

De geschiedenis van de **Koninklijke Nederlandsche Meubelfabrieken H.P. Mutters & Zoon** begint aan het einde van de 18^e eeuw. In een kleine straat, de Molenstraat, in het centrum van het oude den Haag had Herman Pieter Mutters destijds een huis als werkplaats en hij was na eerst leerling te zijn geweest, meester kabinetmaker geworden. Hij verstond zijn vak goed en maakte zelfs in de kleine werkplaats 5 tot 6 kabinetten per jaar. Kabinetten zijn de grote kasten waarvan elke Hollandse familie er één bezat en die een onmisbare bergplaats waren voor allerlei onmisbare zaken. Ze bestonden uit een bovenkast met twee deuren in elegante paneelverdeling met gebeeldhouwde bloemenguirlandes en een onderkast in rechte of gebogen vorm met laden. Een en ander voorzien van sierlijk koper beslag. De mode van die dagen was door de Franse overheersing van Napoleon natuurlijk geheel Frans georiënteerd en ook de stijl van deze kabinetten was in Hollands-Franse geest.

Deze eerste Herman trouwde met Sara Johanna van Gogh, familie van de in later tijd beroemd geworden Vincent. Onder de 9 kinderen uit dit huwelijk was weer een Herman die toevalligerwijs de ambitie had om het vak van zijn vader voort te zetten. Hij ging naar Brussel om iets meer van het vak te leren. Dat was voor die tijd een hele onderneming. Hij leerde er het zelfstandig tekenen en ontwerpen van meubels, alles nog naar de Franse stijl of volgens de Victoriaanse mode. Hij volgde zijn vader op, vergrootte de werkplaats, nam een paar knechten en krullenjongens aan en wist met zijn meerdere ontwikkeling en kennis zijn clientèle uit te breiden. In plaats van uitsluitend voor de burgerman te werken begon hij nu ook opdrachten te krijgen van de betere stand, destijds streng en deugdelijk van elkaar gescheiden.



Zijn zoon, de derde Herman Pieter, ging iets verder dan zijn vader en waagde zich in Parijs, waar hij veel opstak. Hij bracht in onze provinciale stand de nieuwste snuffes mee van zijden stoffen, vergulde spiegels, kristallen kronen en al die andere zaken welke destijds de welvaart en het aanzien van het herenhuis moesten bevestigen.

Of het kwam door zijn Oranjegezindheid of door het simpele feit dat zijn huis in de Molenstraat grensde aan een poortje van de tuin van de Koning (een poortje dat meer dan eens door de eigenaar werd gebruikt), de producten van Mutters werden bekend bij de Koning en kleine geschenken aan vrienden en vriendinnen werden allengs grotere opdrachten van het Koninklijk huis.

De toenmalig Koning Willem III interesseerde zich voor de gang van zaken bij zijn achterbuurman, vooral toen in 1866 een pand werd aangekocht aan het Voorhout dat zou

worden ingericht als showroom. Tevens bestonden er plannen voor de bouw van een werkelijke fabriek, een fabriek met stoomwerktuigen. Voor die tijd het allernieuwste. Koning Willem III liet zich de plannen en de tekeningen voor het nieuwe bedrijf door deze derde Herman Pieter uitleggen en vroeg o.a. ook naar de naam. "Nederlandsche Meubelfabriek H.P. Mutters & Zoon" zou dat moeten worden, aldus Herman Pieter. De Koning, bekend om zijn interesse voor handel en nijverheid, schreef toen eigenhandig op de ontwerp-tekening het predikaat "Koninklijke". Een werkelijk democratisch contact voor een toen zo ondemocratische tijd.

Hierna zijn vele opdrachten gegeven voor het oude Paleis Noordeinde, Paleis in het Voorhout, Paleis Het Loo. Alhoewel het persoonlijke en goedmoedige karakter gaandeweg is weggefallen, zijn er steeds weer werkstukken voor de Koninklijke familie vervaardigd. Om enkele hiervan te noemen: de Koninklijke trein voor Koningin Wilhelmina, de wieg voor Koningin Juliana, het Koninklijk Jacht "Piet Hein" en het privé vliegtuig voor Prins Bernhard.

De vierde Herman Pieter begon op een geheel nieuw terrein, nl. de schepen. Één van zijn vrienden die marine-officier was, ergerde zich aan de gebrekkige onderkomens op oorlogsschepen en bij wijze van proef werd een ontwerp gemaakt voor de hut van de commandant. De uitvoering viel in goede aarde en gesteund door deze marine opdracht breidde deze tak van het bedrijf zich steeds verder uit. De werkmethodes moesten geheel worden aangepast aan de eisen van de scheepsbouw en speciale vakkennis was hiervoor noodzakelijk.

De eerste echt grote opdrachten kwamen van de Holland Amerika Lijn en later de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd. Voor de Holland Amerika Lijn als begin het opknappen van een reeks oude schepen, beginnende met het s.s. "Amsterdam" in het jaar 1888. Hierna gaf de Holland Amerika Lijn opdracht tot de bouw van een geheel nieuw schip. De Nederlandse werven waren in toen nog niet in een dusdanig stadium van ontwikkeling dat zij dit konden volvoeren en in verband daarmee werd de Engelse werf van Harland & Wolf in Belfast daarmee belast. Nadat in de werkplaatsen in den Haag de betimmeringen waren gemaakt, gingen vaklieden van Mutters naar Ierland om het interieur van het schip op de werf verder af te maken. In het jaar 1897 voer het schip (de eerste "Rotterdam") de haven van Rotterdam binnen en iedereen was onder de indruk van de geweldige afmetingen en de luxe aan boord. Tussen de jaren 1897 en 1960 bouwde Mutters circa 150 schepen. De kosten van het interieur van de eerste "Rotterdam" bedroegen Hfl. 50.000.

De vijfde Herman Pieter Mutters zette de lijn van zijn vader voort. Ook hij trok naar Belfast in 1905 om daar met 100 Nederlandse werknemers de "Nieuw Amsterdam" in te richten, eveneens een schip van de HAL. De directie van de werf Harland & Wolf kreeg vertrouwen in



de capaciteiten van de firma Mutters en hieraan was het te danken dat Mutters als enig buitenlands bedrijf in die dagen een Engelse opdracht kreeg. Dat was voor twee schepen van de White Star Line. Voor de "Olympic" werd de 'rookkamer' en de 'social hall' gemaakt en voor het zusterschip, de beruchte "Titanic" werden 24 luxe hutten opgedragen. De uitnodiging voor de eerste

reis kon 'helaas' niet worden aanvaard omdat deze te lang duurde en de gang van zaken in het bedrijf zou stagneren.

In 1914, het jaar van de eerste wereldoorlog, moest Herman Pieter Mutters kiezen: òf Engelsman worden òf weggaan uit Engeland. Hij bleef liever Nederlander en keerde dus terug naar den Haag. De tijden waren in Nederland inmiddels veranderd. De werven bouwden nu zelf passagiersschepen voor de Nederlandse reders. Naast de HAL en de Rotterdamsche Lloyd kwamen de Maatschappij "Nederland", de Koninklijke Paket, de Afrikalijn, de Chinajlijn en vele andere. In deze dagen leerde Herman Pieter Mutters Albert Plesman kennen. Plesman was de bezielende figuur van de KLM en onder zijn enthousiaste leiding werd gezamenlijk met vliegtuigbouwer Fokker getracht interieurs voor vliegtuigen mee te laten gaan met de snelle ontwikkelingen van de techniek. Steeds weer werden anderen methoden bedacht, toepassing van andere en lichtere materialen. Toen het eerst ingerichte vliegtuig (een Fokker VIIb) voor de eerste keer de lucht in zou gaan stapten Fokker, Plesman en Herman Pieter Mutters vol goede moed aan boord. Na een kwartier vliegen stond het toestel weer aan de grond. Alle schroeven van het interieur waren losgetrild en de betimmering was in stukken en brokken naar beneden gekomen. Na dit betaalde leergeld zijn er een aantal vliegtuigen ingericht. Dit heeft stand gehouden totdat de vliegtuigen in Amerika werden besteld en kant en klaar werden afgeleverd.



Na de tweede oorlog zijn nog een aantal cruiseschepen ingericht. Toen echter in de jaren zestig de klad kwam in de Nederlandse scheepsbouw moest Mutters, inmiddels onder leiding van de zesde Herman Pieter Mutters, zijn heil zoeken in de luxere projecten op het vaste land. In deze markt was meer concurrentie en de gloriejaren waren overduidelijk voorbij. Begin zeventiger jaren is de Koninklijke Meubelfabriek H.P. Mutters en Zoon overgenomen door De Klerk Binnenbouw B.V. in Rotterdam.