

## **DE HOLLANDSCHE PATENT METAALINDUSTRIE**

### **DEEL 1. HET BEDRIJF IN UTRECHT**

Herbert Kuner

**De Hollandsche Patent Metaalindustrie (Hopmi) was een bedrijf met een opmerkelijke geschiedenis: Hopmi maakte als onderdelenleverancier voor de rijwielbranche interessante producten en de ontwikkeling van de onderneming zelf toonde in ruim veertig jaar tijd vele boeiende facetten.**

#### **De oprichters: familie De Vries**

De geschiedenis van de Utrechtse rijwielslotenfabriek Hopmi begint met de technicus Klaas de Vries Cz. uit Zaandam. Hij vestigde zich in 1911 in Utrecht met zijn vrouw, hun vier zonen en twee dochters. De volgende vijf jaar schreef hij drie verhuizingen en twee faillissementen op zijn naam. Het eerste faillissement was in 1912, waarbij ook zijn oudste zoon Anthonie Hendrik betrokken was, en het tweede eind 1916. Om welke activiteiten het daarbij ging is niet bekend. Voor De Vries was dat hoe dan ook geen reden om stil te gaan zitten. Hij had al in juni 1916 een octrooiaanvraag voor een rijwielslot in de vorm van een cijferslot ingediend en in 1917 was de ontwikkeling daarvan afgerond. Toen

werd in het woonhuis van de familie De Vries, een groot hoekpand aan de Biltstraat 150, de Hollandsche Patent Metaalindustrie (Hopmi) opgericht. Eigenaar was volgens de adresboeken de 26-jarige tweede zoon van Klaas, Cornelis de Vries. Dit had ongetwijfeld met de faillietverklaring van vader Klaas in 1916 te maken.

De Vries had met zijn fietsslot veel succes. Het was een van de eerste deugdelijke rijwielsloten die in Nederland verkocht werden.

Bovendien was er aan het einde van de Eerste Wereldoorlog extra behoefte aan een fietsslot; vanwege de bandenschaarste werd het stelen van een fiets lonend, alleen al vanwege de banden. Zo duurde het niet lang voordat veel fietsmakers en ook enkele rijwielabrikanten zoals b.v. Burgers al hun verkochte fietsen van een klokslot voorzagen.

In de eerste jaren van haar bestaan was de Hopmi volop in beweging. Al één jaar na de oprichting werd het bedrijf verplaatst naar een vrijgekomen bedrijfsgebouw aan de Wolvenstraat 6-8. Naast de rijwielsloten werden in de in de jaren twintig ook andere fietsonderdelen



*Firma P.H. Hörmann, Jan Meijenstraat 50-52 (1913), latere vestiging van de Hopmi.*

*(Foto Volksmuseum Wijk C)*

geproduceerd, zoals bagagedragers, zadels en het opvouwbare Hopmi-stuur. In 1921 verhuisde de Hopmi opnieuw, dit keer naar een fabrieksgebouw aan de Jan Meijenstraat 50/52 midden in de Utrechtse volksbuurt Wijk C. Enkele maanden later verhuisde ook de derde zoon van De Vries, Herman, naar het fabrieksgebouw aan de Jan Meijenstraat,

en drie jaar later een van zijn dochters met schoonzoon. Uit oude adresboeken blijkt herhaaldelijk, dat de hele familie De Vries min of meer bij het bedrijf betrokken was. In januari 1924 werd de Hollandsche Patent Metaalindustrie omgezet in de N.V. Metaal Industrie 'Het Klokslot' met vestigingen aan de Jan Meijenstraat 50/52 en de Oranjestraat 17.

Directeuren waren Klaas en Cornelis de Vries, de commissarissen waren ondermeer C.S. van Dobben de Bruyn, Robert van Woelderen en Willem van Laar. Het vermoeden bestaat dat de familie De Vries geld nodig had om de zaak draaiende te houden of uit te breiden en dat de commissarissen tevens geldschietters waren.



*Hopmi-eigenaar Willem van Laar (1939)  
(Fotoverzameling H. Herber)*

Wat er precies speelde is niet duidelijk, vast staat dat de jonge NV negen maanden later door de rechtbank failliet verklaard werd. Maar dat betekende noch voor de Hopmi, noch voor de werkzaamheden van de familie De Vries het einde. Een half jaar na het faillissement, in april 1925, maakte het bedrijf een doorstart onder de naam Slotenfabriek Hopmi en in 1929 werd

het weer in een NV omgezet. Directeur was Willem van Laar, terwijl Van Woelderen en Van Dobben de Bruyn de functie van commissaris vervulden. De naam De Vries komt in de akte uit 1925 niet meer voor. Van Laar dreef samen met zijn broer een handel in ijzerwaren aan de Catharijnesingel en zou de Hopmi de komende twintig jaar in handen hebben. De dagelijkse leiding van het bedrijf liet hij echter altijd aan anderen over.

Vermoedelijk berustte de deelneming van Van Laar in de Hopmi op een al langer bestaande zakelijke relatie - de twee bedrijven behoorden immers tot dezelfde bedrijfstak.

De eerste jaren bleef de familie De Vries nog bij de Hopmi actief. In 1926 ging Klaas de Vries zelfs nog met zijn zonen Cornelis en Klaas jr. (die in de adresboeken respectievelijk als 'fabrikant' en 'monteur slotenfabriek' staan vermeld) in de Jan Meijenstraat 50 wonen, om enkele maanden later alweer te vertrekken. Als laatste vertrok de schoonzoon van De Vries in 1927 uit de Jan Meijenstraat.

Uit de archiefstukken blijkt nog, dat Anthonie Hendrik de Vries in 1931 directeur werd van de Telephone Lock Company in Zeist en zijn vader Klaas in 1935 op 72-jarige leeftijd de functie van commissaris van dat bedrijf mocht bekleden. Uit dit alles komt Hopmi-oprichter Klaas de Vries als een zeer ondernemende technicus naar voren, die gezien de

herhaaldelijke faillissementen zakelijk niet zeer succesvol was.

### **Rustige jaren dertig**

De jaren dertig waren een betrekkelijk rustige periode voor de Hopmi. De dagelijkse leiding was nu in handen van Fred Meyers, de schoonzoon van Willem van Laar. Herke Tulp, een Zuilenaar die al op jonge leeftijd in het bedrijf was gekomen, was bedrijfsleider. Tijdens de economische crisis begin jaren dertig ging de Hopmi het productieprogramma sterk verbreden. Stalen meubels waren toen een nieuwe trend. De Utrechtse Machinale Stoelen Meubelfabriek (UMS/Pastoe) en de Hopmi ontwikkelden samen stoelen, bureaus en schoolmeubelen van stalen buizen en multiplex, dan wel met bekleding, naar ontwerp van architect H.F. Mertens. Het houtwerk en de stoffering werden door UMS gedaan, voor de metaalbewerking was de Hopmi de aangewezen partner. Het contact tussen deze bedrijven was te danken aan het feit dat Willem van Laar en de UMS-directeur burens van elkaar waren. Een bijzonderheid van de stoelen was dat deze uitneembaar waren met behulp van schroefbussen in de buizen van het frame. Dit systeem was ontwikkeld door de Hopmi, die er octrooi op aangevraagd had. De meubels werden vanaf 1932 als UMS-producten verkocht, maar het lijkt dat het

gehoopte commerciële succes uitbleef. In 1934 nam de Hopmi de exploitatie over. In 1933 werd de productie van hang- en sluitwerk ter hand genomen; afnemer was commissaris C.S. van Dobben de Bruyn, die het hang- en sluitwerk vanuit een Hopmi-vestiging in de Gasthuissteeg verkocht. Ook de productie van de meubels was in deze tweede fabriek. Daarnaast produceerde de Hopmi voor korte tijd zelfs een door bedrijfsleider Tulp bedachte spoel - de zogenaamde 'Tulpspoel' - waarmee een kristalontvanger voor radio-ontvangst gebouwd kon worden.



*Hopmi meubel Herber*

De belangrijkste tak en financiële steunpilaar van de onderneming bleef echter de fabricage

van rijwielonderdelen. De Hopmi vervaardigde diverse soorten sloten, bagagedragers, achterlichten (die in de jaren dertig wettig verplicht werden), reflectoren, zadels en belastingplaathouders. In totaal stonden in die tijd 30 à 40 mensen op de loonlijst, waarvan veel Wijk C'ers.

### **De Tweede Wereldoorlog**

De bezetting van Nederland door de Duitse Wehrmacht in mei 1940 had voor de Hopmi ingrijpende consequenties. Willem van Laar en zijn schoonzoon Fred Meyers waren joods en moesten zich vanaf 1940/1941 schuil gaan houden. De Hopmi werd als 'kriegswichtiges Betrieb' gekwalificeerd en ging volop fietsslotten en hang- en sluitwerk maken, die naar Duitsland werden vervoerd.

De meubelafdeling werd voorgoed gesloten.



*Het  
"OZO" slot*

In het eerste jaar van de oorlog zag de Hopmi nog kans om voor de Nederlandse markt een ringslot onder het merk 'OZO' te maken. De letters stonden voor de leus „Oranje zal overwinnen”, die in het geniep als groet werd gebruikt. Het OZO-slot werd bovendien in een rood-wit-blauw doosje verkocht. In november 1940 volstond het NSB-blad Volk en Vaderland in een reactie hierop nog met het cynische commentaar: „Werkelijk, van de N.V. Slotenfabriek Hopmi te Utrecht een origineele vondst!” In augustus 1941 kreeg de fabrikant van de Duitse politie echter het bevel alle OZO-slotten uit de handel te nemen.

In hetzelfde jaar werd Johannes Jacobus Herber directeur. Herber was al in februari 1922 op 17-jarige leeftijd als kantoorbediende bij de Hopmi in dienst getreden. In april 1940 was hem procuratie verleend. Samen met bedrijfsleider Tulp moest Herber de Hopmi door de moeilijke oorlogsjaren heen manoeuvreren - een uiterst precare taak. Niet in de laatste plaats, omdat hij onder de ca. 30 mannelijke en vrouwelijke arbeiders ook een handvol onderduikers aan het werk had. Herber kon voor deze mensen officiële papieren laten regelen (met valse namen erop) waarmee ze in zijn bedrijf konden werken, dit vanwege het predikaat 'kriegswichtiges Betrieb'. Een van deze onderduikers was Frans Faase. Hij herinnert zich nog een aantal clandestiene

streken uit die tijd. Zo werden, toen er een levering cokes aangevoerd zou worden, van tevoren de pennen uit de scharnieren van de kelderluiken gehaald, zodat de werknemers een deel van de cokes uit de kelder konden meenemen. Ook maakten ze voor zichzelf van de grote voorraden plaatijzer bakblikken voor kleine broodjes en koeken. Op een gegeven moment gingen een paar van de arbeiders stiekem de sleutels bij de verkeerde fietsloten inpakken. Faase: „Toen de leiding dat hoorde hebben ze wel zitten zweten.”

Herber zal menigmaal gezweet hebben.

Er rustte een zware druk op hem, zeker vanaf het moment dat in februari 1942 in het kader van de 'Verordening tot verwijdering van joden uit het bedrijfsleven' E.L.F. Böcker als bewindvoerder (Verwaltungstreuhänder) voor de Hopmi werd aangesteld. Böcker was van Duitse afkomst en werkte voor fietszadelfabrikant Lepper in Dieren, toen nog een dependance van de firma Lepper uit Bielefeld. Hij had in de oorlog verschillende bedrijven onder zijn beheer zoals de Hopmi en bezocht deze regelmatig om de gang van zaken te controleren. Daarbij onttrok hij grote bedragen aan het bedrijf, ondermeer door middel van hoge declaraties en door stortingen in de 'Verwaltungskasse'.

In de zomer van 1944 gebeurde met de Hopmi dat wat met alle andere joodse bedrijven tijdens de bezetting gebeurde:

de firma NV Slotenfabriek Hopmi werd geliquideerd en alle eigendommen en rechten werden overgedragen aan een nieuwe, niet-joodse eigenaar. In het geval van de Hopmi was dat Böcker zelf, die het bedrijf als 'Slotenfabriek Hopmi' voortzette. Voor de dagelijkse bedrijfsvoering had dit voorlopig geen consequenties.

De situatie veranderde pas na 'Dolle Dinsdag' (5 september 1944). Er kwam een 'Sprengruppe' die een aantal essentiële machines en electriciteitskasten opblies. Niet veel later werd een groot deel van de machines van de Hopmi naar Duitsland afgevoerd omdat ze daar zogenaamd veiliger stonden. Een aantal medewerkers sneed nog van tevoren met scherpe messen de drijfriemen van de machines los. De riemen werden eerlijk verdeeld, want daarmee konden weer schoenzolen gerepareerd worden.

De productie van fietsloten stortte zodoende in november 1944 in elkaar. In plaats daarvan werden tijdens de hongerwinter nog wel zogenaamde nooddacheltjes geproduceerd, waarop men water of kleine hoeveelheden etenswaren kon koken. Deze werden door het personeel gebruikt om ze voor bijvoorbeeld boter of eieren te ruilen. Op deze manier sleepte de Hopmi zich door de laatste oorlogsmaanden.

### **De naoorlogse hausse**

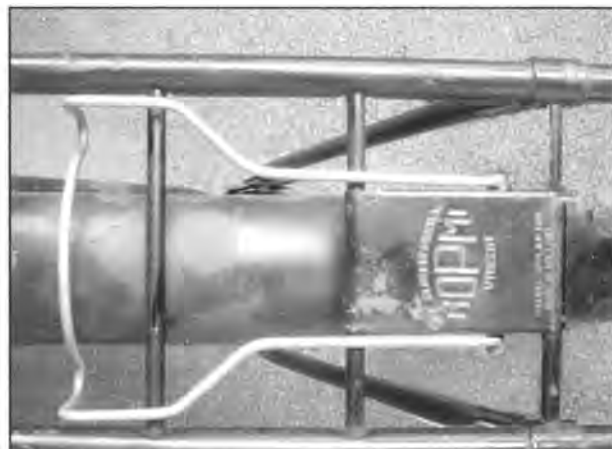
Na de oorlog keerden Van Laar als eigenaar van de Hopmi en Van Woelder en Van Dobben de Bruijn als commissarissen terug. Herber bleef met de dagelijkse leiding belast. Het machinepark werd hersteld en vanaf oktober 1945 produceerde de Hopmi weer. In januari 1946 werd de afdeling hang- en sluitwerk verkocht aan P.J. van Dobben de Bruijn uit Bodegraven, vermoedelijk een zoon van de Hopmi-commissaris. Hij zette dit deel van het bedrijf voort onder de naam Hang- en Sluitwerkfabriek DOBRU.

De Hopmi produceerde voortaan nog alleen maar sloten en bagagedragers.

Van Laar was Herber na de oorlog zeer erkentelijk voor wat deze tijdens die moeilijke periode had gedaan. Mede daarom verkocht Van Laar, die inmiddels de zeventig gepasseerd was, het bedrijf niet lang na de oorlog aan Herber, die de koopsom tot 1964 in termijnen voldeed. Van de financiële schade die tijdens de oorlog was geleden zag Van Laar weinig terug. Pas in de jaren vijftig werd de Hopmi door de Raad voor het Rechtsherstel voor een fractie van de tijdens de oorlog onttrokken goederen gecompenseerd.

Maar de Hopmi profiteerde in de naoorlogse jaren wel flink van de grote inhaalvraag naar rijwielen en rijwielonderdelen, waardoor het bedrijf er financieel weer snel bovenop kwam.

Het bedrijfskapitaal werd in 1948 verdubbeld. De omzet bereikte met name in de jaren tussen 1948 en 1951 recordhoogtes. De jaarwinsten lagen op bijna het dubbele van wat er in de jaren dertig werd verdiend. Het aantal medewerkers steeg naar ruim 100 en de fabriekshal moest aan de achterzijde met enkele meters worden vergroot.



*Bagageklem*

Een belangrijk deel van de winst werd met de export verdiend. De verkoop in landen zoals Nederlands-Indië was stukken lucratiever dan die op de Nederlandse markt. De Hopmi exporteerde in die tijd tienduizenden bagagedragers en honderdduizenden rijwielsloten naar landen als België, Finland,

Maleisia, Indonesië, Zuid-Afrika, Nigeria, Egypte en Mexico. Binnen Nederland behoorden in de jaren vijftig fietsfabrikanten als Simplex en Locomotief tot de grote klanten, maar ook bromfietsfabrikant Pluvier uit Rotterdam (bagagedragers). Een andere groep klanten waren de rijwielgrossiers, die de Hopmisloten en -bagagedragers aan fietsmakers doorverkochten, maar ook op eigen fietsen onder eigen merk monteerden. Omstreeks 1950 kreeg de Hopmi een grote opdracht van het Nederlandse leger. Elke militair moest van twee persoonlijke hangslotjes worden voorzien, een voor zijn plunjezak en een voor zijn kastje.

### **Kentering**

Vanaf 1953 kenterde de gunstige verkooppositie van de Hopmi. De naoorlogse inhaalvraag was grotendeels verzadigd. De export liep drastisch terug, ondermeer omdat de exportmogelijkheden naar de voormalige koloniale landen via tussenpersonen wegvielen. In de jaren van de lucratieve export had directeur Herber de Nederlandse markt verwaarloosd. Concurrenten als slotenfabrikant Van Leeuwen (Veenendaal) en de bagagedragerfabrikanten Rijnstaal (Arnhem), Steco (Stroe) en Roelewiel (Woudenberg) profiteerden hiervan. In 1954 besloot bovendien het Nederlandse

leger om de hangsloten voortaan in Italië te kopen. Italië was toen nog een lagelonenland, waar de sloten volgens het leger voor maar f 2,25 ingekocht konden worden.

Onder invloed van al deze factoren daalde de winst en in 1956 werd zelfs verlies geboekt. Eind jaren vijftig besloot Herber met de Hopmi uit Wijk C. te vertrekken. Het bedrijf paste niet meer in deze omgeving; de bereikbaarheid voor vrachtwagens werd steeds moeilijker, de grond was inmiddels meer waard geworden en de hele wijk zou in ieder geval binnen afzienbare tijd op de schop gaan. Herman Herber, de zoon van Johannes Herber en vanaf 1953 in administratieve en commerciële functies voor de Hopmi werkzaam, oordeelt hierover achteraf als volgt: „In 1956 stonden de onroerende goederen nog voor een aanzienlijk bedrag op de balans. Ik heb later tegen mijn vader gezegd: „Je had stil moeten gaan leven toen je het pand in Utrecht verkocht had.” Hij was toen al in de vijftig, maar voor zijn personeel wilde hij toch nog weer ergens een bedrijf opzetten.

### **Samenvatting**

Het verloop van de ontwikkeling van de Hollandsche Patent Metaalindustrie is kenmerkend voor de talrijke bedrijven uit de (rijwiel)industrie die in de vroege twintigste eeuw zijn gestart. In de eerste tijd was het een



innovatieve onderneming met - zoals uit de beschikbare gegevens te concluderen valt - een wankelende financiële positie. De jaren dertig waren een fase van consolidatie. De jaren vijftig brachten een ander economisch tijdperk met zich mee, waarin efficiënte productie en een lage kostprijs belangrijker waren dan de levensduur van de producten. Voor bedrijven die niet op de veranderingen wisten in te spelen was geen ruimte meer. Alleen door de naoorlogse inhaalvraag en de export werd dit probleem bij de Hopmi nog enkele jaren gecamoufleerd.

Opvallend is het relatief grote aantal verschillende eigenaren (vier) van de Hopmi binnen de 55 jaar van het bestaan van de onderneming. Wat de geschiedenis van de Hopmi verder bijzonder maakt zijn de persoonlijke achtergronden van de gebeurtenissen die in het bedrijf speelden. Zoals de persoon van oprichter Klaas de Vries, die zijn hele gezin nauw bij het bedrijf betrok. Welk verband bestond in de jaren twintig tussen de familie De Vries en de firma Van Mouwerik & Bal? Wat speelde zich af betreffende het faillissement en de overdracht aan Willem van Laar in 1924/1925? Hoe was de verhouding tussen De Vries en Van Laar? Er zijn aanwijzingen dat niet alleen Van Laar maar ook De Vries joods was. Ook over de oorlogsjaren, de onderduikers en de situatie

van Willem van Laar in die tijd zal nog veel meer te vertellen zijn dan datgene wat aan de hand van de beschikbare bronnen achterhaald kon worden. De man die de langste tijd de verantwoordelijkheid voor de Hopmi droeg en die zijn hele werkzame leven aan dit bedrijf had gewijd, had het kunnen vertellen: Johannes Jacobus Herber. Hij overleed in 1980.

Met bijzondere dank aan Herman Herber.  
Met dank aan de andere bronnen: Frans Faase,  
Hans Ruissen, Bureau voor de Industriële  
Eigendom, Het Utrechts Archief,  
Volksbuurtmuseum Wijk C,  
Firma UMS/Pastoe.

\*\*\*

Rectificatie bij artikel "Kom of bel" van Hans de Groot.

De dame die in het artikel "Kom of Bel" naast Frans van Huizen op de foto staat is mevr. Els van Dok. Zij en haar man, Wim van Dok, hadden een groentewinkel op Nachtegaallaan 1, in het pand dat tegen het pand van Van Huizen was aangebouwd. Bij welke gelegenheid de foto werd gemaakt is niet bekend.