



Versie: 25 maart 2022

N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



© Allan Kleiweg

Fabrieksprofiel Spoorijzer

De oprichtingsfase

- Spoorijzer is in 1926 ontstaan als voortzetting van de firma N.V. J.C. Goudriaan's Industrie- en Export-Maatschappij te Den Haag en Delft.

De oprichter



- Johannes Cornelis Goudriaan

- Geboren: 18 november 1868 te Zegwaard
- Overleden: 9 februari 1914 te Den Haag, op 45-jarige leeftijd
- Op 29 juli 1891 te Den Haag gehuwd met Maria Theresia van Loon (Den Haag, 18 april 1868 – Den Haag, 4 januari 1954), drie kinderen

- Deze zoon van een rijksveldwachter begon aanvankelijk in 1906 een handel in diverse tweedehands goederen. Dat ontwikkelde zich in de richting van machines en apparatuur. Weer later specialiseerde de firma Goudriaan zich in de verhuur en verkoop van kleinspoormaterieel en -materialen. Dit werd gebruikt door fabrikanten met een (smalspoor) bedrijfsspoor, aannemers, steenfabrieken, plantages enz.



- Op 9 februari 1914 overleed J.C. Goudriaan op 45-jarige leeftijd. Vijf maanden later brak de Eerste Wereldoorlog uit. Nederland verklaarde zichzelf neutraal, maar de handel met België en Duitsland werd door de oorlog ernstig ontregeld. Na de oorlog werd Duitsland gedwongen tot betaling van enorme schadevergoedingen. Dit leidde tot een extreme recessie en dat tot grootschalige armoede. Eén van de meest memorabele prestaties van de firma was de aanleg, samen met de Duitse partner (en tevens aandeelhouder) Gute Hoffnungs Hütte, van een stalen tramviaduct over het Gulpdal in 1924, voor de LTM. Dit viaduct werd overigens reeds in 1939, na opheffing van de tramlijn, alweer afgebroken.

- Een minder bekend bedrijfs onderdeel was de scheepswerf te Delft. In 1918 werd de reeds bestaande scheepswerf 'De Toekomst', gelegen aan de overzijde van de Schie, overgenomen. Vanaf 1922 ging het steeds slechter met de firma. Voor een deel kwam dit door bedenkelijke keuzes (drastische loonsverlagingen) van enkele Duitse aandeelhouders. Uiteindelijk werd het eind 1925 geliquideerd. Technisch was het niet failliet gegaan; men had slechts de werkzaamheden gestaakt. Na een jaar van stilstand kwam het toch nog tot een doorstart, onder de naam 'Spoorijzer'. Gerard James Dirk Goudriaan (1881-1941), de broer van wijlen J.C. Goudriaan, werd mededirecteur en bleef dat tot zijn overlijden.



De locaties

- Regentesselaan 79 te Den Haag
- Buitenhavenweg 90 te Schiedam
- Schieweg aan de Schie te Delft (met aansluitspoor H.S.M.)
- Laakhaven te Den Haag (nu: Goudriaankade)
- Bijkantoor te Soerabaja, Nederlands Indië

Ontwikkelingen

- 1906 Aanvang handel in tweedehands goederen
- 1913 Oprichting N.V. J.C. Goudriaan's Industrie- en Export-Maatschappij
- 1914 Overlijden J.C. Goudriaan (9 februari)
- 1925 Bedrijfsbeëindiging N.V. J.C. Goudriaan's Industrie- en Export-Maatschappij
- 1926 Doorstart als N.V. Spoorwegmaterieel en IJzerconstructie
- 1942 Naamswijziging in Spoorijzer N.V.
- 1967 Overname door bouwonderneming Nederhorst
- 1974 Sluiting locatie Delft

De relatie tussen fabrikant en RTM

- De RTM verzorgde trouw haar taken, maar na de Tweede Wereldoorlog verloren het, net als andere trambedrijven, steeds meer klandizie aan het wegverkeer. Door het unieke karakter van het RTM-verzorgingsgebied, met brede zeearmen tussen de eilanden, konden concurrenten van de RTM niet zomaar vervoer afsnoepen, maar toch daalde de omzet, en dus ook de inkomsten. Aankoop van brandnieuw materieel kon de RTM zich al lang niet meer veroorloven, maar met enkele creatieve listen kon men het toch doen voorkomen dat de RTM zich moderniseerde. Bij het goederenvervoer gebruikte men nog stoomlocomotieven, en daar kon men in 1950 niet langer mee weggomen. Goede raad was duur.

- Van Zuijlen wist hier en daar tweedehands materieel te kopen en enkele ex-MBS houten motorwagens kregen een nieuwe moderne carrosserie. Kennelijk kwam het Van Zuijlen ter ore dat Spoorijzer elf oersikken had overgenomen van de NS en er negen had opgeknapt en doorverkocht, maar voor de resterende twee winkeldochters, geen klanten had. Dat betekende dat hij ze voor een sterk gereduceerde prijs kon verwerven. De RTM meende in 1950 dat het bietenvervoer nog een toekomst had en dat twee moderne diesellocs de taken van de laatste stoomlocs konden overnemen. Daartoe moesten ze wel fors verbouwd worden, maar daar schok Spoorijzer niet voor terug. Dat één sik door Schwartzkopff en de ander van Werkspoor was gebouwd, compliceerde de klus, maar deze werd toch ter hand genomen. Op uitdrukkelijk verzoek van de zuinige Van Zuijlen werden de locs voorzien van (oude) reserve-motoren, die men nog beschikbaar had. Het betrof Stork-Ganz-motoren (72 pk.), die afkomstig waren uit de ex-ZVTM-motorrijtuigen. Binnen een jaar werden ze vervangen door AEC-motoren (120 pk). Kort na het aantreden van de twee Spoorijzer-locs, sloeg de Watersnoodramp toe, en was het voortbestaan van het trambedrijf opnieuw erg onzeker geworden.

De laatste fase

- Door uiteenlopende omstandigheden kwam het voortbestaan van de firma na de Tweede Wereldoorlog onder grote druk te staan:

- Verslechterde handelsrelatie met Indonesië
- Sluiting Limburgse kolenmijnen
- Sterke expansie van het wegverkeer
- Sanering kleine baksteenfabrieken
- Afname gebruik van lorries in de land- en tuinbouw

- Voor het metrobedrijf van de RET, toch een soort kleinkind van de RTM, bouwde Spoorijzer in haar laatste fase nog een achttal 2-assige wagens:

- 7301-7304 Ballastwagens (1972)
- 7011-7014 Railtransportwagens (1973)

Deze wagens zijn allemaal nog in actieve dienst.

- Het gebruik van 'kleinspoor' bij allerhande bedrijfstakken nam sterk af, waardoor Spoorijzer onvoldoende klanten voor haar kernproducten, kleinspoor-materieel, meer overhield. Men heeft getracht de basis van het bedrijf te verbreden, door o.a. vorkheftrucks en kranen in licentie te bouwen, maar dit leverde niet genoeg op. In 1974 werd het bedrijf definitief gesloten.

In de 21^{ste} eeuw

- 'Feestneus' M 1651 is **behouden** gebleven !

- Spoorijzer Mobiel & Werkplaats B.V. (<https://spoorijzer.eu/>), Moezelweg 202, Havennummer 5617, 3198 LS Europoort Rotterdam verzorgt het onderhoud van goederenwagens. De werkplaats (Werkplaats Roosendaal B.V.) is gevestigd in een gerestaureerde ex-SS-locomotievenloods uit 1907 aan de Bosstraat 24 te Roosendaal. Dit is een beschermd rijksmonument.

- Spoorijzer Materieel, Management en Onderhoud BV (<https://spoorijzer.eu/>), is gelieerd aan Spoorijzer Mobiel & Werkplaats B.V. en De Boomgroep (<https://deboomgroep.nl>). Alle drie bedrijven zijn op hetzelfde adres in Europoort gevestigd. De relatie van deze bedrijven tot het oude Spoorijzer, is niet bekend.

Het artikel gaat hieronder verder ...



Uit twee soortgelijke oersikken werden door Spoorijzer de RTM-locs 1651 en 1652 gefabriceerd. NS-loc 122, SGB, 31 mei 2014 .



Spoorijzer maakte acht 2-assige werkwagens voor het RET-metrobedrijf. Railtransportwagen 7014 op het metroviaduct in de Mijnsherenlaan.

Bronnen:

- Bron informatie J.C. Goudriaan: www.industriespoor.nl .
- Afbeelding 27b.1: Advertentie-1 - Bron: www.industriespoor.nl .
- Afbeelding 27b.2: Advertentie-2 - Bron: www.industriespoor.nl .
- Afbeelding 27b.3: Advertentie-3 - Bron: www.industriespoor.nl .
- Afbeelding 27b.4: Locomotor 122 - Fotograaf: Pierre de Greeuw. Bron: www.industriespoor.nl .
- Afbeelding 27b.5: Metrowerkwagen 7014 - Fotograaf onbekend. Bron: www.rovm-digitaal.nl .