

SPIJKER OF SPYKER

Hendrik Jan en Jacobus Spijker kregen een gedegen opleiding in de smederij van hun vader in Hilversum. In 1880 besloten ze om samen een rijtuigfabriek te beginnen onder de naam Rijtuigfabriek Gebrs. Spijker. Omdat ze uitsluitend kwaliteitsproducten leverden, wisten ze al snel een grote klantenkring op te bouwen. De behuizing in Hilversum werd te klein en in 1886 verplaatsten ze hun bedrijf naar Amsterdam. Ook was er uitbreiding van het bedrijfskapitaal nodig en in 1891 werd de N.V. Rijtuigfabriek v/h Gebrs. Spijker opgericht. In 1897 kreeg het bedrijf de vererende opdracht voor de bouw van de gouden koets en in 1898 vond de aanbidding plaats aan H.M. Koningin Wilhelmina. Inmiddels begrepen de gebroeders Spijker heel goed dat de automobiel in de toekomst het rijtuig zou gaan vervangen. Ze maakten studiereizen naar Frankrijk en de Verenigde Staten om de fabricagemethoden van automobielfabrieken te leren kennen. Daarna werd het besluit genomen om het bedrijf uit te breiden met een automobielfabing. Omdat hiervoor meer geld en ruimte nodig was, werd in 1898 de N.V. Industriële Maatschappij "Trompenburg" opgericht. Het bedrijfskapitaal was f 700.000,- en er werd een hypothecaire lening afgesloten van f 500.000,- voor de bouw van een nieuwe fabriek aan de Amsteldijk. De fabriek kwam op de plek van de oude buitenplaats "Trompenburg", waar admiraal Cornelis Tromp woonde en ontleende hieraan haar naam. Het bedrijf kreeg af en toe klanten die een automobiel als chassis hadden gekocht en die bij de gebroeders Spijker een koetswerk naar eigen keuze op het chassis lieten bouwen. Het chassis kwam meestal van Benz en bij Spijker begonnen ze verbeteringen aan de wagens aan te brengen voordat het koetswerk gemonteerd werd.

Er werd besloten om een verbeterde wagen te construeren en deze onder de naam Spijker-Benz op de markt te brengen. De eerste Spijker-Benz wagens werden in 1899 te koop aangeboden. Op de derde R.A.I.-tentoonstelling in 1900, in het Paleis voor Volksvlijit in Amsterdam, werden de Spijker-Benz wagens geëxposeerd, maar ook een wagen die de eerste echte Spijker-automobiel was. Intussen was de bouw van de nieuwe fabriek aan de Amsteldijk al aardig gevorderd en in 1901 werd deze in gebruik genomen.

Ondanks de vakbekwaamheid van de gebroeders Spijker, bleek dat voor de constructie van een complete automobiel toch wel wat meer technische kennis vereist was. Jacobus kwam steeds weer met nieuwe ideeën, maar zijn vindingen waren lang niet allemaal in de praktijk bruikbaar. Hendrik Jan was meer realistisch ingesteld en moest vaak de wat al te fantastische plannen van Jacobus uit z'n hoofd praten. Het organisatie- en verkooptalent van Hendrik Jan was voor Trompenburg van onschatbare waarde.

In 1901 werd de Belgische constructeur Jacobs in dienst genomen en in 1902 ging ook z'n landgenoot Lavolette voor Spijker werken. Zijn constructies zouden de grondslag vormen voor bijna alle volgende Spijker auto's. Omdat bijna de gehele productie naar Engeland werd geëxporteerd, werd in 1903 de naam gewijzigd in Spyker, de "ij" was voor de Engelsen onuitspreekbaar.

De naam Spyker werd wereldberoemd toen in 1903 de eerste zescilinder ter wereld werd geëxposeerd op de Olympia-Show in Londen en op de Parijse Salon.

Na 3 jaar afwezig te zijn geweest, was Spyker in 1906 terug op de R.A.I. met een prachtige stand. De verkoop in Nederland en Nederlands-Indië werd nu door Verwey & Lugard ter hand genomen.

Eind 1906 liep de export naar Engeland sterk terug door een geheel onverwachte economische teruggang, waardoor de vooruitzichten voor 1907 nogal somber waren. Begin 1907 werd Hendrik Jan, die in Nederlands-Indië verbleef, teruggeroepen in verband met de moeilijke situatie van het bedrijf. Op de terugweg ging hij bij z'n Engelse vriend Elsworth langs voor financiële hulp. Toen zij samen met het schip "Berlin" de overtocht naar Nederland maakten, sloeg het noodlot toe. De "Berlin" verging bij Hoek van Holland en beide overleefden het niet. De dood van Hendrik Jan sloeg in als een bom.

De economische recessie werd in 1907 in ons land goed merkbaar en door het gebrek aan goede leiding kreeg het bedrijf het financieel steeds moeilijker. Op 5 oktober 1907 werd surséance van betaling aangevraagd en Jacobus werd ontslagen als directeur. Op 1 april 1908 volgde het faillissement waarbij de schuldeisers genoeg namen met betaling van 25% van de vorderingen. Men hoopte dat deze oplossing de meeste kans bood om nog iets van het geïnvesteerde kapitaal te redden. Het bedrijf ging nu zelf de verkoop van auto's ter hand nemen zodat er een eind kwam aan het dealerschap van Verwey en Lugard.

Op 8 augustus 1908 werd het bedrijf opnieuw opgestart als N.V. Industriële Maatschappij "Trompenburg". In 1909 kwam er een opleving in de economie en 1910 was een goed jaar voor Spyker. Men ging ook vrachtwagens van het Zwitserse merk Saurer importeren en verkocht deze onder de naam Saurer-Spyker.

In 1912 liepen de resultaten terug, o.a. door de enorme concurrentie uit Amerika. De aandeelhouders besloten in 1914 om het bedrijf te verkopen. Een groep financiers, met als hoofdrolspeler F.H.

Fentener van Vlissingen, nam het bedrijf over en vliegenier Henri Wijnmalen werd in 1915 benoemd als directeur.

In de eerste wereldoorlog kwam de autoproduktie nagenoeg stil te liggen door het gebrek aan materialen. Ook verliet constructeur Lavoilette het bedrijf. Door de relaties van Wijnmalen, fuseerde het bedrijf in 1915 met de "Nederlandse Vliegtuigenfabriek" tot de N.V. Nederlandsche Automobielen- en Vliegtuigfabriek "Trompenburg" en ging vliegtuigen leveren aan defensie.

Toen aan de oorlog een einde kwam, begon men in 1919 weer met de automobielfabricage.

Het gebrek aan een constructeur van het formaat Lavoilette deed zich nu gelden. De concurrentie uit Amerika was zo groot dat men bij Trompenburg besloot om een prestigieuze wagen op de markt te brengen in de klasse van Hispano Suiza, Minerva en Rolls-Royce. De wagen werd ontworpen door Frits Koolhoven, vliegenier en vriend van Wijnmalen. De auto was een assemblageproduct, bestond grotendeels uit buitenlandse componenten, maar maakte een zeer goede indruk op de Olympia-Show in 1920 in Londen. De Spyker C-4 kreeg in Engeland de naam "Rolls-Royce of the continent".

Helaas kwam de export naar Engeland in het gedrang omdat men zware belastingen ging heffen om de eigen auto-industrie te beschermen. Om zelf ook een kleine wagen te kunnen leveren, kocht men deze bij Mathis in Straatsburg. Ze werden van een nieuw merkembleem voorzien en als Spyker-Mathis verkocht. Dit werd echter ook geen succes omdat de prijs aanzienlijk hoger lag dan die van Amerikaanse auto's. In 1921 begon men met het bouwen van vrachtauto's, terwijl er in dat jaar weer een economische teruggang was. De naam van het bedrijf werd nog gewijzigd in Spyker Ltd., waarbij de heer Fentener van Vlissingen nagenoeg de enige aandeelhouder was. In 1922 ging de zaak failliet, waarbij hij de vier miljoen gulden die hij geïnvesteerd had geheel verloren zag gaan. Omdat er nog voorraden waren, werden de werkzaamheden voortgezet en konden er nog auto's geleverd worden. In 1923 werd de fabriek door curatoren verkocht en in 1924 werd de N.V. "Spyker Automobielfabriek" opgericht. Er werd weer kapitaal in de fabriek gestoken, maar resultaten bleven uit en men besloot om de zaak te liquideren. In 1926 volgde de publieke verkoping van de inventaris, voorraden, gereedschappen en automobielen.

Henk Groothuis

Uit: V.V.O.F. Mededelingenblad Nr. 5 van november 2008, blz. 6 – 8 en 13.