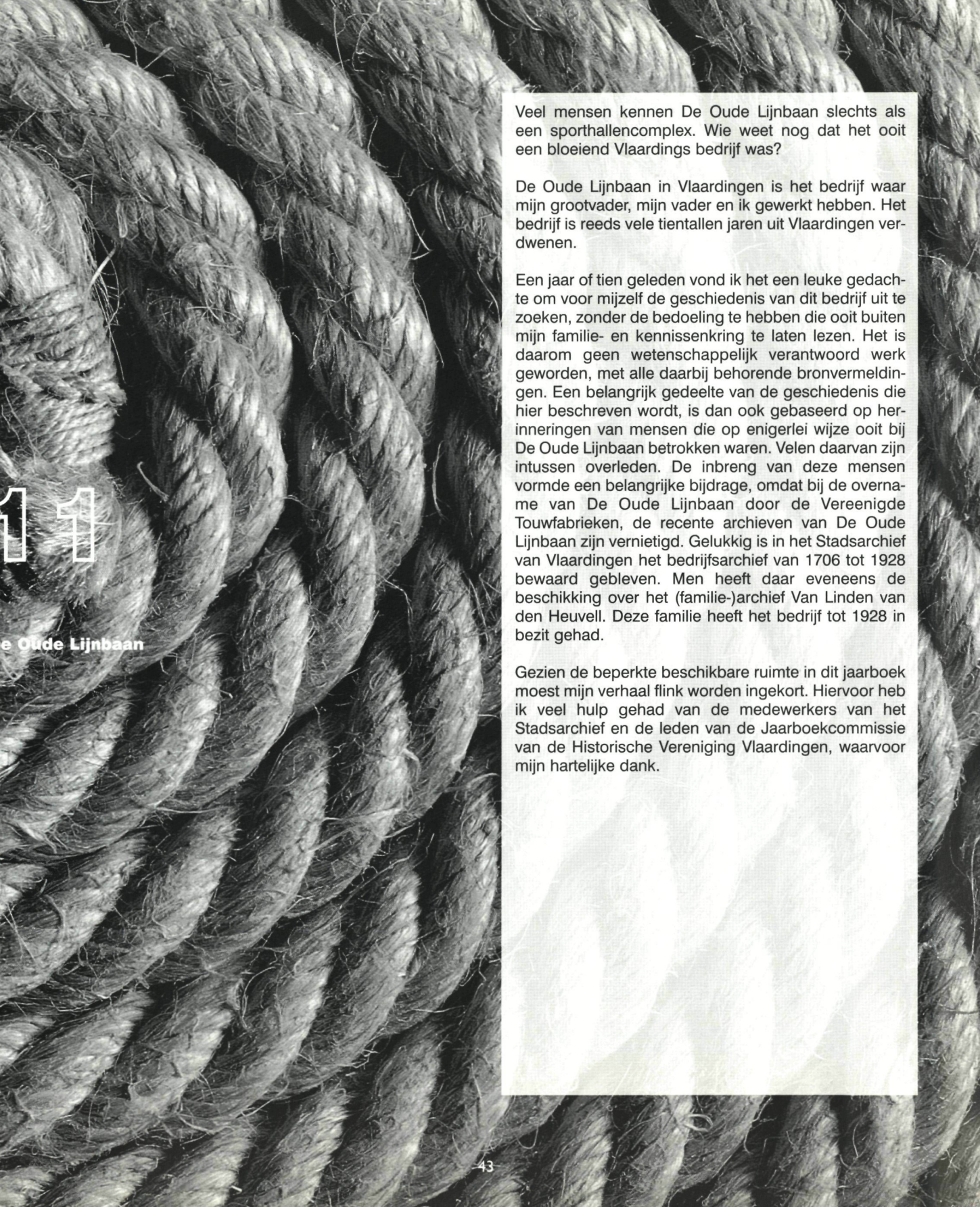




Max Thurmer

In touw sinds 16

De geschiedenis van



11

e Oude Lijnbaan

Veel mensen kennen De Oude Lijnbaan slechts als een sporthallencomplex. Wie weet nog dat het ooit een bloeiend Vlaardings bedrijf was?

De Oude Lijnbaan in Vlaardingen is het bedrijf waar mijn grootvader, mijn vader en ik gewerkt hebben. Het bedrijf is reeds vele tientallen jaren uit Vlaardingen verdwenen.

Een jaar of tien geleden vond ik het een leuke gedachte om voor mijzelf de geschiedenis van dit bedrijf uit te zoeken, zonder de bedoeling te hebben die ooit buiten mijn familie- en kennissenkring te laten lezen. Het is daarom geen wetenschappelijk verantwoord werk geworden, met alle daarbij behorende bronvermeldingen. Een belangrijk gedeelte van de geschiedenis die hier beschreven wordt, is dan ook gebaseerd op herinneringen van mensen die op enigerlei wijze ooit bij De Oude Lijnbaan betrokken waren. Velen daarvan zijn intussen overleden. De inbreng van deze mensen vormde een belangrijke bijdrage, omdat bij de overname van De Oude Lijnbaan door de Verenigde Touwfabrieken, de recente archieven van De Oude Lijnbaan zijn vernietigd. Gelukkig is in het Stadsarchief van Vlaardingen het bedrijfsarchief van 1706 tot 1928 bewaard gebleven. Men heeft daar eveneens de beschikking over het (familie-)archief Van Linden van den Heuvell. Deze familie heeft het bedrijf tot 1928 in bezit gehad.

Gezien de beperkte beschikbare ruimte in dit jaarboek moest mijn verhaal flink worden ingekort. Hiervoor heb ik veel hulp gehad van de medewerkers van het Stadsarchief en de leden van de Jaarboekcommissie van de Historische Vereniging Vlaardingen, waarvoor mijn hartelijke dank.

De Lyn draaier.

De ganch is slecht, Maar't werck is recht.



Den Broomen Zyn verkeerden wandel,
In't oog van hem, die't niet verstaat,
Bedryft nochtans een goeden handel,
Die in het Onweer komt te baat ;
Van blijft het levens Schip behouwen,
Aan Zyn gevlochte kabel touwen.



REG. TRADE MARK

*Wat stevig bindt
vereent ons door de eeuwen heen.*

Sinds 1611 *in touw*

N.V. De Oude Lijnbaan - Vlaardingen - Holland

*Een bladzijde die bij prijslijsten van de Oude Lijnbaan als voorblad diende.
De afbeelding van de lijndraaier is van de gebroeders Luyken, en afkomstig uit "Het Menselyk
Bedryf" uit 1694. De driehoek rechts bovenin is het gedeponeerde handelsmerk voor gevlochten
touwwerk, het z.g. "Delta Cross Rope". (Collectie Max Thurmer).*



(Collectie Max Thurmer).

Touwfabricage

Touw is een product dat reeds ver voor onze jaartelling werd gebruikt. De piramiden in Egypte zijn met behulp van touw gebouwd. Het principe van touw maken was en is nog steeds eenvoudig. De grondstoffen zijn intussen veranderd, maar de grondbeginselen zijn hetzelfde gebleven.

Toen de lijnbanen in 1611 begonnen touw te maken, waren de grondstoffen vlas en hennep. De vezels van deze planten werden op planken, voorzien van pennen, uitgekamd, "over de hekel gehaald". Het doel hiervan was om de vezels schoon te maken en ze keurig naast elkaar te krijgen (vergelijk het met het kammen van uw haar). Daarna werden er garens van gedraaid. Zoals bekend, startte onze zeeheld M.A. de Ruyter zijn carrière in een lijnbaan, waar hij in zijn "blauwgeruite kiel" aan het grote wiel draaide.

Aan een wiel bevond zich een aantal haken. Aan zo'n haak werd een plukje hennep vastgemaakt van de "dot" die de "touwslager", "lijndraaier" of "baander" om zijn middel had. Hij liep achteruit weg van het wiel, terwijl hij steeds een plukje hennep tussen zijn vinger door liet glijden. (In "Het Menselyk Bedryf" van Luyken noemt men dat achteruit lopen "een verkeerden wandel"). De draaiende beweging van de haak zorgde ervoor dat een "garen" ontstond. De garens werden opzij gehangen tot er voldoende waren. Dan werd een aantal garens aan de haak gepikt en in elkaar gedraaid tot "strengen". Deze werden weer opzij gehangen tot er voldoende waren om daarvan een touw te maken.



(Collectie Max Thurmer).

Dat wiel is altijd een belangrijk onderdeel geweest in de touwslagerij. Het draaien van het wiel, hoe simpel dat ook moge lijken, was zeker voor een beginner geen eenvoudige opgave. Belangrijk was namelijk dat het wiel met een constante snelheid werd gedraaid. Als de draaier te hard draaide, kwam er meer draaisel op het garen, draaide hij te langzaam, dan had het garen te weinig draaisel. Draaide hij met wisselende snelheid dan ontstond er een bobbelig garen.

Tot in de moderne tijd is de fabricage van touw in principe hetzelfde gebleven (al gebeurt dit sinds 1968 niet meer in Vlaardingse). De balen ruwe sisal (250 kg per baal) en ruwe manilla (125 kg per baal), die per schip in de Rotterdamse haven zijn aangevoerd, worden in de fabriek uit elkaar gehaald. Men heeft nu bossen ruwe vezels van ca. 1 meter lengte. Deze vezels moeten eerst worden schoongemaakt. Ze worden uitgekamd, dit noemt men het "hekelen".

De bossen ruwe vezel worden in plukken op een soort lopende band van de machine gelegd, die ze naar de hekel-pennen voert. Van deze pennen zijn er in een machine twee sets. De eerste set draait een bepaalde snelheid en de tweede set draait iets sneller. De bossen worden als het ware uit elkaar getrokken en de vezels komen min of meer naast elkaar te liggen. Aan het eind komen ze dan ook de machine uit als een lint. In deze machine wordt ook olie (of andere middelen) toegevoegd om de vezel wat soepeler te maken.

Afhankelijk van hoe schoon de vezel is, kan het gebeuren dat hij nogmaals door dezelfde machine gaat. Dan worden de linten door een aantal volgende machines gestuurd waar ze "gestrekt" worden; zo komen de vezels dus allemaal in dezelfde richting te liggen. Ze lopen nog steeds over twee sets pennen, waarvan de eerste set langzamer draait dan de tweede. In iedere volgende machine staan de pennen wel steeds dicht bij elkaar zodat het lint ook steeds "zijde-achtiger" wordt. Na de laatste machine in dit proces is een dun lint ontstaan, een z.g. "spinlint", dat wordt opgevangen in tonnen en dat naar de spinmachine wordt gevoerd. Deze laatste draait het lint in elkaar tot garen.

De garens worden in het garenrek opgehangen en gaan van daaruit via de garenplank naar de "uithaalwagen". Aan deze uithaalwagen zit een draaiende haak en zodra het geheel gaat rijden, wordt een streng gevormd. Als er drie of meer strengen klaar zijn worden deze met een "tol" in elkaar gedraaid tot een tros. Dit noemt men het "slaan van een tros".

Afhankelijk van het basismateriaal, sisal of manilla en de toevoegingen wordt het garen verkocht als eindproduct, o.a. als nettengaren en balenperstouw voor gebruik in de landbouw, of het gaat als halfproduct verder het bedrijf in voor de fabricage van touwwerk. Bestond het touwwerk in de laatste 100 jaar voornamelijk uit manilla- en sisalvezel,

later komen daar ook kunstvezels bij zoals nylon en polypropyleen.

Buitenstaanders die een bezoek brachten aan De Oude Lijnbaan zal het niet zijn opgevallen, maar als er strengen en een tros gemaakt werden, controleerde de “baanbaas” niet alleen of de correcte tandwielen in de machines waren aangebracht, maar hij liep ook van voor tot achter en weer van achter tot voor mee langs de baan en legde constant zijn hand even op de strengen en de tros, soms even knijpend om te voelen of alles was zoals het zijn moest. Bezoekers in de jaren '60 van de vorige eeuw zullen zich niet gerealiseerd hebben dat aan de touwproductie van De Oude Lijnbaan, waar men sinds 1611 in touw was, spoedig een einde zou komen.

IN TOUW SINDS 1611

De geschiedenis van De Oude Lijnbaan in Vlaardingen

Het begin

Aan het begin van de 17e eeuw was Vlaardingen een stadje met ca. 2.200 inwoners, die vrijwel allen direct of indirect iets met de visserij te maken hadden. De schepen die ter visvangst voeren, moesten worden gebouwd op werven. Om naar en op zee te varen waren zeilen nodig, netten om de haring te vangen en vaten om ze te verpakken. Logisch dus dat allerlei nevenbedrijfsjes ontstonden. Zo ontstonden ook z.g. lijnbanen, lange, dikwijls in verhouding vrij smalle, stukken land waarop men garens en touw ging maken, in eerste instantie voor gebruik in de visserij.

Nadat in 1551 de Vettenuordse Polder werd bedijkt en

drooggemaakt begon dit gebied activiteiten aan te trekken. Op 23 april 1611 ontvangen in dit gebied 3 lijndraaiers, t.w. Mees Cornelisz., Louris Teunisz. en Michiel Jacobsz. elk “een stukke lants tot een lijnbaen gedolven in eeuwige erffpacht”. Deze stukken grond liggen ten zuiden van de “Somerstraet”. De erfpacht bedraagt 20 Carolusguldens per lijnbaan per jaar.

Over de eerste periode is er nauwelijks iets bekend over de lijnbanen. Wel weten we dat elke baan een aantal keren verkocht is. Door overlijden van familieleden en door aankopen komen deze banen uiteindelijk terecht in handen van Jan van Leeuwen en Neeltje Meuch. Als deze beiden overlijden, willen de erfgenamen van de banen af.

Bij de notaris komen dan: “Cornelis Persoon en Huybregt van Witsenburg als testamentaire voogden van Catharina Meuch voor 1/4 en als gemachtigden van Cornelia Meuch voor 1/4 benevens Adriaan van der Meer als gemachtigde van Abraham van Leeuwen tezamen erfgenamen testamentair van wijlen Jan van Leeuwen en Neeltje Meuch, echtelieden, overleden binnen deze stad”.

Nieuwe eigenaar

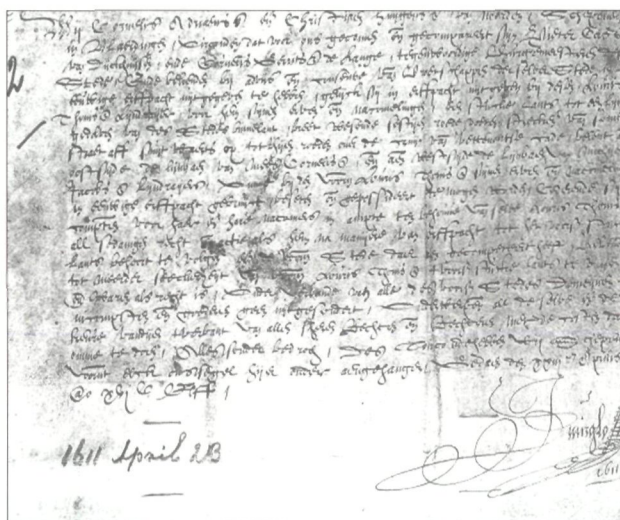
In 1706 worden er aanplakbiljetten in Vlaardingen opgehangen, waarin wordt aangeboden: “een riant bedrijf met drie rijen swaeren schoone ypeboomen, met drie drayhuyzen off lootsen alsmede een teerstoff en keetels....”. Een exemplaar van het originele aanplakbiljet is bewaard gebleven in het Stadsarchief, met daarin een uitgebreide beschrijving van het bedrijf. De veiling vindt plaats op maandag 9 augustus 1706.

Abraham van der Linden wordt voor een bedrag van f. 7.748,- de eigenaar van deze lijnbaan. Van Linden is tevens koopman en reder en oud-substituut-baljuw. Dit is het begin van een lange periode Van Linden (van den Heuvel).

In het begin moet de “baan” een open stuk land zijn geweest met bomen en enkele bouwwerkjes daarop. Op een kaart van omstreeks 1800 staan op de lijnbaan uitsluitend bomen getekend.

Op 12 augustus 1755 trouwt Hendrik van den Heuvel met Alida van der Linden, de dochter van Abraham, en zo erf Van den Heuvel de lijnbaan. Zijn zonen voegen de naam van moeder aan vaders naam toe en schrijven in het vervolg ook Van den Heuvel met dubbel II. Het bedrijf zal tot in de twintigste eeuw in handen blijven van de familie Van Linden van den Heuvel.

De originele oprichtingsakte, uit 1611, van een lijnbaan ten zuiden van de Somerstraat. De akte bevindt zich in het Stadsarchief.
(Collectie Stadsarchief Vlaardingen).





Abraham van der Linden (1684-1767)
(Collectie Visserijmuseum, foto Arie Wapenaar©)

Abraham van der Linden schrijft voorin één van zijn boeken: *"Looft God bovenal in Vlaardigh"*.

Er zijn aantekeningen van hem bewaard gebleven waarin hij zijn producten beschrijft, o.a. *"cabels, zeisings, marseylschoten, alsmeede kloentjes marlijn en stikjes coopvaardy huising"*. Hij gebruikt voor de fabricage *"Ryga-, Koningsburger- Moskovisch- en Hollantse reyn hennip"*. Naar gelang de kwaliteit en de prijs wordt zijn touw geteerd in *"Clamer-, Stockholmse-, Wijburger- of Moscovijse Teer"*.

Hij begint met het opknappen van het bedrijf. De totale kosten van deze vernieuwingen bedragen f. 1400,-. De investering loont kennelijk, want uit de boeken blijkt dat 3 jaar later, in 1709, geld wordt verdiend.

De omzet is in dat jaar bijna f. 25.000,-. De loonsom in dat jaar bedraagt f. 3.105,-. *"Schiedt over God Loff, zomma f. 5.905,01"*. In 1716 schiet over f. 3.795,- en in 1726 f. 9.675,16.

In de beginjaren wordt geld verdiend, zo blijkt uit de boeken. In 1787 wordt met een nieuw boek begonnen, waarin o.a. wordt vermeld: *"Overgehouden gemaakt touwwerk Den Laasten December 1787"*. Men vermeldt: *"wit goed (ongeteerd touwwerk) 3.035 kg en zwart goed (geteerd touwwerk) 65.015 kg."* Dit maakt samen 68.040 kg, met

een waarde van f. 9.072,16. In dit jaar wordt een winst genoteerd van f. 11.677,-. Dat men veel geteerd touwwerk op voorraad heeft, is misschien wat vreemd, omdat men het "witte" touwwerk altijd nog teren kan als het nodig is, maar aan geteerd touw kan men niets meer veranderen. Bovengenoemd boek loopt tot 1832 en vele jaren blijken met winst te zijn afgesloten.

Het lijkt erop dat het goed gaat met het bedrijf. Echter, er zijn stukken die vermelden dat in januari 1851 de opstallen van de Oude Lijnbaan voor f. 2.800,- worden verkocht aan de Rotterdamse handelaar en reder George Betz, een familielid van de Van den Heuvells. Waarschijnlijk heeft A. van Linden van den Heuvell op dat moment wat financiële problemen. In 1863 echter gaat het helemaal verkeerd en Van den Heuvell zoekt een financieel sterke compagnon. Hij vindt deze in zijn buurman Wout de Vlaming. De beide burens mogen elkaar niet echt, vermoedelijk omdat De Vlaming zich nogal op zijn rijkdom laat voorstaan, evenals op zijn functie als gemeenteraadslid en het feit dat hij kapitein-commandant is van de schutterij. De vrouw van De Vlaming, Charlotte, kan het echter prima vinden met de Van den Heuvells en zij haalt haar man over om toch deel te nemen. De Vlaming verbindt echter wel een aantal voorwaarden aan het inbrengen van zijn geld:

- 1e : de "oude baas" moet finaal uit de Baan
- 2e : George (Betz) wordt ondergeschikte, geen deelgenoot
- 3e : De Vlaming wordt superieur
- 4e : de naam zal worden "De Vlaming & Van den Heuvell"

De laatste drie condities vormen voor de oude heer Van den Heuvell weliswaar een probleem, doch als men hem financieel tegemoet komt, zal hij toestemmen. Hij heeft bovendien nog een salaris als burgemeester, als secretaris van Vlaardinger-Ambacht, als wethouder van Vlaardingen en als directeur van de Vlaardingsche Assurantie Mij.

Het lijkt erop dat er een samenwerkingsvorm is gevonden tussen de heren De Vlaming en Van Linden van den Heuvell. Er gaat op 30 juni 1863 een brief uit, getekend door A. van Linden van den Heuvell, waarin wordt medegedeeld dat J.G. van Linden van den Heuvell en W. de Vlaming samen de Oude Lijnbaan zullen voortzetten. Dat Van den Heuvell het goed met buurvrouw De Vlaming kon vinden, kan blijken uit zijn privé-boekhouding, waarin een aantal keren de post voorkomt "Cadeau voor Lotje".

Helaas, de samenwerking is geen lang leven beschoren, want er gaat op 4 maart 1867 weer een brief uit, waarin staat dat De Vlaming en Van den Heuvell uit elkaar zijn en dat J.G. van den Heuvell alleen de baan zal voortzetten. Het gaat ook De Vlaming financieel niet echt goed meer en in 1870 gaat hij failliet.

De heer J.G. Betz, een neef van de familie, had Van den Heuvel in de financieel moeilijke jaren ook financieel enigszins gesteund door in 1851 de opstallen van de Oude Lijnbaan voor f. 2.800,- te kopen. In 1870 gaat men weer naar de notaris, dit keer notaris J. van Stipriaan Luiscius. Johan George van Linden van den Heuvel, *"Burgemeester van Vlaardinger-Ambacht en Kethel en Spaland en fabrikant, woonende te Vlaardingen"*, koopt voor f. 4.300,- terug: *"Een lijnbaan en touwslagerij, met bergplaatsen, teerstooft, woning van den meesterknecht en verdere gebouwen en getimmerden, groot vier en veertig vierkante roeden zes en veertig vierkante ellen"*. De rekening van de notaris bedraagt f. 301,-.

J.G. Van Linden van den Heuvel is intussen getrouwd met Meijuffrouw Visser uit Schiedam, wier vader firmant is in de touwslagerij Visser & van Leeuwen. Deze lijnbaan is uniek, want het is de enige in Nederland die volledig is overkapt en derhalve kan men hier onafhankelijk van het weer werken. Schoonvader Bastiaan Visser overlijdt in 1873 en Van den Heuvel koopt de baan voor f. 18.500,-. Hij liquideert het bedrijf, laat de overkapping afbreken en in Vlaardingen weer opbouwen. Het past wel niet exact maar voor een bedrag van f. 3.541,- extra wordt de Oude Lijnbaan overdekt van het baanhuis tot aan de Vetteoordslot. Het gevolg is dat de productie stijgt, evenals de winst.

Een goede buur...

De plaatsing van de kap kost het bedrijf echter nog extra geld. Een buurman van De Oude Lijnbaan, aan de kant van de Prins Hendrikstraat, is M. Droppert, die op 26 maart 1874 tekent voor ontvangst van een bedrag van f. 5,- *"voor schadevergoeding wegens vernielde selderijplanten door het ambachtsvolk bij gelegenheid van verrigte werkzaamheden op mijn tuingrond in het verband met het bouwen der loods overdekking van Zed. Touwslagerij"*.

In 1894 koopt J.G. van Linden van den Heuvel de *"warmoezierstuin"* van buurman Droppert. Uiteraard krijgt hij hiervoor een gespecificeerde rekening van notaris A. Knottebelt, *"wegens de gehouden veiling van een warmoezierstuin, het opmaken, minuuteren en verlijden van een koopcontract groot fl. 6690,-, schrijven van een afschrift daarvan, bezorgen der overschrijving, onderzoek hypotheekkantoor, met alle verschotten van regels, getuigen, registratierecht, overschrijving, landmeters, drukken biljetten, afslager, aanplakker, omroeper, kamerhuur en vertering, advertentiën, enz..."* f. 321,44, dan komt daarbij nog een trekgeld van f. 33,25. Derhalve bedraagt de totaalrekening f. 354,69, waarvoor de notaris dus wel iets heeft moeten doen!

Boekhouding

De boekhouding van het bedrijf is voor een groot deel bewaard gebleven en er zitten bijzonder interessante stuk-

ken in. Zo zijn er loonstaten, inkoopstaten, productiestaten etc.

Een bloemlezing hieruit:

1736 Een Nieuwen bodem en Nieuw onderstuk in de groote Teerketel gemaakt, door Corns. Vlieger koperslager alhier.

(Teer werd gebruikt om touwwerk beter vochtbestendig te maken. Dat een teerketel weleens een nieuwe bodem nodig heeft, lijkt niet zo gek als men naar de gebruikte hoeveelheden teer kijkt.)

1737 Ingeslagen: 494 ton Teer waarvan verkocht 227 ton, alzoo eigen gebruik 267 ton

1776 Ingeslagen: 407 ton Teer waarvan verkocht 112 ton. alzoo eigengebruik 305 ton.

1787 Den ... April overleden Mejufvrouw de Weduwe A. van Linden en de Baan met 1e Mei van dat jaar overgenomen door haren kleinzoon Abraham van Linden van den Heuvel. - Onder het als toen aanwezige touwwerk bevond zich 33 Kabels en 59 Reepen;- de gehele voorraad beliep 102470 Ponden, hetgeen is overgenomen a f. 12,- de 100 pond, benevens 40 schijven Garen, wegende 27160 Ponden.

(Repen waren dikke touwen waaraan het net was bevestigd.)

1789 Associatie van A. van Linden van den Heuvel met Corns. van den Heuvel, tot den 30e April 1801.-

1802/3 Een buitengewone vertimmering= f. 2254:17.-

1803 Een huisje nevens de Baan aangekocht tot woning voor den Meesterknecht, f. 478,-. Transportkosten f. 38:16 totaal f. 516:14.-

1805 Achter in de Baan nieuwe schoeiing en nieuwe boomen f. 154:11.-

Beloning

De lijnbaan is niet alleen een bron van inkomsten voor de familie Van Linden van den Heuvel, ook vele gewone Vlaardingers verdienen er een boterham. Hoe de arbeidsomstandigheden waren toen de drie lijnbanen begonnen is niet bekend. In 1831 vermeldt het personeelsregister 17 namen, in 1836 21 en ook in 1846 zijn het er 21. In vele gevallen komen steeds dezelfde namen voor. Er worden ook enkele vrouwelijke werknemers vermeld! Helaas zijn geboortedata niet vermeld, wel de datum van indiensttreding, en bij sommigen wanneer ze het bedrijf weer verlaten hebben. Het aantal personeelsleden blijft vrij constant, want in 1863 bijvoorbeeld zijn er 16 volwassenen in dienst en "8 jongens of meisjes". Men blijkt over een zeer trouwe kern te beschikken, want er zijn werknemers bij die dan al vele jaren in touw zijn. De Goede sinds 1831, Minderman sinds 1836, en Van Mechel sinds 1851.

In het Stadsarchief in Vlaardingen is veel bewaard gebleven m.b.t. de werknemers van de Oude Lijnbaan vanaf ca. 1865.

Dat niet alle functies even hoog gewaardeerd worden blijkt uit een brief die Van Linden van den Heuvel schrijft aan de Raad van Beroep in Rotterdam. Hij vermeldt hierin o.a.:

27 December 1904

dat de op de loonlijst vermelde Rika van der Struys is een vrouw van 50 jaren, welke reeds circa 26 jaren in de touwslagerij werkzaam is en al dien tijd hetzelfde werk verricht zonder vooruitzicht ooit enig ander werk in de touwslagerij te zullen verrichten,- welk werk bestaat uit draaien van een rad of het overwinden van garen, voor welke werkzaamheden volstrekt geene kunde of opleiding wordt vereischt. (getuige ook het feit, dat bij groote drukte losse werklieden, geheel vreemd aan het touwslagersbedrijf in dienst worden genomen, uitsluitend om gedurende enkele dagen te draaien of garen over te winden).

Het loon van Rika bedraagt f. 0,065 per uur

In 1905 heeft het bedrijf ongeveer 20 werknemers in de baan en de spinnerij. Dat is dus ongeveer hetzelfde aantal als een halve eeuw daarvoor. Verder personeel, bijvoorbeeld op kantoor, wordt niet op de loonlijsten vermeld. Magazijnmeester is een zekere W. Borsboom, wonende Rijkestraat 51, die een beloning heeft van f. 12,- per week.

De beloning van de touwslagers loopt nogal uiteen:

Touwslager	W. Houdijk	f. 0,20 per uur
"	L. de Ruiter	f. 0,15 per uur
"	H. Noorlander Jr.	f. 0,15 per uur
"	H. Noorlander Sr.	ca. f. 1,40 per dag
"	H. Dijkshoorn	f. 11,- per week
"	W. Voorend	f. 0,12 per uur

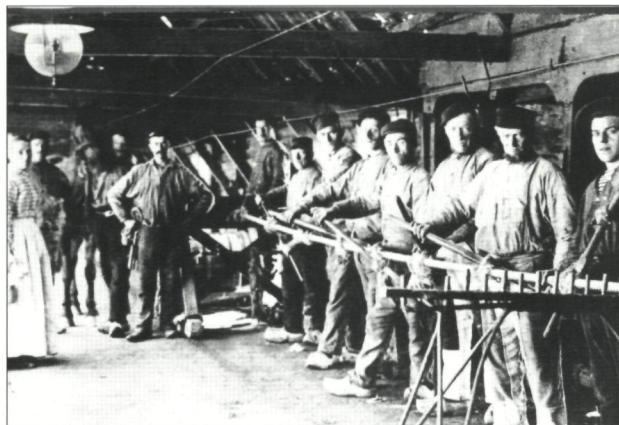
Touwslager (spinner)	J. Houdijk	stukwerk
"	"	"
"	D. v.Breukelen	"
"	Ant. v.Schaick	"
"	C. Voorend	"
"	Adr. v.Schaick	"
"	N. Noorlander	"

Arbeidster		
i/d touwslagerij	Rika v.d. Struis	f. 0,065 per uur
Touwslagersjongen	W. Roest	f. 0,035 per uur
"	A. v.d.Meer	f. 0,035 per uur
"	D. Haddeman	f. 0,035 per uur
"	J.D. Mentier	f. 0,035 per uur

Een aantal van bovengenoemde familienamen komt nog steeds voor in Vlaardingen. Opvallend is dat de beloningen voor dezelfde werkzaamheden nogal uiteenlopen. Vermoedelijk is niet al het personeel steeds in vaste dienst. Zo staan er in 1906 30 personen op de loonlijst, waaronder M. de Goede, touwslager en spinner op stukloon. Hij

werkt 6 dagen in de week en ontvangt daarvoor een bedrag dat ligt tussen de f. 9,97 en f. 12,80. In 1913 verschijnt op de loonlijst "C. Turner", touwslager voor f. 0,21 per uur, die zeker niet tot de slechtst betaalden behoort. (C. Turner blijkt een schrijffout te zijn in het register van het bedrijf. Bedoeld wordt C.(P.) Thurmer)

Cornelis Pieter Thurmer schijnt goed te werken, want zijn beloning wordt jaarlijks beter: 1915, f. 0,30 per uur; 1916 f. 20,- per week (59 mensen in dienst); 1917 f. 22,50 per week (24 mensen in dienst); 1917 f. 25,- per week (17 mensen in dienst). In 1918 blijkt C.P. de best betaalde van alle touwslagers met f. 30,- per week. In 1919 vangt hij f. 40,- per week en in 1920 f. 45,- per week.



v.l.n.r. Betje van Schaik, Henk Dijkshoorn, onbekend, Immert Saarloos. Kees de Ruiter. Willem Voorend, Kees Voorend, Rinus de Goede, Janus van Schaik, Rinus van Wieringen, Piet van Houwelingen, onbekend. (Collectie Max Thurmer).

Voor sommige van zijn personeelsleden heeft Van Linden van den Heuvel een zwak. Als op 26 december 1917 magazijnmeester Borsboom overlijdt houdt Van Linden van den Heuvel een klinkende grafrede.

Een citaat: *"Het is mij niet mogelijk van hier te gaan zonder een laatste groet te hebben gebracht aan onzen trouwen vriend Borsboom. Ja Borsboom een vriend, dat waart Ge, een vriend die op onderhoudende en prettige wijze kon vertellen van Uw wedervaren in Oost, west en alle landen dezer aarde, een vriend ook, die op eenvoudige wijze een blik gaf in Uw rechtschapen en eerlijk gemoed..."*

Moordaanslag

Dat het niet altijd koek en ei was tussen werkgever en werknemer blijkt uit een stukje uit de Nieuwe Vlaardingsche Courant van 10 juni 1916:

Heden voormiddag ontstond een woordenwisseling tusschen den heer J.H. van Linden van den Heuvel en den baas der spinnerij van zijn touwslagerij "De Oude

Lijnbaan". Het gevolg was, dat die baas zich daarop zoo boos maakte, dat hij zijn mes trok en den heer van den Heuvell eerst een steek in den hals en toen deze zich omkeerde, nog een in den rug toebracht.

De verwonde kon nog het kantoor bereiken, waar hij ineens zakte. Dadelijk werd toen een geneesheer gezocht en men was zoo gelukkig Dr. Kooiman thuis te vinden, die dadelijk meeging en bevond dat de slagader in den hals geraakt was. Het hevig bloeden daarvan zou den dood tengevolge moeten hebben.

Dank de spoedige hulp van Dr. K. is de toestand van den heer van den Heuvell thans niet levensgevaarlijk. De andere wonden zijn niet ernstig. Algemeen is de deelneming in het ongeval dat de heer van den Heuvell trof.

De dader is de 31-jarige C.J. D., wonende alhier.

J.H. van Linden van den Heuvell heeft de aanslag overleefd en is vrij snel weer genezen. Uit alle delen van het land ontvangt hij post waarin hem beterschap wordt gewenst.

De dader van de aanslag wordt door de Arrondissements-Rechtbank te Rotterdam, op de zitting van dinsdag 29 augustus 1916, schuldig bevonden en veroordeeld tot een jaar gevangenisstraf, met een proeftijd van 3 jaar.

Van den Heuvell blijkt niet haatdragend. Hij wil toch dat er voor het gezin van de dader gezorgd wordt en vraagt het Leger des Heils daarvoor zorg te dragen. Het Leger doet dat, maar er blijken wat problemen. Het slachtoffer wordt door de vrouw van de dader bestookt met bedelbrieven en later ook door brieven van de gevangene zelf. Hij vraagt zelfs of hij weer in dienst mag komen bij De Oude Lijnbaan. Het voortdurend aandringen gaat zover dat Van den Heuvell via een advocaat laat weten dat dit moet ophouden! Een leuke bijzonderheid is dat de kledingstukken van de heer Van Linden van den Heuvell, met de gaten erin en het bloed erop, in het Stadsarchief zijn bewaard! Behalve bij een moordaanslag lijkt De Oude Lijnbaan reeds vroeg betrokken bij een vorm van bedrijfsspionage. Er is correspondentie tussen een meneer Stenis uit Rotterdam en Van den Heuvell. Stenis, een touwslager bij een concurrerend bedrijf in Rotterdam, schrijft Van den Heuvell allerlei wetenswaardigheden over het bedrijf waar hij werkt. Veel van deze informatie is uiterst vertrouwelijk. Wanneer deze informatiestroom gestart is, is niet helemaal op te maken uit de brieven. Wel deelt Van Stenis op zeker moment schriftelijk mee dat hij op 13 september (1909) zijn ontslag heeft ingediend bij zijn werkgever en dat hij op 20 september a.s. in het volste vertrouwen bij Van den Heuvell in dienst treedt.

Uw verrader slaapt niet!

Dat niet alle personeelsleden het zo goed met elkaar voor hebben blijkt uit een aantal epistels dat bewaard is gebleven. In enkele anonieme briefjes wordt de patroon geadvi-

seerd om die of gene eens in de gaten te houden in verband met activiteiten die, op welke manier dan ook, niet door de beugel kunnen.

Zo ontvangt J.H. van Linden van den Heuvell begin maart 1920, een brief met de volgende inhoud:

Wel Edl Heer

Ik wil u langs gedekte en geheime weg in ligte wegens het personeel ter wille van de zaak wil ik u op 4 a 5 punte wijze maar onderzoek het personelijk en spreekt er met niemand over nog met de baas want als die het weet ee eene schaft heel de baan het voord A en C Steenis begint u eerst eens de sleutel van Steenis te ontnemen van de Achter uitgang dan heeft u nog nooit zoon raar gezicht gezien want gaan en komen kunnen ze na believen en als u eens voor 8 uren kwam kijken smorgen als u dan in de fabriek in de kachel keek of in de achsla wat er daar alzo in verbrant wort beste hennep olie en s Zaterdags wort er best pak linnen aan stuke gesneden om de Machiene te smeeren en schoon te make door C Steenis of een ander die er niets van weet en wat heet het noodigte is aan zoon Mechien wort nooit naar geken of gesmeert en als het zoo doorgaat heeft u binnen een enkel jaar niets als oud roest en dat voor zoon beste Mechien t is niets als om de boel maar zoo gauw mogelijke tijt na de maan te helpen in plaats van de zaak te doen bloejen wil uw zoo goed zijn het kalm te onderzoeken dan zult u zelf overtuigt zijn dat deze brief waarheid bevat.

Van den Heuvell hangt de brief op in het bedrijf, voorzien van het volgende commentaar:

Deze dwaze brief kreeg ik gisteren. De schrijver doet het voorkomen alsof hij het belang en de bloei der zaak op het oog heeft; wie voor iets goeds opkomt schrijft echter niet geheim en zonder ondertekening. Ieder weet, dat ik altijd te spreken ben over zaken het werk of de fabriek betreffende. Deze brief is dan ook alleen geschreven om zijn medearbeiders verdacht te maken, iets wat gemeen en afkeurenswaardig is. Ik zal op het schrijven niet verder ingaan, maar vertrouw, dat allen met mij de handelwijze van den onbekenden schrijver zullen veroordelen.

De lezer trekke zelf een conclusie.

Modernisering (touw maken)

Met de opkomst van de elektriciteit gaan machines langzamerhand een aantal taken van de mens overnemen. Zo behoeft het draaien van "het wiel" niet meer met de hand te gebeuren. Ook het achteruitlopen, om garens te spinnen, begint langzaam tot het verleden te behoren. Het betekent echter ook dat men een meer constante kwaliteit kan gaan leveren hetgeen de omzet ten goede komt.

Het machinepark van De Oude Lijnbaan wordt in het

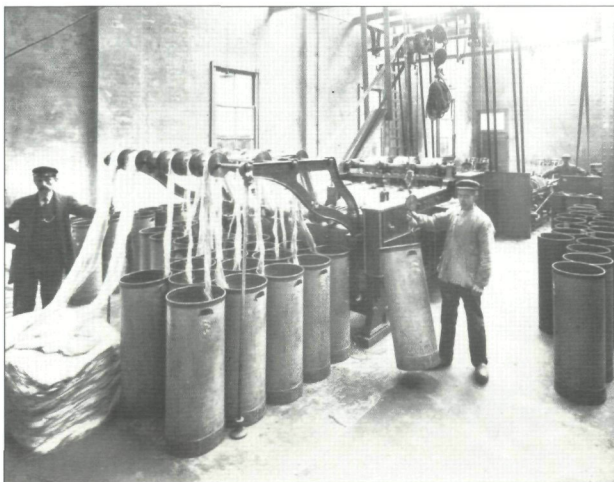
begin van de 20e eeuw opgebouwd. Er worden offertes gevraagd bij diverse goed bekend staande leveranciers van machines voor de textielindustrie. Daarmee is de touwslagerij nauw verwant omdat tot aan het gereed komen van het garen een aantal handelingen vrijwel parallel loopt. De meest bekende leveranciers zitten in het buitenland, en wel voornamelijk in Duitsland en Engeland. In Duitsland omdat dit land altijd een leverancier van machines is geweest en in Engeland omdat daar een enorme textielnijverheid is. Ook wordt er gedacht aan het slopen van bestaande panden ten behoeve van nieuwbouw. De krant blijft een onmisbaar hulpmiddel om de mensheid op de hoogte te brengen, zoals blijkt uit de Vlaardingsche Courant van woensdag 30 juni 1915:

Bij de heden gehouden aanbesteding voor het afbreken van bestaande perceelen en het ter plaatse nieuw bouwen eener machinale garensponnerij met bergplaats aan de Touwsteeg, ten behoeve van de Firma Van den Heuvel & Zoon alhier, waren ingekomen 9 inschrijvingsbiljetten.

Ingeschreven werd door de heeren:

<i>P. Droppert, Vlaardingen</i>	<i>f. 9.413,-</i>
<i>J. van der Endt Lz., Maassluis</i>	<i>- 9.240,-</i>
<i>L. Breederland, Vlaardingen</i>	<i>- 9.132,-</i>
<i>C.A. Wimmers, Maassluis</i>	<i>- 9.050,-</i>
<i>J. van Ekelenburg en</i>	
<i>P. van Amersfoort, Vlaardingen</i>	<i>- 8.938,-</i>
<i>P. Both, Vlaardingen</i>	<i>- 8.820,-</i>
<i>G. Krabbendam, Schiedam</i>	<i>- 8.700,-</i>
<i>T. van Santen, Vlaardingen</i>	<i>- 8.290,-</i>
<i>R. Maarleveld, Vlaardingen</i>	<i>- 7.300,-</i>

Gegund aan den laagsten inschrijver.



De spinnerij wordt gebouwd en in 1916 geopend. Voor die tijd moet het een moderne fabriek geweest zijn. Op de foto kan men zien dat er een centrale aandrijving was en dat de machines werden aangedreven via drijfriemen.

Van den Heuvel nodigt diverse notabelen uit voor een bezoek aan zijn “electrische garensponnerij”. Burge-meester P. Pruis laat weten dat hij verhinderd is. P. van Dusseldorp A.Mzn. doet hetzelfde.

In 1917 vermeldt het briefpapier van “De Oude Lijnbaan” ook de woorden “Electrische Garensponnerij en Machinale Touwslagerij”. Er worden in 1918 tekeningen gemaakt voor een *Kantoorgebouw met woonhuis, voor de Firma van den Heuvel en Zn.* Dit pand zou moeten komen op de hoek Baanstraat/Rijkestraat. Men is in een vergevorderd stadium, want ook de tekening van de centrale verwarming Hinkelman & Zonen” is al gereed. Het pand zal echter nooit worden gebouwd. Een reden dat de bouwplannen niet zijn doorgegaan zou kunnen zijn dat de prijzen van de diverse producten nogal wat schommelingen vertonen. De Eerste Wereldoorlog heeft toch, ondanks dat Nederland neutraal is gebleven, voor een aantal bedrijven gevolgen. Ook voor De Oude Lijnbaan. Prijslijsten van 1918 en 1919 tonen dat duidelijk aan. Opvallend is ook dat Van den Heuvel verschillende prijzen hanteert voor bedrijven in Vlaardingen en in Scheveningen. Dit zou als reden kunnen hebben dat hij franco levert en Scheveningen ligt verder weg dan Vlaardingen. De prijzen van het touwwerk blijven zakken en op alle mogelijke manieren tracht men geld te besparen. Zo worden oude trossen teruggekocht, uit elkaar gehaald, en de goede binnengarens worden opnieuw gebruikt. Dit noemt men het ‘opknopen’.

Fusie ?

In 1919 wordt, door het samengaan van een aantal kleine touwfabriekjes, de N.V. Vereenigde Touwfabrieken opgericht. Het moet voor Van den Heuvel een moeilijk te verteren zaak zijn, dat een aantal concurrenten de handen in elkaar slaat, want opeens heeft hij er één flinke concurrent bij.

In december 1919 gaat J.H. van Linden van den Heuvel bij de Vereenigde Touwfabrieken op bezoek om te kijken of hij misschien ook kan deelnemen. Op 8 Maart 1920 krijgt hij een brief van de N.V. Vereenigde Touwfabrieken, getekend door de heer A.J. Buyser. Van den Heuvel gaat in op het aanbod om te praten en op 16 maart 1920 zet hij voor zichzelf zijn gedachten op papier. Hij berekent wat De Oude Lijnbaan moet opbrengen als het bedrijf eventueel aan de Vereenigde Touwfabrieken wordt verkocht, en hij komt aan een bedrag van f. 573.000,-. Voor dit bedrag zou men o.a. de volgende zaken krijgen:

De nieuwe spinnerij in bedrijf ca. 1918. Let eens op de drijfriemen. Links op de foto C.P. Thurmer (Collectie Max Thurmer).

de touwslagerij en spinnerij, de hennepbergplaats, het kantoor, de baanwoning, de woning Rijkestraat 49, de woning Fuikstraat 10, de woning Fuikstraat 8, de 5 woningen op de Steenplaats, alle werktuigen en machines, diverse baangereedschappen, bascules, wagens en een paard!

Hij stelt voor dat men de zaken zelf maar eens komt bekijken. Tekenend is dat het iemand moet zijn die het personeel niet kent, zodat er ook geen onrust zal ontstaan.

Toch staat in het Rotterdamsch Nieuwsblad van maandag 19 april 1920 het volgende berichtje:

de bekende lijnbaan van de firma van den Heuvel & Zoon is ondergebracht bij de N.V. Vereenigde Touwfabrieken te Rotterdam.

Er wordt snel gereageerd door Van den Heuvel, want op 21 april weet hetzelfde blad te melden:

aangaande het bericht, dat de bekende lijnbaan van de firma Van den Heuvel & Zoon is ondergebracht bij de N.V. Vereenigde Touwfabrieken te Rotterdam, verzoekt men ons mede te deelen, dat tot heden hier van geen sprake is.

Een Vlaardingse Courant was zo iets toen waarschijnlijk niet overkomen. Hoe dit bericht in de wereld komt, is volkomen onduidelijk, aangezien men van alle kanten heeft geprobeerd de zaak geheim te houden.

Op 24 april komt er weer een brief van de Vereenigde Touwfabrieken (VT). Men wil de voorraden en het machinepark overnemen. De gebouwen blijven van Van den Heuvel, maar onder voorwaarde *dat zij niet weder voor touwslagerij gebruikt mogen worden*. Van den Heuvel zou bij in dienst treden een beloning van f. 6.000,- per jaar krijgen voor het *waarnemen van de belangen der vennootschap*. Op 27 april reageert Van den Heuvel gepikeerd en hij noemt e.e.a. een "karig gesalarieerde positie". Er wordt weer gepraat en de Vereenigde Touwfabrieken stelt op 7 mei 1920 voor:

- 1) *Spinnerij en touwslagerij opheffen. Er mag op terreinen en in gebouwen geen touw meer worden gemaakt.*
- 2) *Machines, inventaris en voorraden worden overgenomen in ruil voor aandelen VT.*
- 3) *Van den Heuvel doet afstand van de naam Oude Lijnbaan en VT krijgt het recht om ook die naam te gaan gebruiken.*
- 4) *Van den Heuvel stelt al zijn kennis ter beschikking van de vennootschap en wordt belast met de verkoop van visserij touwwerk.*

Het salaris zou, afhankelijk van de resultaten, tussen de

f. 6.000,- en f. 10.000,- bedragen. Op 12 mei 1920 deelt Van den Heuvel mee geen interesse meer te hebben, maar de Vereenigde Touwfabrieken probeert hem op andere gedachten te brengen. Dat lukt niet en op 18 juni 1920 haakt hij definitief af.

Toch samenwerking

Omdat de samenwerking met de Vereenigde Touwfabrieken niet doorgaat, wordt gezocht naar een andere oplossing. Een gedeelte van de productie, met name de garens, wordt uitbesteed bij de Firma J. Hofland & Zn. in Den Briel. Er is veel voor te zeggen om de beide bedrijven samen te voegen. Als na onderzoek blijkt dat er voor een bedrijf van de nieuwe omvang zeker lonende orders te verkrijgen zijn, wordt de N.V. De Oude Lijnbaan opgericht. De akte wordt op 4 maart 1921 door notaris P.C.W. baron Van der Feltz gepasseerd.

J.H. van Linden van den Heuvel wordt commercieel directeur en M. Hofland wordt, gezien zijn achtergrond, technisch directeur. Zo is de N.V. De Oude Lijnbaan een voortzetting en samensmelting van twee touwslagerijen/garens spinnerijen t.w. de Fa. Van den Heuvel & Zoon te Vlaardingen (1611) en J.Hofland & Zoon te Brielle (1759). Doordat zeven concurrenten zich hebben verenigd tot één N.V. Vereenigde Touwfabrieken is de concurrentie zeer beperkt en heeft de nieuwe N.V. goede vooruitzichten. Als markt ziet men Scandinavië, en voor baler- en bindertwine ligt de wereld open. Ook Hamburg en Bremen heeft men op het oog. Het bedrijf is groter dan ooit, want de capaciteit van de spinnerij bedraagt 354.700 kilogram per jaar en deze kan zo nodig tot het dubbele worden opgevoerd door in ploegendienst te gaan werken. Hoewel de winst er nog niet echt is, wordt deze alvast verdeeld.

Van de overwinst wordt uitgekeerd:

15	percent	aan	den directeur en onderdirecteur
10	"	"	de commissarissen te zamen
15	"	"	het reservefonds
10	"	"	de houders van aandelen B,
			met dien verstande dat zij
			behalve de reeds ontvangen
			6 percent nooit meer dan 3
			percent extra kunnen ontvangen
50	"	"	houders van aandelen A.

Financiële problemen

Helaas, de op 1 maart 1921 aangevangen N.V. sluit het jaar 1921 af met een verlies. Redenen daarvoor zijn o.a. de teruggelopen prijzen van de manilla-grondstoffen en de moordende concurrentie tussen de Nederlandse fabrikanten onderling. Touwwerk dat ca. f. 80,- per 100 kg. zou moeten kosten, wordt voor prijzen van f. 50,- per 100 kg. en minder verkocht. Ook de invoer uit Brest (Frankrijk) is

debet aan het verlies. Het jaar 1922 wordt afgesloten met een verlies van f. 60.000,-. In 1923 lijkt de moeilijkste tijd over. Er is nog een verlies van "slechts" f. 23.600,- maar de beide fabrieken zijn volgeboekt, er is veel export en er moet constant worden overgewerkt. In 1924 wordt in twee ploegen van 5 uur 's ochtends tot 10 uur 's avonds gewerkt. Men vestigt de hoop op het visserijtouwwerk. In 1924 is de winst f. 1.600,-.

De bank adviseert op 29 september 1922 om "*onder de huidige omstandigheden het effectendepot ten gelde te maken*". Van den Heuvell volgt het advies en de beleggingsportefeuille wordt steeds kleiner. Hij verkoopt stukken Koninklijke Petroleum Maatschappij, Lever's Zeep, Machinefabriek Gebr. Stork. Als hij stukken Doggermij. wil verkopen, adviseert de bank om dat niet te doen, want hij zou slechts 10% van de waarde krijgen.

Eind 1924 en begin 1925 vraagt Bankier R Mees & Zoonen aan de Vlaardingse notaris mr. J.H. Knottenbelt, een oom van Van den Heuvell, om een gedeelte van de aandelen "B" van de vennootschap, die hij in onderpand heeft, af te staan. Knottenbelt blijkt hiertoe wel bereid.

De concurrentie blijft moordend en de grondstoffeprijzen schommelen veel. Er wordt veel touw afgeleverd, maar 1925 wordt afgesloten met een verlies van f. 24.000,-. Ook 1926 brengt een verlies, en wel van f. 45.000,-.

Al vele jaren heeft Van den Heuvell een salaris van f. 10.000,- per jaar, hetgeen neerkomt op f. 833,33 per maand. Hij neemt dit nogal onregelmatig op en in 1928 neemt hij slechts f. 500,- per maand op.

Een schuldbekentenis vermeldt dat J.H. van Linden van den Heuvell aan H.J. Knottenbelt een schuld heeft van f. 7.660,- "*waar tegenover als zekerheid staan 40 aandelen A en 46 aandelen 6% preferent B van den N.V. De Oude Lijnbaan*".

In andere handen

In 1928 toont J.H. van Linden van den Heuvell veel interesse om de Oude Lijnbaan van de hand te doen. Volgens een brief van Van den Heuvell aan de bank heeft de notaris verdere steun geweigerd.

In 1928 wordt het bedrijf verkocht. De koopsom is niet bekend. Door de nieuwe eigenaren, de familie Van der Lee te Oudewater, wordt P. van der Lee tot directeur benoemd. Dat betekent het vertrek van Van den Heuvell, want zijn privé-boekhouding vermeldt in september 1929:

"Oude Lijnbaan, 3 maanden salaris wegens ontslag f.1500,-"

Dit betekent het einde van de periode Van Linden van den Heuvell, de familie die De Oude Lijnbaan precies 222 jaar in bezit heeft gehad.

In november vraagt hij aan "Hendrik" (Knottenbelt) nogmaals een lening. Het is Van den Heuvell ter ore gekomen

dat bij de Goudsche Machinale Garensponnerij -waar men hele dunne soorten garens maakt, o.a. om pakjes dicht te binden en om zakken te weven- een vacature als directeur is. Van den Heuvell solliciteert hierop en hij vraagt aan Hendrik om zijn invloed aan te wenden bij de huisbankiers van de Garensponnerij.

Acht jaar na het vertrek van Van den Heuvell, in 1937, komt Arie Thurmer, een zoon van de eerder genoemde Cornelis Pieter, de gelederen versterken. Hij was kantoorbediende bij Hoogendijk Wijnimport Maatschappij en komt op kantoor bij de N.V. de Oude Lijnbaan voor een salaris van f. 10,- per maand (en "fiets meebrengen").

Een nieuwe koers?

De Oude Lijnbaan is in andere handen overgegaan, maar gaat met enkele medewerkers door met de productie van touwwerk, op een manier die zeker niet modern is, maar ook niet echt ouderwets. Als in mei 1940 de Tweede Wereldoorlog uitbreekt, kan het bedrijf door de aanwezige grondstoffenvoorraad nog een tijdje vooruit, maar als die op is en er ook geen nieuwe grondstoffen meer geleverd

(Collectie Max Thurmer).



worden, stopt de productie. Van der Lee ontslaat de werknemers niet en betaalt ze door tot het eind van de oorlog. Om te voorkomen dat ze onverwacht 's nachts door de Duitse bezetters van hun bed gelicht worden, "slaapt" een aantal Vlaardingers in de Oude Lijnbaan. Wanneer er toevallig iemand tegen het lichtknopje aanleunt, floept de lamp aan. Door een toevalligheid blijkt men aangesloten op de stroomvoorziening van het Vlaardingse postkantoor en dat blijkt reuzehandig te zijn bij het kaartspelen.

Na de oorlog wordt de draad weer opgepakt. De Oude Lijnbaan begint weer mondjesmaat met de toegewezen grondstoffen te produceren en geleidelijk worden er meer mensen in dienst genomen.

Steeds meer gaat De Oude Lijnbaan de publiciteit zoeken. In de jaren '50 worden in diverse steden jaarlijks optochten en bloemencorso's gehouden. Vele jaren neemt de Oude Lijnbaan bijvoorbeeld deel aan het bloemencorso in Rotterdam waar men vrijwel altijd in de prijzen valt. In 1953 de eerste prijs in Rotterdam, in hetzelfde jaar een eerste prijs in Den Haag. In 1954 een eerste prijs in Rotterdam en een eerste plus ereprijs in Den Haag. Het bedrijf bouwt op deze manier heel veel goodwill op, zeker als een praalwagen in een corso door Vlaardingen, in mei 1955, in de prijzen valt. Bij corso's en tentoonstellingen wordt altijd een beroep gedaan op de Vlaardingse bloemsierkunstenaar J. Vogel.

Men wil zich een aantal keren per jaar duidelijk bij de klanten "vertonen". Er worden jaarlijks kalenders verstuurd en vloeibladen met tekeningetjes en zwart/wit foto's van activiteiten in de Oude Lijnbaan. Als de bloemencorso's wat "uit" raken, gaat men deelnemen aan vakbeurzen en tentoonstellingen. Zo wordt er bijvoorbeeld een stand gebouwd op de beurs "Vlaardingen presenteert zich" op het feestterrein aan de Broekweg.

Er wordt steeds in andere vormen aan de weg getimmerd. Klanten moet men proberen aan zich te binden en derhalve wordt reeds in 1955 in voorjaar en zomer een voetbaltoernooi voor klanten georganiseerd. Meestal wordt er dan een voetbalwedstrijd gespeeld door een elftal van de Oude Lijnbaan tegen een belangrijke klant. Soms gebeurt het dat in de kleedkamer de spelers van De Oude Lijnbaan opdracht krijgen om niet al te goed te spelen, omdat er nogal wat aan gelegen is om een speciale klant goed te stemmen. Niet te hard lopen, niet te veel gericht op doel schieten en de tegenpartij de indruk geven dat ze verdiend gewonnen heeft. Na afloop van de voetbalwedstrijd, -we praten nog steeds over 1955-, is er dan een gezamenlijke maaltijd, meestal met flink wat Vlaardingse haring daarbij, en ook de gelegenheid tot het maken van een dansje. Men heeft hiervoor een "vaste stek" op het veld van De Hollandiaan in park 't Nieuwelant. Dat voetballen is vele jaren doorgegaan, maar is gestopt toen andere bedrijven het idee overnamen en ook toernooien gingen organiseren. Omdat er op De Oude Lijnbaan nogal wat visliefhebbers

zijn, de directie inclusief, wordt er besloten voor de klanten jaarlijks een visconcorso te organiseren. Koffie en een broodje vooraf, koffie in de pauze en een hapje en een drankje bij de prijsuitreiking.

Men blijft aan de weg timmeren...



(Collectie Max Thurmer).

Vernieuwing

Met de opkomst van de techniek wordt ook het touw maken verder geautomatiseerd. Als in 1955 het bedrijf goed in de klanten zit, heeft men de keuze: of het bedrijf sluiten, of het bedrijf moderniseren. Men kiest voor het laatste. In diezelfde tijd bestonden er in Nederland ook nog kleine touwslagerijtjes, waar nog touw gemaakt werd, zoals door Jan Luyken beschreven, dus met de "dot" om het middel.

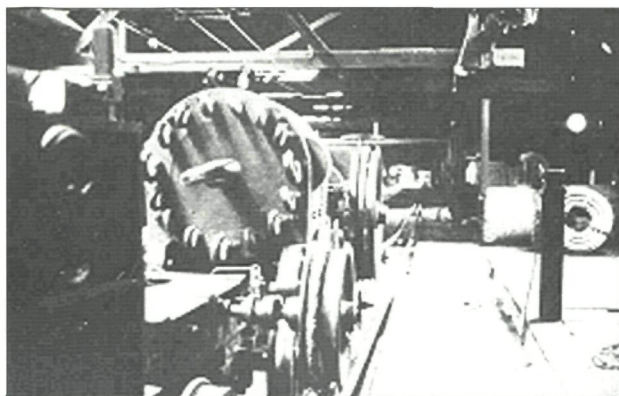
Het spinmachinepark heeft gedraaid tot begin 1957; dan wordt de oude spinnerij gesloopt en het bestaande machinepark afgevoerd. Er wordt een nieuwe spinnerij gebouwd, ingericht naar de eisen van de tijd. Het is wat men noemt een "harde vezel spinnerij" hetgeen wil zeggen dat er alleen manilla- en sisalvezels werden verwerkt.

Feest

De opening van de nieuwe spinnerij op 1 juni 1957 vindt met veel feestelijk vertoon plaats. Men heeft in het hele bedrijf zitjes ingericht en onder de Baan van trossen tafels gemaakt. Een bar en een open keuken zorgen ervoor dat niemand iets tekort komt. Het geheel wordt opgeluisterd met muziek. Er wordt ook zoveel mogelijk met Vlaardingse bedrijven gewerkt, zoals hoveniersbedrijf Borsboom, Hotel Boer uit de Smalle Havenstraat en het sigarenmagazijn Gerritsma uit de Brede Havenstraat.

Naast de garens voor eigen gebruik, t.b.v. het maken van trossen, kan men hier nu tevens touw gaan produceren voor de landbouw, het z.g. "balertwine" of "balenperstouw".

Ook de machines in de "Baan", zoals de eigenlijke lijnbaan wordt genoemd, worden vernieuwd. De baan is 330

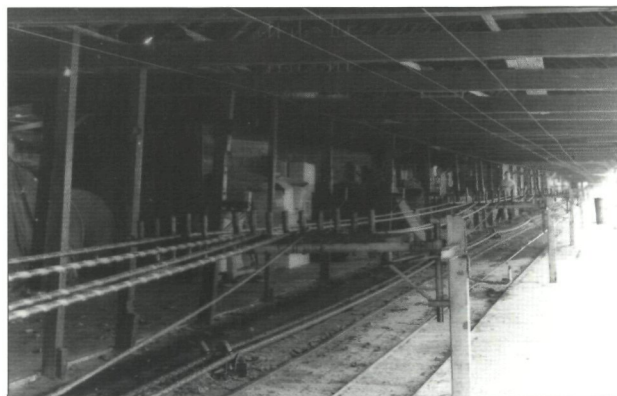


(Collectie Max Thurmer).

meter lang en men had er oorspronkelijk 2 stel rails liggen, een stel voor de “uithaalwagen” en een stel voor de “luikwagen” of “tolwagen”.

De dikkere trossen, het z.g. “kabelslag”, vervaardigd uit een aantal trossen touwwerk die wederom in elkaar worden gedraaid, worden in de Baan gemaakt. Een maximum dikte van 22 duim (176 mm diameter) kan men maken. Dit zijn echter karweien die nogal wat vergen van mens en materiaal. Het resultaat mag er zijn. De sleepboten van L. Smit & Co. in Maassluis zijn bijvoorbeeld vaste klant van De Oude Lijnbaan.

(Collectie Max Thurmer).



(Collectie Max Thurmer).

Men wil geen “nee” verkopen. Door de voortschrijdende techniek en de vraag naar steeds dikkere trossen voor de steeds groter wordende schepen, is men genoodzaakt ook hier te moderniseren, vooral door de aanschaf van zwaardere materieel.

Hoe modern het systeem ook wordt opgezet, de communicatie tussen de voor- en de achterkant van de 330 meter lange baan blijft gewoon doorgaan op de oude beproefde manier, namelijk met zowel voor als achter een trekbel.

Als men elkaar wil vertellen dat men gereed is, trekt men aan het touw en dan rinkelt de bel aan de andere kant.

Aan het eind van de jaren '50 zoekt men naar een merknaam die in vrijwel alle talen goed moet zijn uit te spreken. Men komt tot “Delta” en dat blijkt een goede keus. Het woord Delta wordt voor de Nederlandse markt gebruikt in Delta-touw, en Delta balenperstouw.

Omwenteling

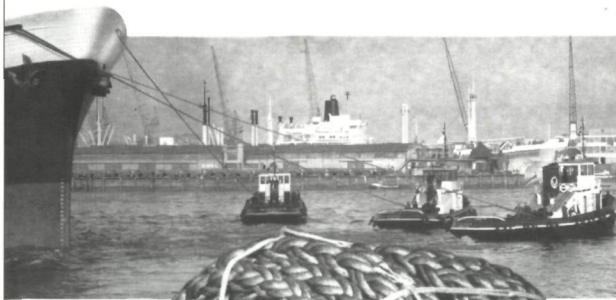
Omstreeks 1958 komt er een omwenteling in de fabricage en dus ook in het gebruik van touw. Tot dan toe kende de scheepvaartwereld eigenlijk alleen het geslagen touwwerk, 3-strengs, 4-strengs, 6-strengs en kabelslag.

De Oude Lijnbaan ontdekt in Zwitserland een oude vlechtmachine. De machine wordt naar Vlaardingen gehaald, opgeknapt, en opgesteld en men begint uit manillagarens 8-strengs gevlochten trossen te maken. Dit touwwerk heeft het voordeel dat het zeer flexibel is en niet kan kinken, dit in tegenstelling tot geslagen touwwerk. Een kink, ook wel “valse draai” genoemd, veroorzaakt namelijk een zwakke plek in het touw.

Dit touwwerk noemt men Delta Cross Rope en het verwerft snel een zeer goede naam in de internationale scheepvaart.

De vraag naar touwwerk uit Vlaardingen blijft toenemen en het bedrijf is dringend aan uitbreiding toe. Huisjes in de omgeving worden, voor zover ze nog geen eigendom zijn, aangekocht en gesloopt.

Intussen is ook aan de Vetteoordskade een nieuw pand



DELTA
CROSS
ROPES
take the strain!

(Collectie Max Thurmer).

verrezen dat in gebruik wordt genomen als magazijn voor gereed product. Op voorschrift van de Gemeente Vlaardingen is ook nog een aantal palen extra geheid, omdat boven op dat pand huizen moeten komen. De Oude Lijnbaan heeft daar totaal geen belang bij en als het magazijn klaar is, blijken ook de financiële mogelijkheden van het bedrijf uitgeput. Er worden dus geen huizen gebouwd. Het stuk grond heeft tot in lengte van jaren dan ook braak gelegen en alleen de koppen van de heipalen staken er uit. Op dit moment is er nog steeds niets gebouwd!

1961: "IN TOUW SINDS 1611"

De bloei draagt er toe bij dat de N.V. De Oude Lijnbaan in 1961 het 350-jarig bestaan kan vieren. Aangezien maar weinig bedrijven in Nederland zich op zo'n hoge leeftijd kunnen beroemen, wordt besloten dit ook niet ongemerkt voorbij te laten gaan. Het opmerkelijke feit dat het bedrijf al die tijd op dezelfde plek gevestigd is gebleven, is een mooi aanknopingspunt. Het is een oud bedrijf, gelegen tussen goeddeels oude bebouwing.

Markant zijn bijvoorbeeld de oude bomen, van voor naar achter langs de baan.

Er worden al vroeg voorbereidingen getroffen. Eén daarvan is dat op de officiële feestdag, 16 juni 1961, de eerste vertoning van de bedrijfsfilm, gemaakt door de Vlaardingse cineast Jan Schaper, moet plaats vinden.

De muur van de spinnerij wordt helemaal wit geverfd en met touwletters wordt daarop de mededeling bevestigd "in

touw sinds 1611". Alles in het bedrijf wordt geschilderd en schoongemaakt.

Wederom heeft men voor dit feest zoveel mogelijk gebruik gemaakt van Vlaardingse bedrijven. Vogel zorgt voor de gehele inrichting, het Delta Hotel zorgt voor eten en drinken, Banketbakkerij Molendijk bemant de bakkerij voor ijzerkoekjes en krakelingen en Gerritsma zorgt voor de tabakswinkel.

Er is een bijeenkomst met het personeel waarbij er maar liefst drie koninklijke onderscheidingen worden uitgereikt te weten aan Marinus de Goede, Cornelis Zeilstra en Jan de Winter. (Zie foto).



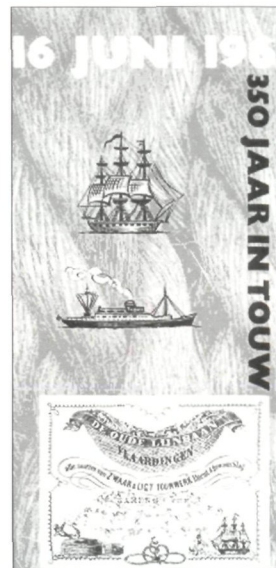
(Collectie Max Thurmer).

Tijdens de feestelijkheden klinkt boven de dansmuziek uit een soort fanfaremuziek, het hek gaat open en het muziekkorps van het Leger des Heils komt binnen. Ze zijn al vele jaren de burens van het bedrijf en komen de jarige een serenade brengen. Prompt maakt de directie bekend dat al het geld dat in de fontein op het plein zal worden gegooid ten goede zal komen aan het Leger en dat het door De Oude Lijnbaan zal worden verdubbeld. Het uiteindelijke bedrag wordt f. 500,-.

Behalve een feest voor de binnen- en buitenlandse relaties, is er een feest voor alle familieleden van het personeel, terwijl ook de Vlaardingse bevolking niet wordt vergeten. Alle Vlaardingers die daarin geïnteresseerd zijn, mogen op maandagavond ook nog langs komen. Vele honderden mensen maken van deze uitnodiging gebruik.

Voor het personeel van het bedrijf zijn er extra verrassingen in de vorm van een gratificatie en de instelling van een bedrijfspensioenfonds. Het is 1961!

(Collectie Max Thurmer).



De laatste jaren

In de jaren '60 doet een nieuwe kunstvezel zijn intrede: polypropyleen, een product van de olie-industrie. Eén van de eigenschappen van polypropyleen is, dat het drijft op water. In de scheepvaart is dit een bijzonder belangrijke eigenschap, want een drijvende tros maakt minder kans om in de schroef te komen. Verder is de vezel vele malen sterker dan de natuurvezels, is hij bestand tegen vocht, rot dus niet en kan in vele kleuren geleverd worden.

Ook bij dit product loopt De Oude Lijnbaan voorop en begint als eerste touwfabriek in de Benelux haar eigen Polypropylene Splitfilm te fabriceren. Eigenlijk best een lastige opgave als het bedrijf vanuit de textielindustrie ineens in de chemische industrie wordt geplaatst en polypropyleen gaat extruderen met als resultaat "splitfilm". (Extruderen is het smelten van korrels; hierdoor wordt een band gevormd, een film, die in een hete luchtunnel uit elkaar getrokken wordt en daardoor split. Zo ontstaat een gespleten band, splitfilm, welke verderop in het productieproces in elkaar gedraaid wordt tot een garen).

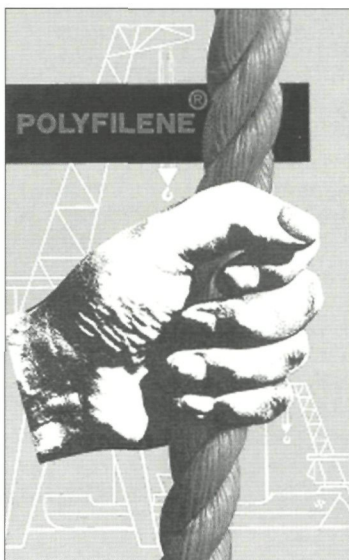
Er zijn natuurlijk legio aanloopmoeilijkheden maar men slaagt erin een goede "film" te produceren en daaruit trossen te maken. Men geeft deze vezel de geregistreerde handelsnaam "Polyfilene" en dat blijkt een succes!

Belangrijk is dat de prijzen die voor dit soort touwwerk betaald worden erg hoog zijn en er wordt na de aanloopfase door de Oude Lijnbaan flink geld verdiend.

Begin van het einde

Een concurrent, de N.V. Vereenigde Touwfabrieken te Rotterdam, wil ook polypropyleen gaan extruderen, maar aangezien de Oude Lijnbaan al enige jaren ervaring heeft loopt men op dit gebied flink achter. Ervaring heeft men zelf niet, maar geld wel, en veel! Voornamelijk is dit geld, na de oorlog verdiend met de fabricage van sisaltapijten, "Jabo" genaamd, een vloerbedekking waarvan je de splinters in je voeten kreeg.

Samen met de Vereenigde Touwfabrieken richt de Oude Lijnbaan een nieuw bedrijf op, te weten "Verdelta". Verdelta vindt onderdak in de oude touwfabriek van de Vereenigde Touwfabrieken aan de Oosthavenkade/Van Leyden Gaelstraat. Het bedrijf gaat polypropyleneband en -garen leveren aan de beide touwfabrieken. Het is de bedoeling om, als de productie eenmaal goed loopt, dit ook aan anderen te leveren.



Voor De Oude Lijnbaan is dit het begin van het einde, want de samenwerking tussen De Oude Lijnbaan en de Vereenigde Touwfabrieken wordt zo hecht dat in 1967 de grote aandeelhouder zijn aandelen Oude Lijnbaan aan de Vereenigde Touwfabrieken verkoopt!

Wat in 1920 de heer Van Linden van den Heuvel niet lukte, gebeurt in 1967 dus wel. De bekende beloften van "alles zal blijven zoals het is" en "de zaak wordt hier nog uitgebreid" blijken ook hier losse beloften.

Het bedrijf in Vlaardingen wordt door een aantal "deskundigen" bekeken en men komt tot de conclusie dat alles naar het bedrijf van de Vereenigde Touwfabrieken in Maassluis moet worden verplaatst, omdat daar de expansiemogelijkheden en vooruitzichten beter zijn dan in Vlaardingen.

Over 356 jaar goodwill en naamsbekendheid wordt heengestapt en eind 1968 worden de machines weggehaald en overgebracht naar de vestiging Maassluis. Regeren is vooruitzien! Enkele jaren later wordt de vestiging Maassluis gesloten!

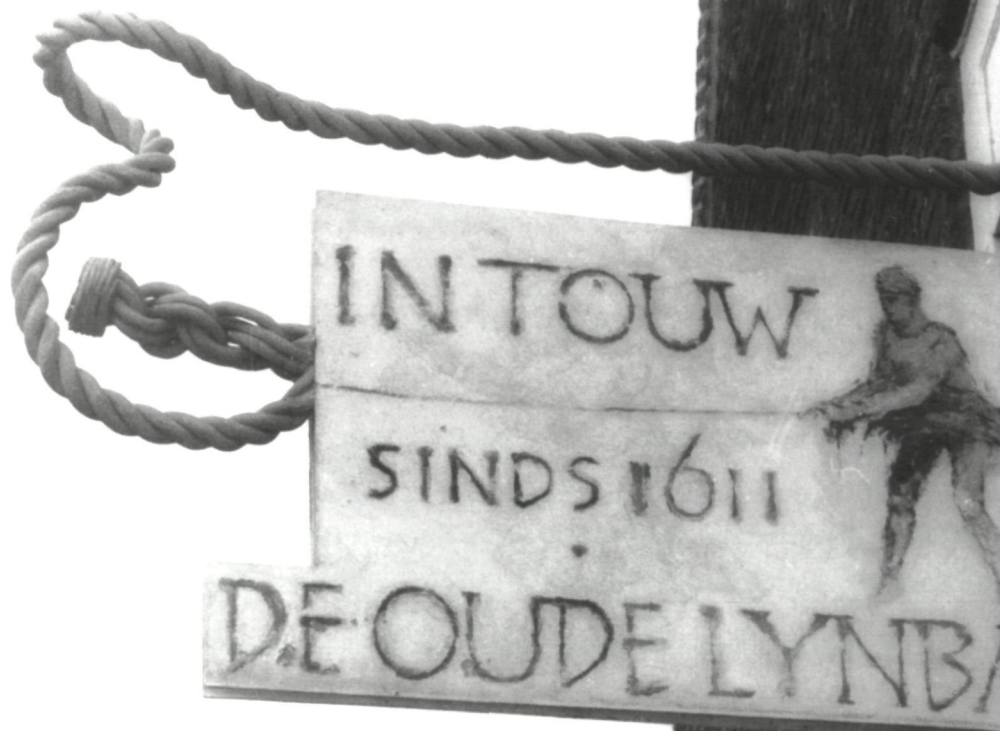
(Collectie Max Thurmer).

Het resultaat van enkele maanden leegstand is dat de boel aan de Baanstraat verpaupert. Uiteindelijk besluit de Gemeente de bestaande bedrijfshallen te verbouwen tot sporthallen. Hallen die daar totaal ongeschikt voor zijn, worden voor veel geld verbouwd. Het kantoorpand wordt door architect Van der Kloot Meijburg bekeken en gesloopt. Daarna wordt het volgens tekeningen van deze architect opnieuw gebouwd en er staat nu een pand dat enigszins lijkt op het originele pand dat er stond. De Baan wordt eveneens verminkt. De architect veroorlooft zich een heel vreemde vrijheid; een onderbreking in de kap, die er nooit gezeten heeft!

Dit is in vogelvlucht de geschiedenis van een voor Vlaardingen zeer typerend bedrijf, waarvan nauwelijks meer iets origineels is terug te vinden. Wie nu door de Oude Lijnbaan loopt, kan zich, nauwelijks, voorstellen dat men op deze plek 357 jaar lang in touw is geweest!

Geraadpleegde bronnen:

- Archief De Oude Lijnbaan (1611) 1706-1928 (1941) (Stadsarchief Vlaardingen)
- Familiearchief Van Linden van den Heuvell (1663 - 1948) (Stadsarchief Vlaardingen)
- Publicaties De Oude Lijnbaan (particulier bezit)
- Oud-werknemers De Oude Lijnbaan



(Collectie Max Thurmer).

BAANSTRAAT

AN