

DE SPIJKERS IN HILVERSUM

door Egbert Pelgrim

DE SPIJKERS IN HILVERSUM

door Egbert Pelgrim

De restauratie van de Spijkerpandjes aan de Kerkbrink nadert zijn voltooiing. In het vorige nummer van Eigen Perk werd al enige aandacht besteed aan de bouwkundige geschiedenis van die panden. Daar sommige mensen vanwege de naam van de huisjes denken dat er vroeger de dorpsstimmerman woonde, deze keer aandacht voor echte de naamgevers van de panden, de familie Spijker.

Voorouders

De familie Spijker was van origine afkomstig uit Loosdrecht. De stamboom van de familie is inder tijd door De Lange en De Groot uitgezocht en was door hen getraceerd tot 1697. Een telg uit dit geslacht, de smid Jacobus Spijker, vestigde zich begin jaren '50 van de vorige eeuw aan de Kerkbrink. Zijn vader, Hendrik Spijker, leidde een nogal ambulante bestaan. Hendrik werd op 25 november 1759 gereformeerd gedoopt in Nieuw-Loosdrecht, maar was ten tijde van de geboorte van

zoon Jacobus (op 10 maart 1814) melkverkoper in Amsterdam. Kort daarna moet het gezin weer naar Loosdrecht teruggedaan zijn, want in 1820 werd hij vermeld als landbouwer, dit keer in Oud-Loosdrecht. Bij zijn dood op 15 juli 1839, was hij echter winkelier, nu weer te Nieuw-Loosdrecht.

Jacobus Spijker heeft dus vanaf jonge leeftijd in Loosdrecht gewoond en werd daar in 1833 voor de Nationale Militie (de voorloper van de dienstplicht) ingeschreven. Of hij ook inderdaad zijn dienstplicht vervuld heeft, is niet bekend. Wel moet de band met Amsterdam zijn blijven bestaan, want toen hij op 11 mei 1842 trouwde was hij smidsknecht in die stad.

Hij trouwde met Jannetje de Groot, dochter uit het eerste huwelijk van de Hilversumse metselaar Jan de Groot. Zij werd geboren op 9 juni 1816. Vermeldenswaard is dat zij het laatste kind was dat door burgemeester Nicasius van Veerssen in het Hilversumse geboorteregister werd ingeschreven. Ruim een week later overleed hij op 43-jarige leeftijd en werd vervangen door Barend Andriessen. Dat Jacobus als Amsterdamse smidsknecht trouwde met een Hilversumse metselaarsdochter is minder vreemd dan men zou denken. Er bestonden al banden tussen de families Spijker en De Groot: vader Jan de Groot trouwde, na korte tijd weduwnaar geweest te zijn, op 24 december 1824 met de 34-jarige Trijntje Spijker uit Loosdrecht. Zij op haar beurt was eerder getrouwd geweest met Willem Hagen. Jannetje was dus aange trouwde familie van Jacobus Spijker. Dat Jacobus een ambacht beoefende zal de vader van de bruid zeker aangesproken hebben.

Naar Hilversum

Het jonge paar trouwde in Amsterdam en vestigde zich daar ook, maar al enkele jaren later begon Jacobus een eigen smederij in Hilversum. Volgens De Lange en De Groot zou dit rond 1845 zijn geweest, maar omdat het bevolkingsregister van Hilversum pas in 1850 begint, kunnen we dit niet nagaan. Dat een smidsknecht op den duur voor zichzelf begint, ligt voor de hand. Maar naar de re-



De familie Spijker rond 1880. Aan de rechterkant staand: Jacobus jr. en zittend: Hendrik Jan.

den waarom hij zich in Hilversum vestigde kunnen we slechts gissen. Het is mogelijk dat Jannetje niet kon aarden in het grote Amsterdam en heimwee naar Hilversum had. Maar Jacobus zal zeker ook mogelijkheden voor een eigen smederij in Hilversum hebben gezien. In dit dorp begonnen zich welgestelde Amsterdammers te vestigen en lieten er buitenverblijven bouwen, waarvoor o.a. hang- en sluitwerk gemaakt moest worden. Bovendien gebruikten die Amsterdammers koetsjes en rijtuigen, dus werk genoeg voor een hoef-, scherp- en kachelsmid.

Aanvankelijk vestigde Jacobus zijn smederij aan de Neuweg, maar tussen 1851 en 1855 verhuisde hij naar de Kerkbrink. Dat was voor een (hoef-)smid een veel betere plek omdat op die Kerkbrink de diligences aankwamen. Bovendien liep de straatweg van 's-Graveland naar Soestdijk over de Kerkbrink, toen de enige bestrate weg in het dorp en de facto de enige weg die goed rijdbaar was met een rijtuig. Er waren dus nogal eens paarden op de Kerkbrink en het ligt voor de hand dat Jacobus zich specialiseerde als hoefsmid.

Jacobus en zijn gezin woonde in het rechter Spijkerpandje dat rond 1770, na de grote brand, gebouwd moet zijn. Zijn smederij had hij achter het huis en was te bereiken door een smalle gang. Het linker Spijkerpand ontstond pas rond 1880 en huisvestte eigenlijk Jacobus' tweede smederij aan de Kerkbrink.

Nog aan de Neuweg kreeg het echtpaar een dochtertje, Marritje, dat echter maar twee maanden leefde. In het rechterpand aan de Kerkbrink werden twee zoons geboren: Hendrik Jan (1 april 1855) en Jacobus jr. (7 december 1857). Deze twee gebroeders zouden het nog ver schoppen.

Het gezin bereikte aan de Kerkbrink enige welstand. Het bedrijf liep blijkbaar goed: vanaf 1856 had Jacobus een smidsknecht in dienst: Gerrit van Eck. Deze vertrok in juni 1859 naar Loosdrecht om opgevolgd te worden door Harmen Juffer, oorspronkelijk uit Ermelo afkomstig. In 1862 had Jacobus, blijkens het bevolkingsregister, ook een smidsleerling onder zijn hoede: Jan de Groot, ongetwijfeld een neef van zijn vrouw. Ook had de familie Spijker in 1862 een inwonende dienstbode: Jannetje Geytenbeek, op 11 oktober 1835 in Soest geboren.



De eerste Spijker-catalogus verscheen in 1885 en telde 32 rijtuigontwerpen.

De gebroeders Spijker

Dat ook Hendrik Jan en Jacobus jr. het smidsvak leerden, lag voor de hand. Hun vader was een prima vakman die ze de fijne kneepjes van het vak kon bijbrengen. Op jeugdige leeftijd slaagde Jacobus jr. dan ook al voor het Rijksdiploma Hoefsmid, dat een moeilijk examen was. In die tijd was er een nauwe relatie tussen de smederij en de rijtuig- en wagenmakerij. Niet alleen werd het onderstel, maar ook al het hang- en sluitwerk van de rijtuigen door smeden gemaakt. De jonge Spijker-tjes liepen als een Hielke en Sietse Klinkhamer *avant la lettre* veel in de smederij van hun vader rond, ook aan de andere kant van de Zon en Maanstraat zal de rijtuigmakerij van Jacob Bronkhorst zeker hun aandacht getrokken hebben. De rijtuigindustrie maakte in de tweede helft van de negentiende eeuw een grote bloei door en de gebroeders Spijker besloten dan ook hun geluk op deze groeiemarkt te beproeven. In het bevolkingsregister van 1875 stond Hendrik Jan ingeschreven als smid, terwijl Jacobus jr. – toen 17 jaar oud – werd vermeld als rijtuigmaker. Daar Parijs in die tijd in de rijtuigmakerij de toon aangaf, verbleven de broers ook enige tijd in die stad om er hun opleiding af te ronden.

Een eigen rijtuigfabriek

In 1880 begonnen de gebroeders Spijker een eigen rijtuigfabriek aan het Stationsplein. Daar had de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij ten behoeve van de aanleg van de spoorlijn en de bouw van het station flink wat grond aangekocht. De HIJSM, niet vies van wat grondspeculatie, verkocht de grond die ze niet meer nodig had door aan beginnende ondernemers. De Spijkers moeten in 1880 al enig bedrijfs-



De in 1880 gebouwde rijtuigfabriek aan het Stationsplein, hoek Leeuwenstraat. Foto: Goois Museum.

kapitaal hebben gehad want ze kochten het stuk grond dat globaal werd omgeven door de het Stationsplein, de Leeuwenstraat, het Achterom en de Stationsstraat, alles bij elkaar 2100 vierkante meter groot. Daar bouwden ze hun rijtuigfabriek.

De gebroeders pakten de zaken groot aan. In 1881 hadden ze al 19 werklieden in dienst. Ze bouwden grote aantallen rijtuigen die niet alleen afzet vonden bij de welgestelde Amsterdammers. Veel rijtuigen werden geëxporteerd naar Nederlands Indië. De ligging van de fabriek was daarvoor ideaal: de rijtuigen konden, goed verpakt in kisten, per spoor naar Amsterdam vervoerd worden om daar ingescheept te worden.

De eerste catalogus van de fabriek uit 1885 telde al 32 rijtuigontwerpen waaruit de klant kon kiezen. De modellen varieerden van 'victoria's' tot 'coupé's, spyders, breaks, landauers en buggies', aanduidingen die deels nog steeds voor bepaalde automodellen worden gebruikt. Het succes van de fabriek was vooral te danken aan de goede en constante kwaliteit die de gebroeders leverden. Aan het lakwerk werd, met het oog op het klimaat

in de koloniën, veel aandacht besteed, terwijl op verzoek van de klant ook monogrammen of het familiewapen (zonder extra kosten) op het rijtuig aangebracht kon worden. Daar hadden ze zelfs een speciale wapenschilder voor in dienst. De Spijker-rijtuigen waren voor die tijd ook erg modern geconstrueerd. Daarvoor was vooral Jacobus jr. verantwoordelijk, die zich ontwikkelde tot een doorgewinterde en creatieve constructeur. Hendrik Jan's talenten lagen meer op het gebied van de bedrijfsleiding en de commerciële kant van de zaak. Toen de Spijkers in 1883 deelnamen aan de Internationale Koloniale en Algemene Uitvoerhandel Tentoonstelling in Amsterdam ontvingen zij voor hun Indië-rijtuigen een zilveren medaille.

De fabriek aan het Hilversumse Stationsplein werd al snel te klein en in 1886 verhuisden de Spijkers naar Amsterdam, waar ze hun fabriek vestigden aan de Kerkstraat en de Reguliersdwarsstraat. De fabriek aan het Stationsplein hielden ze in eigendom en verhuurden ze aan J.T. Scholte, die er een fabriek voor (gas-)lampen en metaalwaren begon. Lang heeft deze fabriek het niet volge-



De 60 PK-Spyker uit 1903 was de eerste auto ter wereld met een zescilinder motor en vierwielaandrijving. Foto uit: Spyker, een Nederlands fabrikaat.

houden, want in 1892 verkocht de familie Spijker het pand en de grond aan Bastiaan Karsdorp, timmerman te Woerden, die er een aantal nieuwe panden neerzette. Deze laatste zijn bij wat oudere Hilversummers nog wel bekend: de broodjeszaak van Pauw, café Bos, jongerencentrum De Fietsenstalling en, naar ik meen, een koffiehuis annex biljardzaal. Het stukje grond waarop het VVV-huisje

van Dudok heeft gestaan, was al eerder, in 1890, door de familie Spijker aan de gemeente verkocht.

In Amsterdam

De gebroeders Spijker hadden in 1886 niet alleen hun fabriek naar Amsterdam verhuisd, ook zelf waren ze naar die stad vertrokken. Toen vader Jacobus op 17 november 1889 aan de Kerkbrink op



De Spyker V3 was het laatste model vliegtuig dat Trompenburg maakte. Het einde van WO1 betekende ook het einde voor dit veelbelovende toestel. In totaal bouwde het bedrijf 110 vliegtuigen. Foto uit: Spyker, een Nederlands fabrikaat.



ruim 75-jarige leeftijd overleed, voegde hun moeder zich in Amsterdam bij hen. Jannetje Spijker-De Groot zou daar op 19 maart 1895 overlijden. De smederij aan de Kerkbrink werd verkocht aan smid Pieter van Walbeek, de naam die we veel op oude foto's van de Spijkerpandjes tegenkomen. Van Walbeek heeft hier tot ongeveer 1930 zijn smidsbedrijf uitgeoefend. In 1934 kwamen de panden in bezit van de firma Gerzon, weer later in handen van de firma Van den Brul.

Een jaar na hun komst in Amsterdam verplaat-

sten de gebroeders hun bedrijf opnieuw. In 1887 werd het gebouw van een failliete rijtuigfabriek aan de Stadhouderskade 114 betrokken, wat een grote uitbreiding betekende. Daarna volgde opnieuw groei van het bedrijf en ook de export naar het Verre Oosten nam steeds grotere vormen aan. In verband met die export naar Engelstalige gebieden veranderde de merknaam: van Spijker naar Spyker, dus met een Griekse Y. Maar op den duur moest toch vreemd kapitaal aangetrokken worden en in 1891 zetten de gebroeders Spijker hun firma om in een naamloze vennootschap, de N.V. Rijtuigfabriek v/h Gebroeders Spijker. De gebroeders werden beiden directeur, terwijl J.H. van Eeghen, H.J. Rahusen en S.W. Schaaper als commissaris werden aangesteld. Deze drie waren niet de minsten in het toenmalige Amsterdamse financiële wereldje. Het was waarschijnlijk via Van Eeghen dat de gebroeders in 1897 de opdracht in de wacht sleepten voor de bouw van de Gouden Koets. Daarvoor was onder de Amsterdamse be-



De Gouden Koets is het bekendste rijtuig dat de gebroeders Spijker bouwden. Foto uit: Spyker, een Nederlands fabrikaat.

volking geld ingezameld, en de Gouden Koets was bedoeld als geschenk van het Amsterdamse volk aan Koningin Wilhelmina bij haar troonsbestijging in 1898. Zij zou de koets echter pas in 1901 aanvaarden (zo ging dat toen) en voor het eerst in dat jaar gebruiken bij haar huwelijk met Prins Hendrik. Ter gelegenheid van dat huwelijk maakte het koninklijk paar een rijtoer in de Gouden Koets door Amsterdam.

De bouw van de Gouden Koets was een niet geringe, en eervolle opdracht. De kosten bedroegen uiteindelijk f 120.000, een voor die tijd enorm bedrag. Kosten nog moeite werden dan ook gespaard. Er werd veel teakhout uit Java gebruikt dat voor een belangrijk deel verguld werd. In totaal hebben 12 arbeiders anderhalf jaar aan de koets gewerkt. Het schilderwerk (diverse allegorische voorstellingen) werd gedaan door professor Van Waay, hoogleraar aan de Rijksacademie voor Beeldende Kunsten. Het was het grootste maar tevens één van de laatste rijtuiggen die de gebroeders maakten, want kort daarna zouden ze geheel overschakelen op de productie van auto's. Deze Spyker-auto's zouden, door hun kwaliteit, wereldberoemd worden. Het zal ook weer Jacobus jr. zijn geweest die als constructeur vele vernieuwingen doorvoerde. Zo waren de gebroeders de eerste ter wereld die met een auto met vierwielaandrijving en een zescilindermotor op de markt kwamen. Maar voor de bouw van die auto's moest er een nieuwe fabriek komen, die in 1898 werd gebouwd op een terrein aan de Amsteldijk, waar eens het buitenhuis Trompenburg van admiraal Maarten Tromp had gestaan. De NV werd bij die gelegenheid omgedoopt tot NV Industriële Maatschappij Trompenburg, waarbij het bedrijfskapitaal behoorlijk werd uitgebreid. Medio 1899 was de verhuizing een feit.

De Spyker-auto's deden vaak mee aan betrouwbaarheidsritten en oogsten veel lof, zodat een goede afzet bereikt werd. Maar eind 1906 ontstond er een Europese recessie en tot overmaat van ramp zegde de Parijse importeur op het laatste moment een bestelling van 500 auto's af, waardoor Trompenburg ernstig in de problemen kwam. Hendrik Jan, die zich na vele verkoopreizen min of meer in Nederlands Indië gevestigd had, werd door Jacobus jr. teruggeroepen naar Holland. Op de terugweg deed hij eerst nog Engeland aan waar hij al-



Hendrik Jan tijdens zijn verblijf in Solo op Java. Uit: Spyker, een Nederlands fabrikaat.

lerlei handelsbesprekingen hield. Maar de veerboot Harwich-Hoek van Holland die hij nam, zonk in de nacht van 20 op 21 februari 1907 in een vliegende storm voor de Nederlandse kust, waarbij Hendrik Jan omkwam. Zelfs zijn lichaam is nooit gevonden. Opmerkelijk is dat Prins Hendrik, die in wellicht het beroemdste Spijker-rijtuig getrouwd was en tot dan toe nog geen enkele maatschappelijke functie had bekleed, zich juist door deze ramp voor het redden van drenkelingen ging interesseren en voorzitter van de Nationale Bond voor het Reddingswezen werd.

Jacobus was door de dood van zijn broer danig van slag en trok zich terug uit de directie van Trompenburg. Wel hield hij zich nog bezig met nieuwe uitvindingen. In 1931 verliet hij Amsterdam om aan de Lindenlaan in Bussum te gaan wonen. Inmiddels was Trompenburg tot grote bloei gekomen. Tijdens de Eerste Wereldoorlog maakte de fabriek



De schipbreuk van de veerboot S.S. Berlin voor Hoek van Holland in de nacht van 20 op 21 februari 1907. Collectie Het Loo.

zelfs vliegtuigen, maar in de jaren '20 ging het, mede door de sterke concurrentie uit het buitenland, snel bergafwaarts. In 1926 werd de firma geliquideerd. Jacobus jr. stierf op 21 maart 1932 in de stationswachtkamer van Baarn aan een hartinfarct, na een bezoek aan zijn jarige dochter Annie.

Terugblik

Het belang van de Hilversumse gebroeders Spijker en alles wat ze bereikt hebben, kan niet snel overdreven worden. Hun naam is door hun producten de wereld rondgegaan. Naast de rijtuigen (waarvan het aantal niet meer te achterhalen valt) zijn er tussen de 1500 en 2000 Spijkerauto's gemaakt met daarnaast nog eens 110 vliegtuigen en 200 vliegtuigmotoren. Een niet geringe prestatie voor twee Hilversumse jongens.

Enkele van hun producten zijn nog steeds te bewonderen. De Gouden Koets zien we uiteraard nog steeds elke derde dinsdag van september. Daarnaast zijn er een aantal rijtuigen te zien in het Nationaal Rijtuig Museum te Leek (Groningen). Verder is er nog een Spijkercollectie te vinden in het Nationaal Automobielmuseum in Raamsdonkveer.

Bronnen

- De Groot, H. en P.W. de Lange, 'De Icarusvlucht van twee Hilversummers', in: *Tussen Vecht en Eem* jrg. 1, 1970, p. 221-226.
- De Kerkbrink. *Rapportage van de Monumentencommissie Hilversum, over de cultuur-historische aspecten van panden en percelen, die bij het project 'Kerkbrink' zijn betrokken*. Hilversum, 1981.
- W. Oude Weernink, *Spijker, een Nederlands fabrikaat*. Wassenaar 1976 & 1998 (tweede, geheel herziene druk)
- V. van der Vinne, *Spijker 1898-1926*. Amsterdam 1998.
- Streekarchief Gooi en Vechtstreek te Hilversum, Bevolkingsregister gemeente Hilversum, 1850-1939

