lekkerkerk. De midden in het dorp gelegen Touwbaan De Gruijter was begin jaren dertig uitgegroeid tot een bedrijf van 130 werknemers. Later kwamen de problemen. Na diverse reorganisaties en opname in het Verto-concern moest de fabriek in 1968 de poorten sluiten. De bedrijfsgebouwen werden gesloopt en ter plaatse verrees een woonwijk, waarin alleen namen nog herinneren aan de vroegere baanderactiviteiten. In 1975 moest de Verto de tapijtactiviteiten beëindigen, wat een omzetsdaling van 30 procent tot gevolg had, en in 1978 werden de oogstgarenafdelingen definitief opgedoekt. Een reeks saneringen en structuurwijzigingen volgde.

Definitieve ondergang van het Verto-concern

Gaandeweg kwam de Verto steeds meer in de rode cijfers en tenslotte werd het bedrijf teruggeworpen op de productie van synthetische touwen en staalkabels, onder anderen voor de vaste klanten in de maritieme wereld zoals Heerema, Smit, RDM en Pakhoed. De crème de la crème van varende, slepend, hijsend en vissend Nederland was er in de jaren 1970 vaste klant.

De fusie met concurrent Den Haan Staalkabelfabriek, waarbij de staalkabelactiviteiten van beide concerns werden gebundeld, leek aanvankelijk een groot strategisch voordeel op te leveren. Tot eind jaren tachtig bleef de Verto Europees marktleider in kabels en stroppen van staal en kunststof, het bedrijf probeerde technologisch in de sector voorop te lopen. Maar staalkabel bleek uiteindelijk hetzelfde lot beschoren als touw, door het inzakken van de offshore-markt en de concurrentie van opkomende economieën in Azië en Oost-Europa. Vervolgens gaven de Europese visserijsanering en de opkomst van nieuwe supersterke kunststoffen de visnetten en kunststofkabels van Verto de doodsstek.

Door grondtransacties en verkoop van gebouwen en machines kon het bedrijf nog een tijd het hoofd boven water houden. Een steeds groter probleem vormden echter de hoge saneringskosten van fabrieksterreinen door vervuiling: de verwerking van staal was in het verleden gepaard gegaan met het gebruik van kankerverwekkende stoffen als dioxinen, fenolen, chloor, kwik, lood en zink. Daarnaast had het management ook geen gelukkige hand in bedrijfsovernames. Zo trachtte de Verto zich op de wereldmarkt voor glasvezelkabels te positioneren door in 1988 de 'special cable'-divisie



*Terrein van de Vereenigde Touwfabriek tijdens de sloop. Op het hoge gebouw rechts zien we nog de BB-sirene op het dak.
De foto dateert uit 1982 en is ongeveer genomen vanaf de Nieuwe Schoolstraat.*

van De Regt Holding in Capelle a/d IJssel over te nemen, met vestigingen in Ierland, de VS en Singapore. Maar nog geen drie jaar later moest men dit bedrijf met dertig miljoen gulden verlies afstoten.

Uiteindelijk ging het hele concern in de verkoop. In 1993 raakte de Verto in surseance van betaling, waarna het faillissement snel volgde. Er werkten toen nog maar 234 mensen, waarvan 92 in Leiderdorp en de rest in de vestigingen in Ridderkerk, Dongen en Alblasterdam. De boedel werd verkocht, alle dochterbedrijven gesloten of afgestoten en de officiële beursnotering van het aandeel Verto kwam te vervallen.

De belangrijkste onderdelen nam Lankhorst Touwfabrieken in Sneek over, een bedrijf uit 1803. De bedrijfsnaam Verto bleef gehandhaafd als een onderdeel van Lankhorst. Vrijwel alle vestigingen – onder meer in Maassluis en Leiderdorp – moesten opeenvolgend sluiten, waarna de bedrijfsgebouwen onder de slopershamer vielen. Toen de handelsdivisie en de buitenlandse

vestigingen verkocht waren, was er een einde gekomen aan het bijna driekwart eeuw oude Verto-concern.

De ruïnes van de Verto

De ondergang van de Hollandse touwfabriecage verliep in een snel tempo. Behalve de touwfabriek Van der Lee in Oudewater en een deel van het Vroegere GMG-complex in Gouda zijn de industriële bedrijfsgebouwen in het Groene Hart vrijwel allemaal afgebroken. Dit afbraak-



Zicht vanaf de Grootte Kerk op de Noorddijk en Vereenigde Touwfabriek met gedeeltelijke nieuwbouw van de Vertowijk. Rond 1980.

proces voltrok zich in het laatste kwart van de twintigste eeuw. De meeste ambachtelijke touwbanen waren al ruim een eeuw eerder verdwenen. Toch zijn er in vrijwel elke stad en in elk dorp in het Groene Hart nog wel een paar herinneringen te vinden aan het oude touwslagersbedrijf: een vervallen baan, een gevelsteen of een voormalige hennepakker. Van de meeste touwfabrieken van het Verto-concern is echter vrijwel niets meer terug te vinden. De meeste herinneringen zijn te vinden in het centrum van Vlaardingen, waar een gedeelte van de Oude Lijnbaan van K.S. van der Bruggen is gerestaureerd. De Oude Lijnbaan was een van de partners van de Vereenigde Touwfabrieken in de jaren twintig. De touwbaan leverde touwproducten aan de vissersvloot, die even ten westen van het centrum de netten liet drogen en



Nieuwbouw van de Vertwijk. Met een bijzonder zicht op de Immanuelkerk en de Grote Kerk.

repareren bij de NV Taanderij en Nettendrogerij. Enkele kilometers verderop, in Maassluis, is het touwverleden volledig weggevaagd. In 1950 stond de voormalige Stoomtouwslagerij en Spinnerij voorheen J.M. van der Lely nog vermeld als 'een oudvaderlands bedrijf in een industriestad in opkomst'. Maar in de jaren tachtig is het fabriekscomplex aan de Lange Boonestraat tot de laatste steen afgebroken en vervangen door een woonwijk. De straatnamen als Lijnbaan, Touwbaan, Twijnerij, Scheerderij, Weverij, Glanzerij en Ververij verwijzen nog naar de touwhistorie van Maassluis, alsmede het monument in de vijver van het Oleanderpark.

Touwfabriek G. van der Lee in Oudewater

Het is tot slot aardig hier te memoreren dat door onafhankelijk onderzoek van Nyenrode Business Universiteit is vast komen te staan dat Touwfabriek G. van der Lee B.V. het oudste familiebedrijf is van Nederland. Deze fabriek is steeds in het bezit geweest van rechtstreekse afstammelingen van touwslager Jan Pietersz. van der Lee (geboren ca. 1545) in Oudewater. In 2012, toen het artikel waaraan dit verhaal is ontleend werd geschreven, was hij nog altijd in bedrijf.

Bron

B.R. Reis, 'Opkomst en ondergang van de touwfabricage in Zuid-Holland (1850-2000)', in: *Textielhistorische Bijdragen* 43 (2003)