



De familie Jongerius met vader Bastiaan (met hoed) omstreeks 1905. Moeder Jongerius is overleden in 1903. Deze foto zal enige tijd daarna gemaakt zijn en de vrouw geheel links bij het theetafeltje behoorde niet tot de directe familie, maar was waarschijnlijk iemand die in huis hielp. Op de achterste rij staan (v.l.n.r.): Jos, Jan, Ka, Dorus en Michiel. Op de voorgrond Let, (bekend in de familie als Tante Zus), vader Bastiaan, Co en Herman. Jan, Michiel, Co en Jos zouden een rol vervullen in het bedrijf. Ook Aletta (tante Zus) werkte er op kantoor. Ka en Dorus bleven hovenier en Herman werd Witte Pater en overleed in Afrika.

“ ’t Komt in orde”

Het verhaal van het bedrijf en de bijzondere villa van Jan Jongerius

Het nieuwe huis dat fabrikant Jan Jongerius en zijn gezin in 1938 aan het Merwedekanaal betrokken, baarde in het keurige Utrecht opzien. Hij had zijn oude woning vervangen door een uiterst moderne villa met een even opvallend vormgegeven tuin. Na jarenlange verwaarlozing is Villa Jongerius nu in oude luister hersteld. Bij de opening in maart verschijnt een boek over het complex en zijn schepper Jan Jongerius (1888-1941) die in 25 jaar opklom van hovenier tot succesvol zakenman.¹

De familie Jongerius - omvangrijk, zoals veel katholieke hoveniersfamilies -, bezat grond aan de oost- en de westkant van Utrecht. Daarop teelden ze sla, kool, wortels, asperges en allerlei peer- en appelsoorten. Glazenier Willem Mengelberg zou die groenten later vastleggen in een groot glas-inloodraam dat Jan Jongerius voor zijn nieuwe huis liet maken. Jan was trots op zijn hoveniersachtergrond, maar hij had tevens een onverzadigbare neiging tot 'nering doen'.

In 1914 begon Jan als zelfstandig hovenier op het land van zijn vader Bastiaan aan het Merwedekanaal, op de grens van de gemeenten Utrecht, Oudenrijn en Jutfaas. Hij kocht in die tijd zijn eerste T-Ford die hij gebruikte om groenten en fruit naar de markt te vervoeren. Jan had daar niet genoeg aan en hij verhandelde elke partij goederen die hij tegenkwam, van brandkasten tot 'parapluies en jassen'. Zijn grote kans kwam toen de Amerikaanse oliemaatschappij Texaco in 1922 aan het kanaal, pal naast Jongerius' varkensstal, een depot opende. 'Vader ging eens praten bij de burens', herinnerde dochter Aletta zich later en dat leverde een contract op om benzinepompen te gaan plaatsen. Hij nam



Willem Mengelberg maakte een groot glas-inloodraam voor het nieuwe woonhuis. Daarin werd de geschiedenis van Jan Jongerius verteld: zijn familie, zijn afkomst en zijn bedrijf. Hier is de hovenier afgebeeld met de groenten die verbouwd worden. Op de achtergrond de Domtoren en het aartsbisshoppelijk paleis aan de Maliebaan.

zijn eerste medewerkers in dienst om de pompen te plaatsen en ondergrondse benzinetanks in te graven, een techniek die hij, aldus burgemeester J.H.M. Hamers van Jutfaas, als een van de eersten in ons land toepaste.² Het bleef niet bij de benzinehandel. In 1926 ging Jan een samenwerking aan met Chris van der Krol en Gerrit Kraak, die een Fordgarage runnen. Henry Ford had ervaren dat hij autokopers aan zich kon binden door ook een *after sales service* aan te bieden. Plaatselijke dealers van Ford hadden daarom niet alleen een Fordshowroom, maar ook een Fordgarage. Dankzij de Fordfabrieken die

begin jaren twintig waren geopend in Antwerpen en Rotterdam (vanaf 1932 Amsterdam) konden de dealers niet alleen de 'bouwpakketten' voor de auto's bestellen, maar ook de vele Ford-chassis, die het onderstel vormden voor allerlei soorten voertuigen.

Jan werd in 1927 'official' Forddealer en het plezier dat hij erin had, blijkt uit zijn bijdrage aan de Jaarbeurs van 1928: 'De reeds zo keurige hal [van de Handelsbeurs, BvS] is nu met palmen en eenige vlaggedoeken opgesmukt, te midden waarvan de diverse Fordautomobielen zijn geplaatst. Aan het einde [...] hangt een portret van Henry Ford, omfloerst met de Hollandsche en Amerikaansche vlag. Rustig en op zijn gemak kan iedereen het geëxposeerde bekijken, waarbij een strijkje op de tribune gezeten, de gezelligheid zeer verhoogt.'³

De N.V. Jan Jongerius

Het aantal garages van Jongerius breidde zich tussen 1926 en 1939 uit met een tiental filialen in Utrecht, Arnhem en Amsterdam. Broer Michiel zwaaide in Amsterdam als directeur de scepter over Petroleumhandel *De Toekomst*. Broer Co werd hoofd inkoop aan de Rijksstraatweg in Oudenrijn - nu de Leidseweg - waar naast de garage de centrale opslagplaats van Fordonderdelen stond. Mede op aandrigen van Ford zelf werden alle zaken in 1937 ondergebracht in een N.V. Hieraan namen vier broers deel: Jan, Michiel, Co en Jos Jongerius. Jos had een aparte rol in het bedrijf, want hij deed eigenlijk niets. Hij zou wel, dankzij het kapitaal van zijn vrouw, Jan in het begin geholpen hebben met het opstarten van de handel. Eind jaren dertig was de N.V. *Jan Jongerius* veel meer dan een brandstoffenhandel en Forddealer. Als gespecialiseerd carrosserie- en constructiebedrijf produceerde het bedrijf tankwagens (onder andere voor Texaco) en allerlei bedrijfswagens voor ondernemers en nutsbedrijven. Jans grote trots waren zijn takelwagens, die hulp boden bij ongelukken op de weg. Menig in het water belande auto werd door de *JJ Takelservice* gered. Ook de in 1937 door Prins Bernard aan gort gereden Ford V8 werd voor schade-expertise naar de garage Oudenrijn gesleept.

Bettina van Santen

Architectuurhistoricus bij de Gemeente Utrecht en redactielid van dit tijdschrift.

□ ILLUSTRATIES, TENZIJ ANDERS VERMELD, AFKOMSTIG UIT HET FAMILIEARCHIEF JONGERIUS.

Fraai decor aan het kanaal

Tussen 1926 en 1936 raakte de bestaande woning ingebouwd tussen allerlei bedrijfsgebouwen zoals een opslagloods met kantoor (op de plek van de varkensstal), drie nieuwe hallen (achter de woning), een schilderswerkplaats, een ketelmakerij en een constructiewerkplaats. Hoewel niet alle tien kinderen uit het gezin meer thuis woonden⁴, is het voorstelbaar dat Jan een nieuw woonhuis wilde bouwen, op enige afstand van de overlast van bedrijfsbebouwing.



In 1939 schonk het personeel een groot glas-inloodraam t.g.v. het 25-jarig bestaan van de zaak. Opnieuw was Willem Mengelberg de maker. Ditmaal was de gehele bedrijfs geschiedenis afgebeeld, zoals het ingraven van de benzinetanks.



De garage Oudenrijn (nu Leidseweg) waar broer Co de scepter zwaaide. De familie van Co woonde in het huis naast de garage.



Toos en Jan Jongerius, twee kinderen van Co Jongerius spelen met een miniatuur-Ford in de achtertuin van de villa. De letter J van JJ in het hek is rechts goed zichtbaar.

verlicht werden, en het knalrode hek met daarin de letters JJ. Gewoon was het in ieder geval niet.

Uit onderzoek blijkt dat Jan Jongerius hoogstwaarschijnlijk zelf het ontwerp van villa en kantoor voor zijn rekening nam.⁵ Oud-werknemers bevestigden dat alle onderdelen van de villa door het eigen personeel op de fabriek werden gemaakt. Tijdens de restauratie bleek tevens dat met name de betonconstructie met onvoldoende kennis van zaken was uitgevoerd. Een bewijs te meer dat Jan bij de bouw vooral naar eigen inzicht handelde.

Jan was mogelijk geïnspireerd door de architectuur van zijn opdrachtgevers (Ford en Texaco), die in die jaren overal

showrooms en benzinestations in verwante stijl lieten neerzetten. Het kan ook zijn dat hij zich liet inspireren door een Art Deco villa, die hij gezien had op één van zijn reizen, zoals de tocht van Algiers naar Tunis in 1936 waar hij de missieposten van de Witte Paters bezocht. Die liefde voor de missie komt in het huis terug in een huiskapel, beschilderd door Hans Mengelberg met als boodschap 'Maakt alle volkeren tot mijn discipelen'. Jans oudste zoon Jos vertrok in die tijd naar Afrika als missiepater en dochter Let zou in 1947 als missiezuster volgen.

Oorlog en wederopbouw

Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog telde het bedrijf zo'n 280 werknemers. Vijf jaar later waren dat er meer dan 700, onder wie een groot aantal 'schijnwerknemers' die via Jongerius een valse *Ausweis* hadden gekregen en zo aan tewerkstelling in Duitsland wisten te ontkomen. Net als veel andere Nederlandse bedrijven kreeg de N.V. Jongerius eind mei 1940 Duitse orders en de enige boodschap die de (Nederlandse) overheid op dat moment aan bedrijven gaf, was dat ze niemand mochten ontslaan. Jan Jongerius maakte de keuze die een groot deel van het bedrijfsleven op dat moment met

In 1936 werd als eerste een nieuw kantoor gebouwd in de toen bekende moderne, zakelijke stijl. Dat kwam als een fraai decor vóór de bedrijfsbebouwing te staan. In 1938 volgde het woonhuis dat enkele zeer aparte stijlkenmerken vertoonde, verwant aan de Amerikaanse *Streamline Art Deco*. Die stroomlijn was ook het kenmerk van de in 1936 door Ford op de markt gebrachte *Lincoln Zephyr*, een auto die Jan natuurlijk meteen aanschafte. In de villa en de tuin zien we die stroomlijning terug in bijvoorbeeld de afgeronde balkons en de ronde tuinmuurtjes. Andere opmerkelijke elementen in het complex als geheel waren de enorme glazen luifels van woonhuis en kantoor, die 's avonds



Het nieuwe woonhuis en het kantoor.

□ RECONSTRUCTIE D. CLAESSEN | ERFGOED, GEMEENTE UTRECHT

hem nam: hij accepteerde de orders. 'Wij waren een jong bedrijf, dat veel geld had geïnvesteerd in orders en de nieuwe hal was net in aanbouw. Personeel moest worden aangehouden en uitbetaald. De moeite van jaren dreigde in één slag teniet gedaan te worden', zo verdedigde Chris van der Krol na de bevrijding de houding van zijn baas.⁶ De N.V. repareerde in 1940 - 1941 kapotgeschoten tankinstallaties op Nederlandse vliegvelden, ze verzorgde tot 1943 materiaaltransporten voor de Duitsers naar de vliegvelden en ze reviseerde vanaf 1941 tot 1945 materiaal (auto's en vrachtwagens) voor de *Wehrmacht*. In 1942 namen de Duitsers een deel van het bedrijf in beslag om er vliegtuigmotoren te testen; familie noch personeel van Jongerius mocht daar komen.

Jan Jongerius overleed vrij plotseling in april 1941.⁷ Vlak voor zijn overlijden vroeg hij zijn jongere broer Co de leiding van het bedrijf over te nemen. Co stemde toe, maar niet nadat hij enige dagen bedenktijd had gevraagd en aartsbisschop Jan de Jong - steun en toeverlaat van veel katholieken in deze tijd - had geraadpleegd. In de periode die volgde, zou het bedrijf blijven werken voor de bezetter maar tegelijkertijd steeds meer illegale activiteiten ontplooiën. In 1943 werd op initiatief van Co Jongerius een knokploeg opgericht die verzetswerk verrichtte binnen en buiten het bedrijf. Tijdens de spoorwegstaking van 1944



Mensen die tijdens de Hongerwinter zelf op 'leeftocht' gingen over de IJssellinie, brachten hun voedsel op bepaalde plaatsen bijeen. Personeel van Jan Jongerius bracht het vervolgens per truck naar Utrecht waar het kon worden opgehaald. Hier een groep mensen in een truck die uitgezwaaid worden.

□ FOTO WIM DE BEER.

vervoerde de N.V. Jongerius in nauw overleg met de N.S.-directie geld en voedsel voor de stakende werknemers. Na de bevrijding moesten Co en zijn broer Michiel als leidinggevend verantwoordelijkheid afleggen voor de oorlogswerkzaamheden van het bedrijf. De N.V. werd onder beheer gesteld en tot groot verdriet van het personeel hadden niet alle beheerders evenveel hart voor de zaak. De medewerkers voelden zich 'als een schip zonder kapitein, dat zich een weg

moet zoeken door onbekende zeeën'.⁸ Met de orders ging het echter wel goed. De N.V. kon immers beschikken over een bloeiende brandstoffenhandel (Texaco heette inmiddels Caltex), meerdere garagebedrijven en een groot carrosserie- en constructiebedrijf, één van de grootste in zijn soort. Vooral Defensie gaf veel opdrachten. Kort nadat in juli 1947 het beheer werd opgeheven, kwam de wankelende financiële basis van het bedrijf aan het licht. Eigenlijk was er al onder



De autobus op een Bedfordchassis, die werd gemaakt bij Jongerius. De opdracht was door het gemeentelijke vervoerbedrijf in eerste instantie bij bussenbouwer Hoozeveld geplaatst, maar die kon niet op tijd leveren. Deze bus werd op 24 januari 1947 in gebruik genomen en had 31 zitplaatsen en 14 staanplaatsen.



De Nemo was een driewielig vrachtwagentje met voorwielaandrijving. Er was weliswaar een markt voor dit soort miniwagens na de oorlog, maar de Nemo werd geen succes. Er werden uiteindelijk maar zo'n veertien of vijftien exemplaren verkocht.

□ FOTO WIM DE BEER

Jan Jongerius sprake van onvoldoende liquiditeit. Tegenover het vele vastgoed, de machines en de goede orders stond te weinig constant bedrijfskapitaal. Elke order moest in feite voorgefinancierd worden. Pogingen met een 'eigen product' op de markt te komen, zoals het driewielwagentje *Nemo*, mislukten. De schulden groeiden en uiteindelijk werd in 1951 uitstel van betaling aangevraagd.

Een langdurig en taai proces volgde waarin bewindvoerders F.B. Keulen en H.B. Bulten hun uiterste best deden om tot een akkoord met de schuldeisers te komen. Het bedrijf gold immers nog steeds als een belangrijke werkgever in het midden van het land. Ook de minister van Economische Zaken bemoeide zich er mee en Defensie stelde dat 'geen ander bedrijf zo'n grote revisiecapaciteit had als Jongerius'. De onderhandelingen duurden bijna vier jaar en telkens gloorde er enige hoop. Om geld vrij te maken, werd er onderhandeld met Defensie over aankoop van de grote Morrishal (vernoemd naar de *Morris Minor* die daar werd geassembleerd). Zelfs Fentener van Vlissingen had interesse om een deel van bedrijf en aandelen over te nemen. Alle schuldeisers wilden wel aan een regeling meewerken, op één na.⁹ Door die weigering was de ondergang van het bedrijf niet meer te keren.

Op 1 december 1954 hield de N.V. Jan Jongerius op te bestaan. Het personeel en de kranten reageerden

Noten

- 1 Het boek (ISBN: 978 90 5345 4640) verschijnt in maart ter gelegenheid van de officiële opening van de gerestaureerde Villa Jongerius. De titel is nog niet vastgesteld. Zie ook: www.vil-lajongerius.nl en www.jongeriuscomplex.nl
- 2 Burgemeester Hamers van Jutfaas vroeg in 1939 een Koninklijke onderscheiding aan voor Jan Jongerius. In de aanvraag staan zijn verdiensten vermeld. Nationaal Archief, Ministerie van EZ, LV en Voorgangers: Afdeling Algemeen Secretariaat, 1918-1945/ 2.06.074.01. inv. nr. 109: *stukken betreffende toekenning Koninklijke onderscheiding*.
- 3 'De achttiende jaarbeurs', in: *Het Centrum* 27 februari 1928.
- 4 Er waren twee zonen die op internaten een opleiding volgden tot geestelijke, later gevolgd door twee dochters. Een derde dochter zat op kostschool in Engeland.
- 5 De enige bekende bouwtekening van de villa is afgebeeld in een glas-in-loodraam (zie het omslag van dit nummer, onder in het tweede raam).
- 6 Chris van der Krol verwijst in zijn notitie ook naar anderen die orders van de Duitsers aannamen, zoals de Nederlandsche Instrumenten en Apparaten Fabrik (NIEAF) van directeur S.J. Wouda aan de Jutfaseweg. Nationaal Archief, Nederland Beheersinstituut / 2.09.16. inv. nr. 200880. *'Hoe kwamen wij er toe voor de Duitsers te werken'*. Notitie Chris van der Krol, 29 augustus 1945.
- 7 Jan Jongerius had bij een auto-ongeluk een stuur in zijn maag gekregen. Tijdens een ziekenhuisopname verslechterde zijn toestand vrij onverwacht.
- 8 Nationaal Archief, Nederlands Beheersinstituut / 2.09.16, inv.nr. 200878. *Rapport Commissie van Onderzoek*, 16 januari 1946.
- 9 Wie die weigerende partij was, wordt uit de doeken gedaan in het boek.

geschokt, ze speculeerden over een samenzwering en over de dubieuze rol van Defensie die al snel via twee vage tussenpersonen de gebouwen aan het kanaal opkocht. Het meest opmerkelijke bleek in de jaren erna: de verkoop van alle gebouwen, materialen en machines en het orderpakket bracht f 8 miljoen op, voldoende om alle schuldeisers volledig te compenseren, het personeelspensioenfonds opnieuw te vullen, het personeel nog enkelen malen een extraatje te geven én tenslotte de aandeelhouders divi-

dend uit te keren. Op 1 juli 1960 werd het faillissement van de N.V. Jan Jongerius officieel teruggedraaid.

't Komt in orde

Met het faillissement is het verhaal niet ten einde. Hoewel de meeste personeelsleden, net als de familie Jongerius, elders werk vonden en het terrein in gebruik kwam bij Defensie, bleef dat vreemde witte gebouw aan het kanaal mensen intrigeren. Begin deze eeuw werd het, inmiddels behoorlijk verwaarloosde huis op de Rijksmonumentenlijst geplaatst. In december 2006 volgde de oprichting van de *Stichting Vrienden van het Jongeriuscomplex*, waarin de kleinkinderen van Jan Jongerius actief zijn. Hoe het lukte de restauratie te realiseren en welke nieuwe inzichten die ook opleverden in de persoon van Jan Jongerius, is beschreven in het boek dat in maart verschijnt. De geschiedenis van villa, bedrijf en familie blijkt uiterst geschakeerd en nauw verweven met die van Utrecht in het algemeen. Een grote rol daarin speelt de eigenzinnige familie, die zich nog steeds bezighoudt met 'hun erfgoed'. Jan Jongerius had als lijfspreuk 't komt in orde'. Het bewijs daarvan staat nu weer in zijn roodwitte kleuren te stralen aan het Merwedekanaal.

De villa tijdens de restauratie.

