BEIJNES

J014
D64

KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK
0736 9249

511702

EEN · EEUW · VAN · ARBEID

1838 · 1 NOVEMBER · 1938

KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK

BEIJNES

EEN·EEUW VAN·ARBEID

WAGENMAKERIJ AAN DE RIVIERVISCHMARKT.

I N H O U D

AFKORTINGEN . . . . . blz. 10

VOORWOORD . . . . . blz. 13

EERSTE HOOFDSTUK • Inleiding • Industrie en verkeer in de eerste helft van de XIXe eeuw • Rijtuig- en wagenmakerij in Noord-Nederland • De familie Beijnes • Vestiging van het bedrijf in Haarlem • De oude fabriek aan de Riviervischmarkt blz. 15

TWEEDE HOOFDSTUK • Opkomst van de spoorwegen • H.IJ.S.M. - N.R.S. • Ongewoon moeilijke problemen, ook bij het aanschaffen van rollend materieel • De „bakken" voor de eerste spoorwegrijtuigen gebouwd aan de Riviervischmarkt • 1838–1858 . . . . . blz. 31

DERDE HOOFDSTUK • Van rijtuigmakerij tot wagonfabriek • Het nieuwe gebouw aan het Stationsplein en de eerste uitbreidingen • Beijnes en de H.IJ.S.M. • Evolutie van „driebaks"- naar „vijfbaks"-rijtuigen • De spoorversmalling • De Parijsche wereldtentoonstelling van 1867 • Levering aan andere Spoorwegen • De S.S. • De financieele basis van het bedrijf • 1859-1871 . . . . . blz. 67

VIERDE HOOFDSTUK • Uitbreiding van de fabriek aan het Stationsplein • Aflevering met hindernissen • Transport van rijtuigen en wagens bij dichtgevroren water • Duitschland en de ontwikkeling van den bouw van spoorwagens • IJzeren onderstellen • Vergrooting van de fabriek met een smederij-afdeeling • Buitenlandsche concurrentie en de oorlog van 1870-'71 • De N.B.D.S. • Rijtuigen in huurkoop en tegen betaling van hypothecaire obligaties • De N.C.S. • De slechte jaren 1874–1876 • Vrijdom van invoerrechten voor materieel door de Spoorwegen uit het buitenland ingevoerd • Opdrachten van den Koning en verwerving van het praedikaat „Koninklijke" • Het bedrijf herleeft • Opkomst van het tramwegwezen; de A.O.M. • De wagens van Beijnes en hun superioriteit boven buitenlandsche wagens • Beijnes de vraagbaak voor Tramwegdirecties • Nieuwe bestellingen voor de Spoorwegen • Hernieuwde concurrentie van het buitenland • Vrijhandel of protectie • Request van Beijnes aan de Regeering en de IIe Kamer • Missive van de Regeering aan de Spoorwegbesturen • De fabriek van 1871–1888 • Waardevermeerdering van grond en gebouwen en toeneming van het bedrijfskapitaal • Personeel en personeelszorg • Overlijden van den stichter • Wat tot dan toe werd afgeleverd • 1871–1888 . . . . . blz. 107

VIJFDE HOOFDSTUK • De fabriek onder nieuwe leiding • Betere tijden en algemeene

bloei • Waarvan ook Nederland profiteert • Bij Beijnes houden bestellingen voor spoor- en tramwegmaterieel elkander in evenwicht • Salon-tramwegrijtuig voor den Sultan van Deli • Verdere opdrachten voor Indische en Nederlandsche tramwegen • Zaken doen met tramwegmaatschappijen • Beijnes als leverancier van tramwagens in het buitenland • „Één-assig truck-systeem" • Verscheidenheid van modellen en typen van tramwagens als resultaat van twintigjarige ontwikkeling • Toeneming van de bestellingen door de Spoorwegen • Concurrentie, die op den duur blijkt mee te vallen • De eerste rijtuigen voor internationaal verkeer • De leveringen aan de N.Z.A.S.M. • Salonrijtuigen voor den President der Zuid-Afrikaansche Republiek en voor de directie der N.Z.A.S.M. • Het Presidents-rijtuig • Wat er verder voor de N.Z.A.S.M. gebouwd werd • De fabrieksgebouwen sedert 1888 • Aansluiting met de los- en laadlijnen der H.IJ.S.M. • Een nieuwe draaierij, 1894 • Vergrooting van de wagenmakerij, 1895 • De groote uitbreiding van 1896 • Te voren andere mogelijkheden overwogen • Beschrijving van de fabriek na de voltooiing • Sociale en cultureele instellingen voor het personeel • Samenwerking met de H.IJ.S.M. bij het zoeken naar geëigend vierassig doorgangsmaterieel voor verre verbindingen • 1888–1900 blz. 159

ZESDE HOOFDSTUK • Invloed van de electrotechniek op de verkeersmiddelen • Het electrisch gedreven voertuig • De E.N.E.T. • Verschillende leveringen • De Koninklijke Trein • J. J. F. Beijnes in de leiding van het bedrijf opgevolgd door ir. J. J. Beijnes • Motor- en aanhangrijtuigen voor de Z.H.E.S.M. • Toepassing van vier-assig materieel breidt zich uit • Afzonderlijke A- en B-rijtuigen worden nog voor de S.S. gebouwd • Inmiddels komen vier-assige rijtuigen steeds meer in gebruik voor binnenlandsch verkeer • Invloed hiervan op het locomotievenpark • Aantallen en prijzen van geleverde rijtuigen • Toenemende bestellingen uit Indië • Nieuwe werkplaats aan den Verspronckweg • De oorlogsjaren • Ambulance-trein • Schaarschte van grondstoffen • Hooge prijzen • Stijgende loonen • Uitbreiding bedrijfskapitaal • De Koninklijke Fabriek wordt Naamlooze Vennootschap • A. J. J. Beijnes mededirecteur • Reorganisatie van 1920 • Type spoorwegrijtuigen constant gebleven • 1900–1930 . . . . . blz. 197

ZEVENDE HOOFDSTUK • Omwenteling in het bouwen van spoorwegrijtuigen en in de keuze van het gebruikte materiaal • De eerste geklonken stalen rijtuigen • Aanpassing van de fabriek aan de veranderde werkwijze • Felle concurrentie door het buitenland • Slechte jaren wisselen af met middelmatige • Gedeeltelijke terugbetaling van het aandeelenkapitaal • Electrisch lasschen treedt in de plaats van klinken • Ook de vorm van het materieel wijzigt zich • „Gestroomlijnde" treinen voor grootere snelheden • Het ongeluksjaar 1930 • Overlijden van ir. J. J. Beijnes en van A. J. J. Beijnes • J. W. A. Beijnes bestuurder ad interim • 27 November: ir. H. J. M. Bekkers tot directeur benoemd • De moeizame eerste jaren • Rationaliseering van het bedrijf • Financieele reorganisatie • De Diesel-electrische treinen • Ondervonden bezwaren bij het zoeken naar ander werk •

Afdeeling voor autobussen gesticht • Einde 1935 een keerpunt • Groote bestelling van electrische motorrijtuigen • Rustige verdere ontwikkeling • Hoopvol vooruitzicht voor de toekomst . . . . . blz. 229

ZIJ, DIE HET BEDRIJF GEDURENDE DE EERSTE EEUW GELEID HEBBEN . . . . . „ 258

NOTEN . . . . . „ 261

REGISTER . . . . . „ 268

LIJST DER PLATEN

blz.

Wagenmakerij aan de Riviervischmarkt 5
Portret J. J. Beijnes..... 17
Acte van recognitie nopens een vergunning van B. en W. van Haarlem 18
Smederij aan de Groote Houtstraat 24
Portret A. J. Beijnes 35
Luxe-rijtuigen a) Coureuse. b) coupé 36
a) Personentrein Brussel-Mechelen ± 1837..... 38
b) IJzeren Spoorwagen met diligences enz. Amsterdam-Haarlem 1839 38
Teekening van een Driebaks-rijtuig der 2e klasse (1856)..... 47
Oudst bewaard gebleven contract nopens de levering van rijtuigen aan de H.IJ.S.M. 48-49
Oudste adreskaartje 50
Portret J. J. F. Beijnes..... 59
Toonkamer met luxe-rijtuigen..... 60
Portret J. W. A. Beijnes..... 77
a) Paardentram A.O.M. b) Paardenomnibus. c) Electrisch tramrijtuig 78
a) Tramwegrijtuig N.I.T.M. b) Zomertram E.N.E.T. 103

blz.

Salonrijtuig sultan Asahan..... 104
a) Salonrijtuig President Kruger.
b) A.B.-rijtuig N.I.S..... 105
Interieur Koninklijke Trein..... 106
Portret ir. J. J. Beijnes 147
a) Motorrijtuigen Z.H.E.S.M. 1907.
b) Vestibule (ABd-) rijtuig H.IJ.S.M. 1897 148
Tegeltableau 165
a) BC-rijtuig S.S. b) C-rijtuig met 12 coupé's N.S. 166
Portret A. J. J. Beijnes 183
Raad van Commissarissen 184
Portret ir. H. J. M. Bekkers..... 201
Restauratie-rijtuig voor S.S. Java.... 202
Fabriek aan het Stationsplein ..... 218[a]
Meetrijtuig voor S.S. Java..... 235
Luchtfoto Diesel-electrische trein voor N.S. 1934..... 236
Werk- en stelplaats aan den Verspronckweg 245
Gestroomlijnde electrische tweewagen-trein 1935 253
Drie typen electrisch materieel (Koppen) 254

AFKORTINGEN

A (-rijtuig) ..... = Rijtuig 1e klasse.

AB (-rijtuig) ..... = Gemengd rijtuig 1e en 2e klasse.

A.O.M. ..... = Amsterdamsche Omnibus-Maatschappij.

Arch. Ing.-Dir. ..... = Briefwisseling van den Ingenieur-Directeur der H.IJ.S.M., F. W. Conrad, uit de jaren 1837-1855 in het archief der N.S. te Utrecht. De stukken zijn per jaar genummerd en worden bewaard in doozen, waarop het jaartal voorkomt. Hier geciteerd met jaartal en correspondentie-nummer.

Arch. Adm. ..... = Met het aftreden van F. W. Conrad in 1855 vervalt bij de H.IJ.S.M. de functie van Ingenieur-Directeur. In de plaats van diens briefwisseling treedt dan die van den Administrateur. Eveneens genummerd in doozen met jaartal. Hier geciteerd als Arch. Adm. met jaartal en no.

B (-rijtuig) ..... = Rijtuig 2e klasse.

C (-rijtuig) ..... = „ 3e klasse.

C 12c ..... = „ 3e klasse met 12 coupé's en closet-afdeeling.

Cop. Spoorw.
Tramw. enz. ..... = Zie blz. 116, noot 184.

D-trein ..... = Trein met zijgang en doorverbinding.

E.N.E.T. ..... = Eerste Nederlandsche Electrische Tramwegmaatschappij.

E.S.M. ..... = Electrische Spoorweg Maatschappij.

H.E.S.M. ..... = Hollandsche Electrische Spoorweg Maatschappij.

H.IJ.S.M. ..... = Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij.

N.B.D.S. ..... = Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorweg-Maatschappij.

N.C.S. ..... = Nederlandsche Centraal Spoorweg-Maatschappij.

N.I.S. ..... = Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij.

Not. ..... = Notulen van de vergaderingen van den Raad van Administratie der H.IJ.S.M. Groote, met de hand geschreven folianten in het archief van de N.S. te Utrecht. Hier geciteerd met volgnummer van het deel en bladzijnummer.

N.R.S. ..... = Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij.

N.S. ..... = Nederlandsche Spoorwegen.

N.Z.A.S.M. ..... = Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij.

R.V.A. ..... = Raad van Administratie der H.IJ.S.M.

S.S. ..... = Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen.

Z.H.E.S.M..... = Zuid-Hollandsch Electrische Spoorweg-Maatschappij.

SAMENGESTELD · DOOR · HENRI · ASSELBERGHS

KLEURPLATEN · VAN · HERMAN · HEYENBROCK
KRIJTTEEKENINGEN · VAN · HERMAN · MOERKERK

DEZE · JUBILEUM-UITGAVE · WERD · GEZET · UIT · DE · 12-PUNTS · LETTER
„HORLEY · OLD · STYLE" · EN · GEDRUKT · OP · DE · PERSEN · VAN · DE · N.V.
DRUKKERIJ · DE · SPAARNESTAD · TE · HAARLEM · IN · HET · JAAR · 1938

VOORWOORD

Op deze bladzijde moge de president-commissaris uiting geven aan de vreugde van commissarissen, nu BEIJNES honderd jaar bestaat. In die honderd jaar is een traditie geschapen, naar buiten en naar binnen. Naar buiten heeft de naam BEIJNES een klank van degelijkheid en betrouwbaarheid, en wekt gedachten aan de beste eigenschappen waarop ons Nederlandsch bedrijfsleven zich van ouds beroemt. En ook inwendig werkt het verleden duidelijk na; er heerscht een eigen sfeer in het bedrijf van eenvoud en zakelijkheid, met een groot besef van saamhoorigheid en een groote toewijding van de werkers aan hun taak.

Het is een voorrecht bij BEIJNES commissaris te zijn. En dat voorrecht wordt nog vergroot door het feit, dat commissarissen in hun midden hebben den heer J. W. A. BEIJNES, in wien zij niet slechts den ouden naam eeren, maar veelmeer den man, die gedurende zijn lange leven, gedurende het verreweg grootste deel der eeuw van arbeid, zijn beste krachten aan het bedrijf heeft gegeven en mede zijn stempel er op heeft gedrukt. Zijn stem weegt nog zwaar in commissarissen!

Al berust de directe leiding van het bedrijf thans niet meer bij een BEIJNES, de tegenwoordige directeur ir. H. J. M. BEKKERS zet de goede tradities voort en past ze aan de nieuwe omstandigheden op gelukkige wijze aan. In deze bladzijde, die niet als de overige van dit boek de kritiek van den directeur passeert, wil ik getuigen van de groote waardeering van commissarissen voor Ir. BEKKERS, die op 1 Maart van dit jaar reeds vijf en twintig jaar bij BEIJNES was — op welken datum zoo duidelijk is gebleken, welke plaats hij in het bedrijf inneemt. Commissarissen verheugen zich erin, dat BEIJNES de nieuwe eeuw ingaat onder de beproefde leiding van dezen directeur.

J. KLOPPER

Voorzitter van den Raad van Commissarissen.

INLEIDING • INDUSTRIE EN VERKEER IN DE EERSTE HELFT VAN DE XIXE EEUW • RIJTUIG- EN WAGENMAKERIJ IN NOORD-NEDERLAND • DE FAMILIE BEIJNES • VESTIGING VAN HET BEDRIJF IN HAARLEM • DE OUDE FABRIEK AAN DE RIVIERVISCHMARKT •

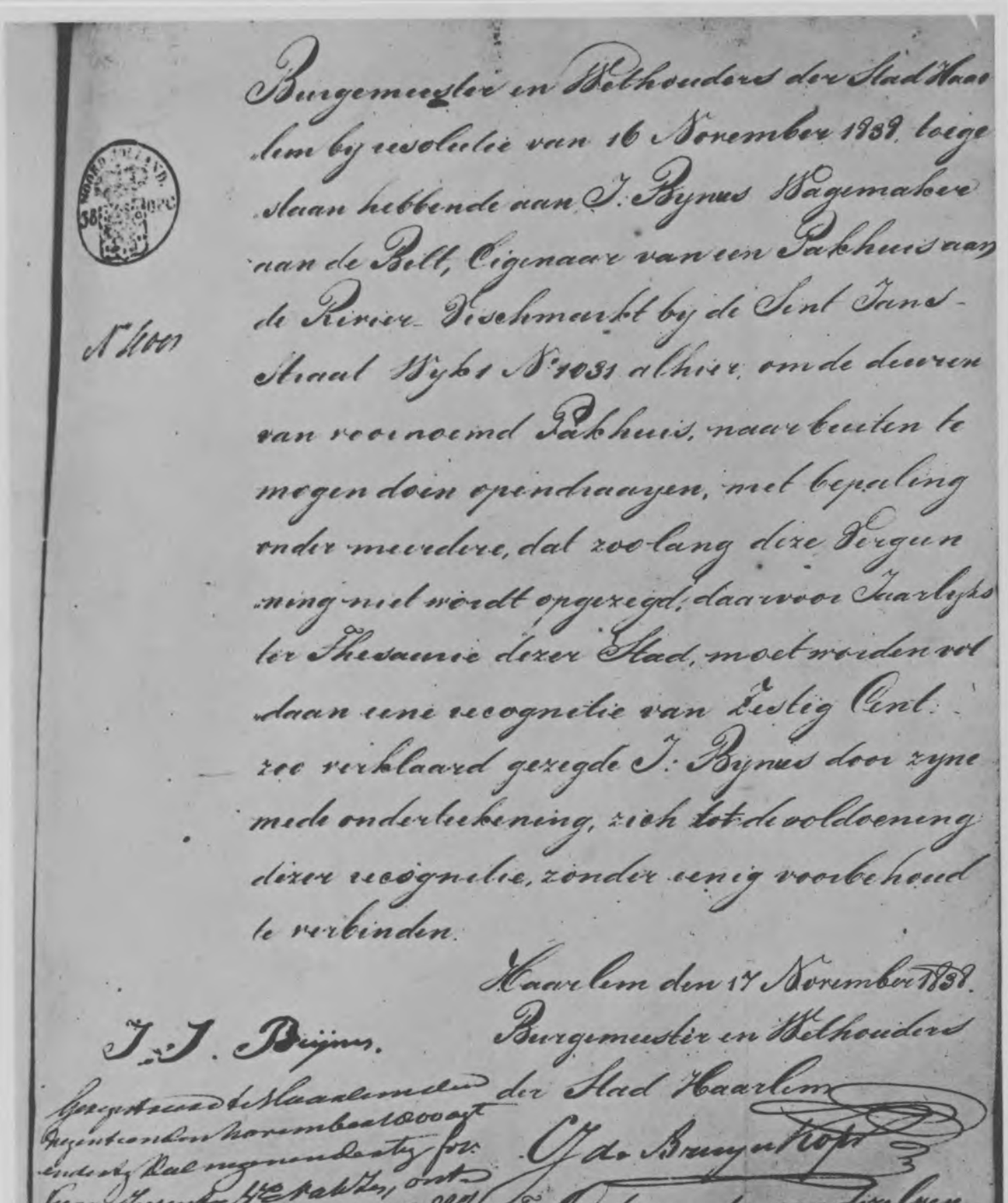
EERSTE·HOOFDSTUK

AAN DEN STICHTER

GELUCKIGH IS DE HULCK,
DAER MIDDEN IN DE BAEREN
EEN STUURMAN ZIT TE ROER,
DIE ZEEWIJS EN ERVAEREN,
DE BLINDE KLIPPEN KENT,
DE GRONDEN MEET, EN PEILT,
OP ZEEKOMPAS EN KAERT,
EN STARRESCHIETER ZEILT,
EN, DOOR DE BARNING HEEN,
HET UITERST WEET TE SCHUWEN.

UIT DE OPDRACHT AAN DEN EDELEN HEERE PETER HOOFT DE GRAEF, JONGKHEERE VAN ZUIDPOLSBROECK, BIJ EEN VERTALING IN DICHTMAAT UIT VERGILIUS' TWEEDE BOEK VAN ENEAS, DOOR JOOST VAN DEN VONDEL

JOHANNES JACOBUS BEIJNES
1814–1888
STICHTER VAN DE KONINKLIJKE FABRIEK VAN RIJTUIGEN EN SPOORWAGENS



Burgemeester en Wethouders der Stad Haarlem by resolutie van 16 November 1838, toegestaan hebbende aan J. Bynes Wagemaker aan de Bilt, Eigenaar van een Pakhuis aan de Rivier-Vischmarkt by de Sint Jans-Straat Wyk 1 N° 1031 alhier, om de deuren van voornoemd Pakhuis, naar buiten te mogen doen opendraayen, met bepaling onder meerdere, dat zoo lang deze Vergunning niet wordt opgezegd, daarvoor Jaarlyks ter Thesaurie dezer Stad, moet worden voldaan eene recognitie van Zestig Cent: zoo verklaard gezegde J. Bynes door zyne mede onderteekening, zich tot de voldoening dezer recognitie, zonder eenig voorbehoud te verbinden.

Haarlem den 17 November 1838.
Burgemeester en Wethouders
der Stad Haarlem
G. de Bruyn Kops
Ter Ordonnantie van dezelven
B: C: de Lange

J. J. Bijnes.

ACTE VAN RECOGNITIE NOPENS EEN VERGUNNING VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS DER STAD HAARLEM, OM DE DEUREN VAN DE KAARSENMAKERIJ (HET PAKHUIS) AAN DE RIVIER-VISCHMARKT NAAR BUITEN TE MOGEN DOEN OPENDRAAIEN. (VGL. BLZ. 25)

EERSTE HOOFDSTUK

OMSTREEKS het midden van de eerste helft van de vorige eeuw doorleefde Nederland economisch en industrieel nog langen tijd de naweeën van een depressie, dieper en omvangrijker dan in zijn geschiedenis tot dusver was voorgekomen. Alles scheen daarin zoo goed als ten onder gegaan. Ons volk was tot in het merg verarmd, zijn energie verbruikt. Onze handel, onze scheepvaart moesten elders in de leer gaan. Bedroevender beeld wellicht dan iets anders bood in Noord-Nederland de industrie. Ook had het handwerk zich hier, mede als een gevolg van ons typisch Hollandsche particularisme, van ouds al onder veel moeilijker omstandigheden dan elders ontwikkeld. Tot concentratie en vorming van grootere bedrijven was het haast nergens gekomen. Dan, vooral door de afwezigheid in onzen bodem van ertsen en steenkool, bleef onzen menschen een waardevol object voor industrieele belangstelling onthouden. Een ijzerindustrie ontbrak geheel. Hetgeen van verstrekkende en langdurige gevolgen geweest is, zelfs in geestelijk opzicht.

Wie kennis heeft genomen van de absolute afwezigheid van inzicht nog omstreeks 1800 hier te lande in de beteekenis en de toekomst van de stoommachine, zooals deze blijkt b.v. uit het drama van de drooglegging van de Mijdrechtsche plassen, [1] begrijpt dat er van een bedrijfelijke ontwikkeling in grooteren stijl, van het uitgroeien van kleinere of middelgroote werkplaatsen tot met stoomkracht gedreven fabrieken, hier nog in langen tijd geen sprake zou kunnen zijn. Behalve in de gewoonlijk zeer speciale bedrijven, die, weliswaar uiterst economisch, werkten met windmolens, bleef men zich overal behelpen met handenarbeid. En ook toen het al wat beter ging, en hier en daar enkele voortvarende mannen er in slaagden met de oude sleur te breken en nieuwere methoden toe te passen, kwam de verandering niet dan heel geleidelijk.

Deze dingen teekenen een mentaliteit, een geestelijke sfeer, die, geheel in zichzelf teruggezonken, meer eentonigs dan afwisselends biedt en waarin variaties door de minieme verschillen nauwelijks opvallen. Wanneer men in onze dagen de geschiedenis wil schrijven van een groot-bedrijf, dat toen op dezen bodem is ontstaan, moet men van den grooten, zonbeschenen boom terug gaan naar het kleine zaadje onder den grond. En bij het zoeken daarnaar stuit men zelfs in ambtelijke en bestuurlijke archieven op het hierboven geconstateerde verval, hetgeen het werken niet vergemakkelijkt.

Op een heel bijzondere en van die in de meeste andere landen afwijkende wijze was hier de ontwikkeling van het verkeer in haar werk gegaan. „In een land waar de vele vaarten en rivieren zulke uitstekende verkeerswegen opleverden", „waar de waterweg zoozeer de gemakkelijkste en goedkoopste weg was, sprak het vanzelf dat bij toenemend verkeer niet alleen het goederen- maar ook het personenverkeer per schuit moest plaats hebben", [2] schrijft dr. P. L. Muller in het derde deel van „Onze gouden Eeuw" en hij preciseert (blz. 241): „Het geregelde, door de overheid onder streng toezicht gehouden verkeer tusschen de steden werd eerst mogelijk, toen het kon geschieden met jaagschuiten, die zelfs van tegenwind niet heel veel te lijden hadden". Vaste veren werden tusschen de steden opgericht en „de *trekschuit* werd het Nederlandsche vervoermiddel bij uitnemendheid, de trekvaart met het jaagpad nam haast geen mindere plaats in in de toenmalige maatschappij dan de spoorweg in de onze. De vreemdeling was er altijd vol van: in geen land bestond een zoo veilig, gemakkelijk, geregeld en snel middel van vervoer". [3] Dat intusschen tot 1795 toe dit communicatie-middel ten gevolge van het ontbreken van een behoorlijk ontwikkeld gemeenschapsgevoel bij onze voorouders door steden als Dordrecht, Gouda of Haarlem met „gebruikmaking" van voor eeuwen verkregen „rechten" kon worden onderworpen aan belemmeringen en beperkingen, [4] die ons thans geheel onmogelijk toeschijnen, kan hier verder buiten beschouwing blijven. Ondanks de oploopende tol- en schutgelden en het veelvuldige gedwongen overstappen en overladen van schuit op schuit, bood deze verkeerswijze een veiligheid en een comfort van reizen, die in de meeste landen onbekend waren.

Het ligt voor de hand, dat het wegverkeer zich onder die omstandigheden te onzent, vergeleken met elders, niet of nauwelijks ontwikkelde. Wel zou Holland al in veel vroeger tijd, op het einde van de 16e eeuw, meer rijtuigen bezeten hebben dan eenig ander land in Europa. Ook zou een zekere Willem Boonen, omstreeks 1560 tot lijfkoetsier van koningin Elisabeth van Engeland benoemd, een positie die hij gedurende langen tijd heeft bekleed, een staatsiekoets uit ons land naar Engeland hebben gebracht, [5] maar ik denk dat in deze berichten eerder Vlaanderen dan Holland zal zijn bedoeld. Zeker is het, dat de opkomst van het rijtuig in de samenleving langen tijd, ja eeuwen lang, is tegengehouden en belemmerd geworden door den uiterst primitieven toestand van de wegen of wat daar-

voor doorging. En dat dit euvel, dat zich in haast ieder land van Europa in even sterke mate deed gevoelen en waarin eerst onder Napoleon verandering kwam, te onzent die geheel nieuwe oriënteering naar de ,,trekschuit" bewerkte, waarvan hierboven sprake was. Lang en taai zijn wij daaraan blijven vasthouden. Tot diep in de XIXe eeuw is hier de trekschuit in eere gebleven. Alles werd ermee vervoerd, tot spoorwagens en stoomketels toe, en nog in 1870 geschiedden verhuizingen van spoorwegambtenaren, b.v. van Leeuwarden naar Maastricht, [6] gedeeltelijk per trekschuit. Rijtuigen en wagens werden veelal als een weelde, als een bezit voor enkele bevoorrechten beschouwd. Dit schijnt o.a. nog tot uitdrukking te komen daarin, dat men hier meer dan elders van ,,luxe-rijtuigen" placht te spreken.

* * *

Bij een zoozeer ten achter geraakte, zich eerst langzaam aan primitieve begrippen ontworstelende industrie en een zich in hoofdzaak op het water afspelend verkeer kan het geen verwondering wekken dat er een goede honderd jaar geleden van werkelijke rijtuigfabrieken in ons land geen sprake was. Slechts het in 1830 afgescheiden Zuiden kende b.v. in Gent en in Brussel bloeiende ,,rijtuigmakerijen", [7] waar met grootere personeelen gewerkt werd. Daar bestond nog steeds een traditie, die minstens tot diep in de zestiende eeuw terugging. Zoo werden in Brussel omstreeks 1560 onder Italiaansche leiding de rijtuigen gebouwd voor den huwelijksstoet van Alexander Farnese, prins van Parma, en prinses Maria van Portugal. [8] Van Brussel betrok de Belgische expeditie-onderneming van Gend en Loos, die zich ook in Noord-Nederland naast de Spoorwegen en de Nederlandsche Posterijen tot een machtspositie wist op te werken, al sinds den Napoleontischen tijd uitsluitend haar wagens, camions en diligences. Dit is zoo gebleven tot omstreeks 1890 toe en nog in 't begin van onze eeuw onderscheidde het personeel der firma uitdrukkelijk Brusselsche wagens van andere.

Ook de beide eerste spoorwegrijtuigen, die in Juli 1838 per schip ons land werden binnengevoerd, waren in Brussel vervaardigd. [9]

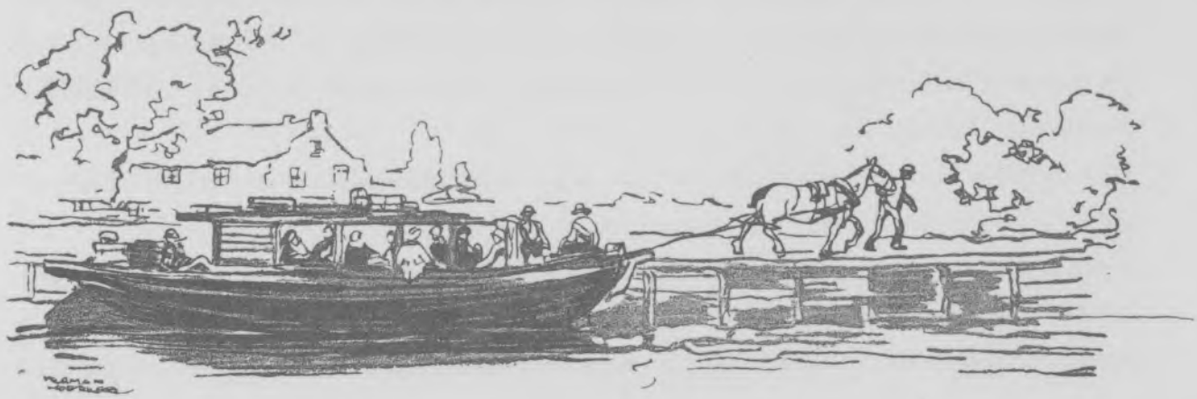
Toch zijn er natuurlijk ook hier te lande wagenmakerijen geweest; in het allereenvoudigste geval ontstond het product uit incidenteele of bij herhaling voortgezette samenwerking tusschen timmerman en smid. Min of meer in oorzakelijken samenhang met de ontwik-

keling van het postvervoer, dat eeuwen lang in de steden geconcentreerd bleef, groeiden, bloeiden of vegeteerden ook deze „fabrijken" zuiver plaatselijk. In de omgeving van streken waar veel buitenplaatsen gelegen waren – in Kennemerland of langs de Vecht b.v. – verdichtten zich zulke bedrijven, van vader op zoon voortgezet wellicht, soms tot fabriekjes, waar een aantal knechts doorloopend werk vond. Dergelijke fabriekjes bestonden tusschen 1830 en 1840, en waarschijnlijk reeds daarvóór, o.a. in Maarssen, waar, in 1835, Gerrit Soeders met aanzienlijke voorschotten uit het *Fonds tot Aanmoediging der Nationale Nijverheid* een met schulden belast en achterop-geraakt bedrijf tijdelijk weer tot ontwikkeling trachtte te brengen, [10]] in De Bilt bij Utrecht, en misschien ook in Bloemendaal.

* * *

Uit deze laatste plaats was de timmerman GOVERT BEIJNES (1747–1812) afkomstig, die zich, 26 jaar oud, in 1773 in Haarlem vestigde. Van hem werd verteld dat hij behalve een goed timmerman ook een uitstekend zakenman was. Hij moet gewoond hebben in de Kruisstraat en in de Zijlstraat, hoek Nobelstraat, en overleed in 1812. Eén zijner zonen uit zijn tweede huwelijk, JACOBUS JOHANNES, waarschijnlijk in 1787 in Haarlem geboren, overleed in 1821 in Amsterdam, een weduwe met vijf nog jeugdige kinderen achterlatend.

Vierde dezer kinderen was de op 9 Juni 1814 te Haarlem geboren JOHANNES JACOBUS, *de stichter van de Koninklijke Fabriek van Rijtuigen en Spoorwagens*, die naar hem genoemd is. Jongste kind was toen de op 12 Maart 1817 geboren ANTONIE JOHANNES,



die van de oprichting af aan den opbouw van de zaak van zijn broeder heeft meegewerkt en in 1864 als vennoot daarin werd opgenomen. Zes maanden na den dood van den vader werd nog een zesde kind geboren.

Van de jeugd van JOHANNES JACOBUS, die bij den dood van zijn vader nog niet ten volle zeven jaren telde, is mij niets bekend. Mogelijk heeft hij bij zijn in 1809 geboren oudsten broeder Govert Gerardus, timmerman, het vak zijner vaderen geleerd. Begin 1830 verbleef hij, 15 jaar oud, ten huize van Henr. Kimman, [11] wagenmaker in de Zijlstraat, misschien in het oude huis, dat de grootvader vroeger bewoond had. Daarna vinden we hem in 1837 als wagenmaker gevestigd in De Bilt, waar hij op 1 November van dat jaar huwt met WILHELMINA STAAL, dochter uit een oud Biltsch geslacht, dat verschillende smeden [12] heeft opgeleverd. Niet onmogelijk is, dat Johannes Jacobus in die dagen als wagenmaker in dienst was bij zijn schoonvader, Petrus Staal. Deze toch bezat vermoedelijk de wagenmakerij, die door Pieter Cornelis Staal, een ouderen broeder van Wilhelmina, op 16 December 1837 in publieke veiling verkocht werd aan den reeds genoemden Gerrit Soeders te Maarssen, [13] den man, die ruim een jaar later de „koetsen" of „bakken" voor de eerste spoorwegrijtuigen in ons land naar Belgische modellen vervaardigde.

Hoe verder de verhouding van de familie Beijnes-Staal ten opzichte van Soeders geweest is, weet ik niet. Maar de jonge Beijnes woonde in den zomer van 1838 in het huis naast de verkochte fabriek – beide stonden op de plaats, waar het tegenwoordige Bureau van Politie van De Bilt gevestigd is – en geeft in een officieel stuk als zijn beroep op: „zaakwaarnemer". [14] Is het gewaagd te veronderstellen, dat Beijnes in De Bilt de fabriek leidde voor Soeders, die in Maarssen woonde en daar de oudere fabriek beheerde? Hoe het ook zij: nog in hetzelfde jaar *vinden we het jonge paar terug in Haarlem.* In de notulen van de vergadering van B. en W. aldaar dd. 11 October van het jaar 1838 is nl. sprake van een „Request van J. Bijnens, wagenmaker aan De Bilt, Eigenaar van de Kaarsenmakerij aan de Riviervischmarkt, Wijk 1 No. 1031 (thans No. 7) daarbij te kennen gevende, dat hij het Pakhuis tot eene wagenmakerij wenscht in te richten en verzoekende daarin twee naar buiten openslaande Deuren te mogen plaatsen."

Dit request schijnt in eerste instantie te zijn afgewezen. Uit een op 17 November van

SMEDERIJ AAN DE GROOTE HOUTSTRAAT

datzelfde jaar gedateerde acte van recognitie echter blijkt, dat het verzoek naderhand toch werd ingewilligd. [15]] Op 1 Augustus 1839 is er een nieuw request van J. J. Beijnes, „wagen- en rijtuigmaker op de rivier vischmarkt", met verschuldigde gevoelens te kennen gevend „dat hij ter verdere uitbreiding zijner affaire het voorhuis van het door hem bewoond wordende huis, naast zijne werkplaats, wilde inrichten tot eene bewaarplaats voor gemaakte rijtuigen." „Dat hij tot dat einde in de plaats van de tegenwoordige onderpui wenschte te plaatsen, eene andere, meer met voorschreeven doel overeenkomstige, met naar buiten opendraaijende deuren." In het vervolg van den tekst verwijst de verzoeker naar „de toestemming, op een dergelijk verzoek, aan UEd. Achtb., in het voorleden Jaar gedaan voor zijne tegenwoordige werkplaats" hetgeen „de requestrant hoop geeft op eene even gunstige dispositie." Zeer waarschijnlijk betrof dit verzoekschrift, dat kort nadien moet zijn ingewilligd, de eerste uitbreiding van de jonge onderneming.

Stellig bleek deze, hoe klein begonnen ook, van stonden aan een groote mate van levensvatbaarheid te bezitten. In het archief van de N.V. wordt nog steeds het eerste „*Kassaboek*" bewaard, aanvangend op 1 November 1838, den verjaardag van het in De Bilt gesloten huwelijk. *De eerste November 1838 moet dus als de begindatum van de onderneming worden beschouwd.*

* * *

Het „kassaboek" laat ons voor de eerste maanden al dadelijk een flinken climax zien in de bedragen van de uitbetaalde werkloonen, die in November 1838 *f* 21.46 en in dezelfde maand een jaar later *f* 110.94[5] bedragen. Behalve de 21-jarige Antonie Johannes werkten dus vermoedelijk nog 3 of 4 knechts in de zaak. Een aardige illustratie biedt ook de post van *f* 2.20, dien het „kassaboek" een van de laatste dagen van October 1839 in uitgave stelt voor „Een advertentie." Hieraan beantwoordt zeer waarschijnlijk de annonce in de Oprechte Zaturdagsche Haarlemsche Courant van 19 October van dat jaar, waarin wordt gevraagd „Een *Wagenmakers-Knecht*, zijn werk goed verstaande, vast werk begeerende, kan zich in *persoon* of door *franco* brieven onder Lett. A. vervoegen bij...."

De onderneming was met allereenvoudigste middelen opgezet; de beginrekening bestond uit zeven of acht posten, samen een bedrag vormende van *f* 1834.49. Een der posten luidt „Een toonbank verkocht *f* 10.–." Het was waarschijnlijk een stuk, dat tot de oude kaarsen-

makerij behoord had en dat moest worden opgeruimd, nu blijkens het reeds genoemde request de voorpui van openslaande deuren zou worden voorzien en de daarachter gelegen ruimte moest dienen om afgewerkte rijtuigen tot aan de aflevering te kunnen uitstallen. Allerlei zaken worden uit het zooeven genoemde bedrag gekocht en betaald; nog in de eerste maand wordt een post van *f* 750.– in uitgaaf gesteld onder de volgende omschrijving „mijn huis betaald (24 Novb. 1838) met....” Op 5 Mei 1839 wordt het eerste rijtuig afgeleverd: „een Barouchet, met zakkende glazen en knegtsbank, voor 6 personen, alleen klaar van wagenmakers en smitswerk.” De bedongen prijs bedroeg *f* 600.–, waarvan de helft op 15 Maart reeds in voorschot gegeven en de andere helft bij de aflevering betaald werd. Het was de eerste belangrijke post die binnen kwam. De barouchette was bestemd voor De Bilt en betrof klaarblijkelijk nog een bestelling die den jongen zakenman vóór zijn vertrek vandaar was opgedragen. In een keurig bijgehouden orderboekje, waarin de eerste 400 nieuwe rijtuigen staan ingeschreven en dat met nummer 1 in 1839 aanvangt, komt het Biltsche rijtuig nog niet voor. Trouwens ook de drie of vier volgende rijtuigen, alle in 1839 geleverd, gingen naar Utrecht of omgeving. Daarna volgen, steeds nog in 1839, drie rijtuigen voor Haarlem. In 1840 werden er zes naar Amsterdam, Haarlem en Bloemendaal geleverd; in 1841 elf naar verschillende bestemmingen en van nu af volgen ze elkaar op in afwisselende namen en klanken van door het tegenwoordig geslacht nauwelijks meer begrepen inhoud: Char à banc, Barouchette, Tilbury, Sociable, Tentwagentje, Victoria, Phaëton, Coupé-vigilante, Charrette, Drowski.... De bedongen prijzen wisselen af van nog geen *f* 100.– tot meer dan *f* 1500.–.

Ons kassaboek houdt met ultimo November 1839 plotseling op om eerst op 1 Januari 1843 weer door te gaan. Het oudste grootboek, zelf ook weer niet compleet, overbrugt voor een deel de lacune. Ook hierin teekent zich eerst nog wat schuchter, maar spoedig aan duidelijkheid niets te wenschen overlatend, de opgaande lijn verder af. Posten als „een nieuwe broodkar gemaakt *f* 27.–” of „een steenwagen *f* 7.50” of zelfs „een nieuwe kruiwagen met wiel *f* 9.–” wisselen af met „een steel in een vork verzet en ingekort *f* 0.15,” „het wiel gepropt *f* 0.25,” „Een knegt ½ dag *f* 0.60,” „Twee paneelen doorgezaagd *f* 0.15.” Van tijd tot tijd komen er hoogere bedragen voor: *f* 350.–, *f* 800.–, voor een geleverd rijtuig. Een stel patentassen kwam in 1839 op *f* 200.–, het bijbehoorende smidswerk op *f* 194.85.

Als het kasboek in Januari 1843 weer begint te loopen is het aan arbeidsloon in uitgaaf gestelde bedrag tot *f* 160.– geklommen om in Januari 1846 *f* 184.– en in Mei van dat jaar zelfs *f* 236.– te bedragen. Daarna is er een kleine achteruitgang, maar van af 1849 en vooral sedert 1852 valt er een voortdurende stijging in de per maand betaalde loonen waar te nemen, waarvan het bedrag in 1854 voor het eerst de *f* 1000.– overschrijdt.

* * *

Bovenstaande gegevens werden, zooals gezegd, ontleend aan de slechts fragmentarisch bewaard gebleven oudste boekhouding. Het is zoowat alles wat ons het archief uit dien tijd heeft aan te bieden. Brieven e.d. ontbreken ten eenen male. En zoo wordt het helaas practisch onmogelijk om de geleidelijke evolutie meer van nabij en van feit tot feit in detail te kunnen vervolgen. Dit is te meer te betreuren, wijl, zooals we reeds zagen, de jongere broer van den stichter, ANTONIE JOHANNES, die bij diens huwelijk in De Bilt in 1837 als getuige fungeerde en in 1864 als deelgenoot in de zaak werd opgenomen, daaraan al vele jaren vroeger, ja waarschijnlijk van de oprichting af, op velerlei wijzen krachtig heeft meegewerkt. Het is nu niet te zien, waaruit die medewerking telkens bestaan heeft, wanneer of waarmee ze begon, waarmee ze geëindigd is.

Antonie Johannes, die in De Bilt als smid staat ingeschreven en in dat vak reeds vroeg moet hebben uitgeblonken, schijnt zich dan in 1838, ongehuwd als hij was, direct als knecht te hebben gevestigd ten huize van Johannes Jacobus, voor wiens rijtuigen en wagens hij het ijzerwerk smeedde. Dit duurde tot omstreeks 1842, toen hij voor de eerste maal huwde met Naatje Reekers en zich als hoef- en grofsmid vestigde op den Jansweg 37 (het huis noordelijk grenzende aan het Hofje van Staats). Ook betreffende dit feit is in het archief van de gemeente Haarlem een document bewaard gebleven, n.l. een proces-verbaal van een verhoor van de belendenden, wegens door dezen ingebrachte bezwaren, welke bezwaren echter in het eene geval na gegeven inlichtingen werden teruggenomen en waaraan in het andere geval kon worden tegemoet gekomen door aan den requestrant de verplichting op te leggen tot het plaatsen van een halve steens spouwmuur tusschen de op te richten smederij en het betreffende gesticht. (Hofje van Staats.) [16]]

De nieuw opgerichte smederij, die natuurlijk ook wel voor anderen zal hebben gewerkt,

leverde in de laatste maanden van 1842 voor niet minder dan *f* 611.03 aan de rijtuigmakerij op de Riviervischmarkt. In de jaren 1843 t/m 1848 klommen de bedragen van het geleverde werk geleidelijk van *f* 2400.– tot ruim *f* 3400.–. Op het einde van laatstgenoemd jaar of in het begin van 1849 wordt plotseling deze relatie „geheel geliquideerd en afgerekend." Antonie Johannes was toen kort te voren voor de tweede maal gehuwd met Cornelia Elisabeth Beekman en schijnt om de een of andere reden tijdelijk voor zichzelf te hebben gewerkt. Eerst in 1851 levert hij weder voor ruim *f* 3000.– aan zijn broer. Zijn smederij had hij inmiddels verplaatst van den Jansweg naar de Groote Houtstraat no. 179. Lang heeft hij die smederij daar niet meer zelfstandig beheerd, want ofschoon in 1852 en ook in 1853 nog voor flinke bedragen aan werk wordt geleverd, schijnt de zaak in laatstgenoemd jaar bij die van Johannes Jacobus te zijn ingebracht. Aanvankelijk bleef Antonie Johannes nog in de Groote Houtstraat wonen, terwijl hij eerst op de Riviervischmarkt en na 1858 in de hieronder te bespreken nieuwe fabriek op het Stationsplein beheerder van de smederij werd. Omstreeks dien tijd of misschien iets vroeger verhuisde hij naar de Jansstraat 87 om in 1864, zooals reeds werd opgemerkt, als vennoot te worden opgenomen in de zaak, die van toen af „Nederlandsche Fabriek van Rijtuigen en Spoorwagens J. J. Beijnes" werd genoemd.

* * *

Ziedaar de gegevens, die ik aan het oudste archief van de firma heb kunnen ontnemen. Alles samengenomen is het niet voldoende om zich in bijzonderheden een oordeel te vormen omtrent den gang van zaken in het bescheiden bedrijfje van den heer Beijnes, gedurende de allereerste toch zoo gewichtige jaren, toen de eerste grondslagen werden gelegd voor de phenomenale ontwikkeling, welke later gevolgd is.

Gelukkig bestaat er een vrij betrouwbaar relaas, dat althans iets meer meedeelt, in een door den toenmaligen Provinciaal- en Gemeente-Archivaris C. J. Gonnet geschreven bijdrage: „De Koninklijke Rijtuigen- en Spoorwagenfabriek van de firma J. J. Beijnes", opgenomen op blz. 625 t/m 638 van het vierde deel van de in 1888 verschenen „Geschiedenis en Beschrijving van Haarlem" van F. Allan.

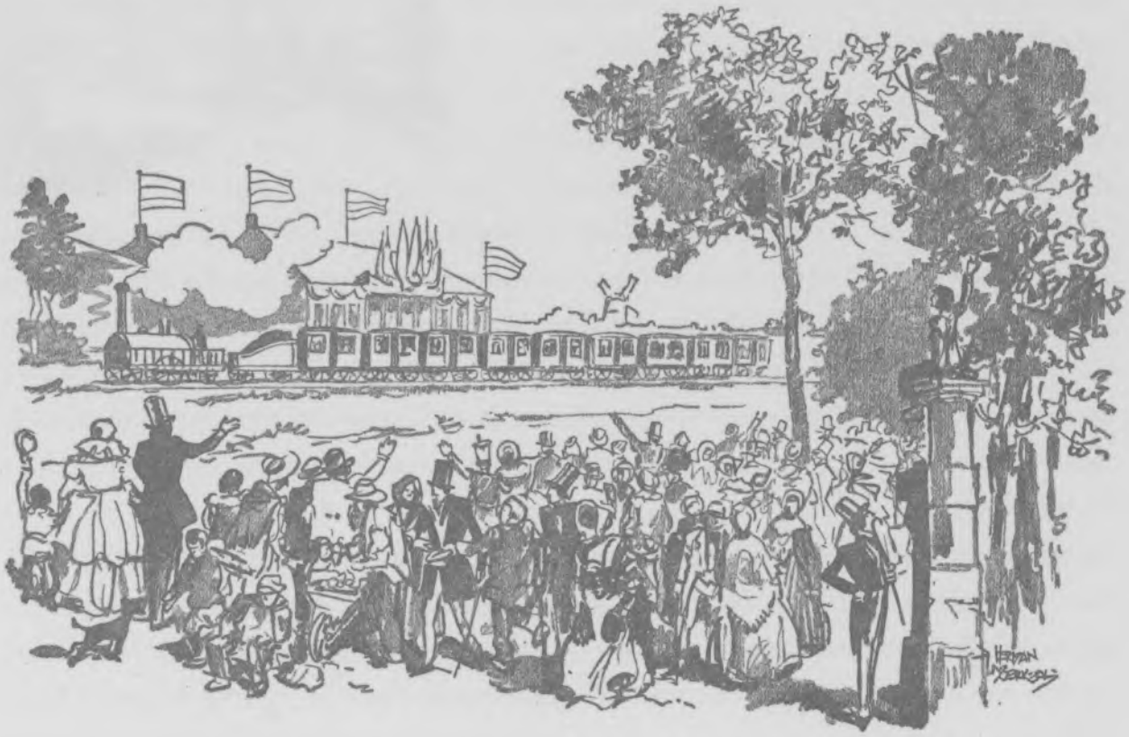
De heer Gonnet, in latere dagen persoonlijk met de familie Beijnes bevriend, begint met te vermelden dat Beijnes als geboren Haarlemmer steeds zeer met zijn geboortestad was inge-

nomen en vervolgt dan: „vandaar, dat hij er zich in 1838 vestigde als rijtuigfabrikant. In die dagen was het echter geen gemakkelijke taak om in een kleine plaats, waar ieder zijn bepaalden leverancier had en dezen ook zijn volle vertrouwen schonk, veel werk te vinden. Men moest alzoo door solied werk, schoone modellen en nette aflevering naam maken, en dit gelukte den oprichter volkomen. Steeds was het de gewoonte geweest om de teekeningen der luxe-rijtuigen uit Parijs te laten komen en deze precies na te volgen. Parijs toch was bekend door de schoone modellen: de Fransche sierlijkheid was er steeds uit te zien en werd verre boven de Engelsche en Duitsche modellen verkozen. De Haarlemsche rijtuigfabrikant week echter van deze richting af. Wel ontving ook hij de Parijsche teekeningen, doch zijn eigen smaak verloochenen was hem onmogelijk. Hij vond ook veel schoons in de Engelsche modellen, en gaf zich zeer veel moeite deze machtig te worden. Dat dit echter niet gemakkelijk ging, blijkt uit het volgende:

Op een zijner reizen naar Engeland bleek hem de onomkoopbaarheid van een Engelschman. Onder de uitgezochte teekeningen bevond er zich ook eene van een fabrikant, die het model als zijn eigendom gekocht had. Of men nu al veel geld bood en de opmerking maakte, dat men voor namaak niet behoefde te vreezen, daar men op het vasteland thuis behoorde – niets hielp. De man nam zijn teekening op en borg ze achter slot. Toch gelukte het den heer Beijnes eenige Engelsche modellen machtig te worden. En van toen af streefde hij er naar de Fransche sierlijkheid met de schoone en strenge lijnen der Engelschen te vereenigen. Elk rijtuig werd daarom in het groot uitgeslagen en onder zijne leiding opgebouwd. Door zijn smaak werd een geheel nieuw model in 't leven geroepen, dat de algemeene goedkeuring mocht wegdragen en hem veel werk verschafte. Algemeen was men ingenomen met zijn fabrikaat, dat zich in elk opzicht door soliditeit onderscheidde." [17]

Tot zoover Gonnet, wiens resumé op door J. J. Beijnes persoonlijk gedane mededeelingen

berust. Zeker vinden we hier één of wellicht meer factoren direct en indirect wat nader belicht, die in den gestagen opbloei van Beijnes' onderneming een rol van beteekenis hebben gespeeld. Jammer blijft het echter dat we ook hier de feiten niet nader leeren kennen; we zouden zoo graag b.v. van die Engelsche reis of reizen wat meer weten. We zouden die door J. J. Beijnes verbeterde teekeningen willen te zien krijgen. Maar ja, wie weet of deze teekeningen, veel gebruikt als ze ongetwijfeld waren, wel de verhuizing van 1858 overleefden.



Wel vinden we in latere jaren uitgaven vermeld in verband met gemaakte buitenlandsche reizen. Zoo staat er in October 1854 een post van *f* 220.19 geboekt voor een reis naar Londen en Parijs en in December 1862 is aan reiskosten naar Londen uitgegeven *f* 250.30[5]. In beide gevallen schijnen ook teekeningen aangeschaft te zijn; de eerste maal voor *f* 50.42 en de tweede maal voor *f* 48.–. Naar alle waarschijnlijkheid waren dat teekeningen van spoorwagens.

OPKOMST VAN DE SPOORWEGEN • H.IJ.S.M. • N.R.S. • ONGEWOON MOEILIJKE PROBLEMEN, OOK BIJ HET AANSCHAFFEN VAN ROLLEND MATERIEEL • DE „BAKKEN" VOOR DE EERSTE SPOORWEGRIJTUIGEN GEBOUWD AAN DE RIVIERVISCH-MARKT • 1838—1858 •

TWEEDE · HOOFDSTUK

TWEEDE HOOFDSTUK

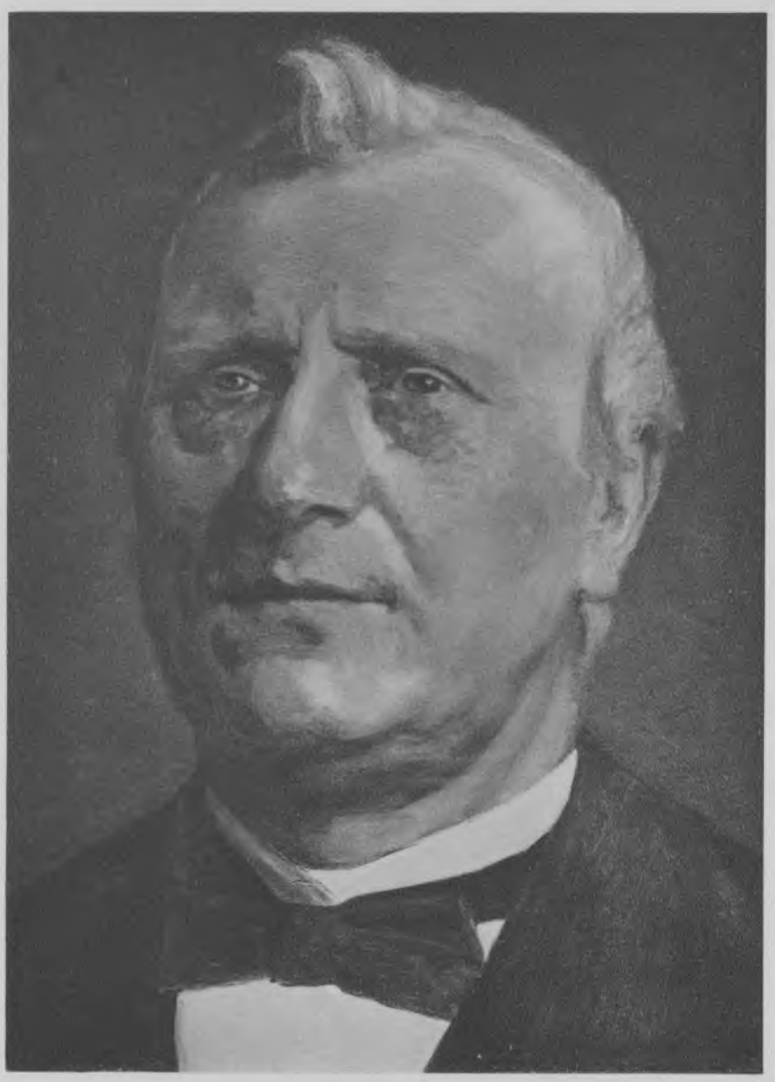
ALVORENS we aan de zooeven bedoelde verhuizing en aan de opening van de nieuwe fabriek aan het Stationsplein toe zijn, moeten we ons even herinneren, dat met den intocht van den ijzeren weg en van de locomotief ook in ons land zich een omwenteling in de gebruikelijke en van oudsher gegroeide wijze van vervoer ging voltrekken, waarvan de volle omvang in die jaren nog niet kon worden overzien, al moeten zich voor een man als J. J. Beijnes reeds spoedig bepaalde perspectieven hebben afgeteekend. Vóór deze echter verwezenlijkt konden worden moesten de spoorwegen zelf zich nog aan allerlei vooroordeelen en moeilijkheden ontworstelen. Het zijn vooral de uit het oorspronkelijke project van W. A. Bake, dat ,,een spoorweg tusschen Amsterdam en Keulen" beoogde, voortgekomen *Nederlandsche Rhijn Spoorweg*, die aldus het oudste initiatief op dit gebied op Noord-Nederlandschen bodem voortzette en de *Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij*, die den eersten tot stand gekomen spoorweg binnen onze landsgrenzen verwezenlijkte, geweest, die daarvan ten volle hebben geprofiteerd.[18]] Wat moest er in die dagen een zich voortdurend in duizend kleinigheden openbarende geestelijke weerstand worden weggewerkt! Men mag daarover niet te licht denken. Wat wij, nu, futiliteiten of minder zouden noemen, had toen de proporties aangenomen van onoverkomelijke bezwaren. En men kan, de notulen[19]] doorlezende uit de eerste jaren van de vergaderingen van den Raad van Administratie van de in 1837 opgerichte Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij, nauwelijks genoeg den moed en de volharding bewonderen van die mannen, die, eenmaal het initiatief op zich genomen hebbend voor den aanleg van een spoorweg van Amsterdam naar Haarlem en later naar Rotterdam, dezen aanleg wisten door te zetten en te volbrengen, ondanks een mate van ondervonden moeilijkheden en tegenwerking, waarvan, zooals gezegd, wij ons nu geen behoorlijk denkbeeld meer kunnen vormen.

Niet alleen de aanleg van den weg, maar ook het aanschaffen van locomotieven en rijtuigen, ja zelfs het transport daarvan stelde de oprichters voor werkelijke problemen. Waar het de H.IJ.S.M. geweest is, die Beijnes het eerst bewogen heeft tot het vervaardigen van spoorwegrijtuigen en er bovendien tot nu toe geen samenhangend bericht werd geschreven over het oudste rollend materieel dezer Maatschappij, moge hier, voor zooveel het de rijtuigen en wagens voor het vervoer van personen bestemd betreft, daarbij iets langer worden stilgestaan.

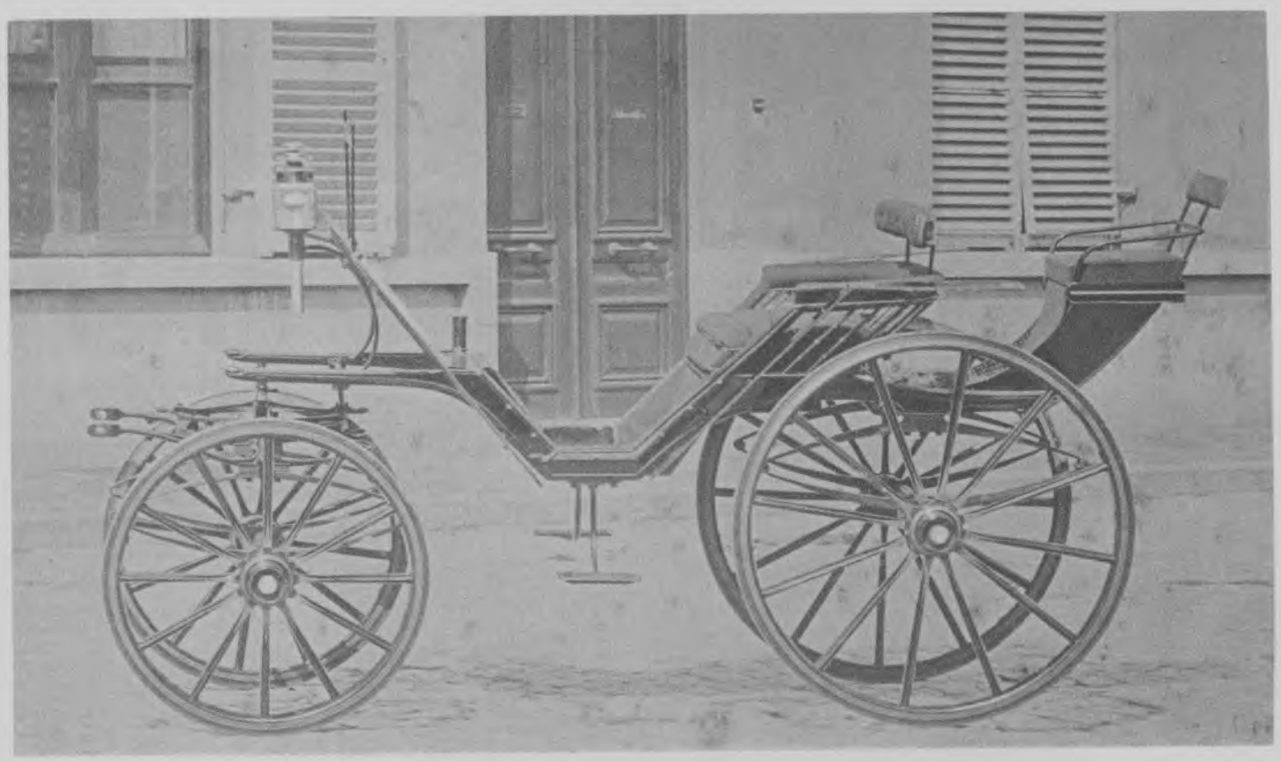
De eerste rijtuigen – dit zal na wat we omtrent den staat van de wagenmakerij en de rijtuigfabrikage in ons land, een eeuw geleden, reeds vernamen geen verwondering wekken en we zagen het bovendien reeds – kwamen uit het buitenland. Al in Augustus 1837 had de heer J. Gerken, Lid en Secretaris van den eersten Raad van Administratie der H.IJ.S.M., zich in overleg met Ing. Simons, directeur van de Belgische Spoorweg Maatschappij, met den rijtuigmaker J. B. Pauwels te Brussel in verbinding gesteld, die de rijtuigen voor den spoorweg Brussel–Mechelen had geleverd, waarover men daar te lande vol lof was. [20] Inmiddels had ook het lid F. W. Karthaus zich tot het handelshuis Hermann & Co. te Nürnberg gewend om prijsopgave van te dier stede gemaakte rijtuigen. [21] In zijn vergadering van den 9den October van hetzelfde jaar besloot de Raad ten slotte ook aan den rijtuigmaker E. Visser Jr. te Amsterdam naar den prijs te vragen van in Engeland vervaardigde rijtuigen. [22] Engelsche rijtuigen gingen n.l., evenals Engelsche locomotieven, door voor de allerbeste. Een oogenblik stond het zoo, dat de ontwerper van den spoorweg en eerste ingenieur-directeur der Maatschappij, W. C. Brade, en de heer Visser naar Londen zouden gaan om in de beste fabrieken aldaar „eenige modellen direct in te koopen". [23] Het voorstel werd echter na eenige overweging aangehouden tot de volgende vergadering, toen men besloot om, alvorens verdere stappen te doen, eerst de antwoorden op naar Londen, Brussel en Nürnberg verzonden brieven af te wachten.

In de daarop volgende vergadering wordt het antwoord van Robert Jeffery, Railway Coach Factory te Londen, aan den heer E. Visser Jr. te Amsterdam voorgelezen, waarin de heer Jeffery offreert binnen 10 weken de benoodigde rijtuigen te leveren en wel die van de 1e klasse tegen £ 425 (*f* 5100.–) en die van de 2e klasse tegen £ 355 (*f* 4260.–) het stuk, alles inbegrepen. Voor het rijtuig der 3e klasse was geen prijs bepaald. Er werd provisioneel besloten, om als binnen één of twee dagen geen nadere antwoorden van elders zouden zijn ontvangen, van ieder der drie rijtuigen één stuk door bemiddeling van den heer Visser te bestellen, doch „niet geschilderd, dit zoowel met het oog op den prijs als wegens den spoed die de zaak vereischte." (Men dacht toen nog den spoorweg in den zomer van 1838 te kunnen openen.) Uitdrukkelijk werd in de notulen vermeld, dat de te bestellen rijtuigen zouden dienen als *modellen* voor hier te lande te vervaardigen meerdere rijtuigen. [24]

Of de rijtuigen toen werkelijk reeds besteld zijn heb ik niet kunnen achterhalen, maar



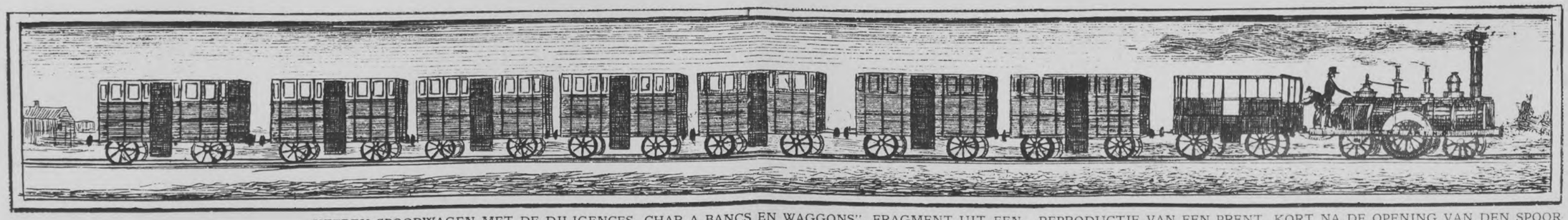
A. J. BEIJNES
1817–1891



LUXE-RIJTUIG (COUREUSE)

LUXE-RIJTUIG (COUPÉ)

PERSONENTREIN RIJDEND VAN BRUSSEL NAAR MECHELEN OMSTREEKS 1837. — GEKLEURDE LITHOGRAPHIE IN HET NEDERLANDSCH SPOORWEGMUSEUM. (VGL. BLZ. 41)



„IJZEREN SPOORWAGEN MET DE DILIGENCES, CHAR A BANCS EN WAGGONS", FRAGMENT UIT EEN „REPRODUCTIE VAN EEN PRENT, KORT NA DE OPENING VAN DEN SPOORWEG VAN AMSTERDAM NAAR HAARLEM UITGEGEVEN". — NAAR HET ORIGINEEL IN HET BOEK: 1839 HOLLANDSCHE IJZEREN SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ 1889. (VGL. BLZ. 43)

ruim een week later ziet de Raad zich ten gevolge van een vraag uit Nürnberg, waar inmiddels eveneens modellen voor rijtuigen waren besteld, voor de moeilijkheid van een beslissing omtrent den wieldiameter der te kiezen modellen gesteld, een kwestie die de heer Brade niet dan na gehouden ruggespraak met den heer B. H. Goudriaan, hoofdingenieur van den Rijkswaterstaat en adviseur van onze Regeering in zake spoorweg-aanleg, wenschte te beslissen. [25] Deze verwees de heeren naar het materieel in gebruik bij de Great Western Railroad tusschen Londen en Bristol, waarvan men zich door bemiddeling van E. Visser Jr. en R. Jeffery een uitvoerige teekening zou trachten te verschaffen ,,met plattegrond en de doorsnede in de opstand." Naar deze teekening zou ook de heer Gerken zich regelen voor wat betreft de in Brussel bestelde rijtuigen. Verder moesten nog twee copieën van een ter vergadering getoond stuk, dat met de juiste spoorbreedte verband hield, worden vervaardigd ten einde naar Brussel en Londen te worden gezonden. [26]

De Engelsche leverancier had, naar het schijnt, niet voldoende fiducie in den gang van zaken bij den Raad; hij verschijnt aldaar op 8 Januari 1838 en laat ,,onderscheiden teekeningen zien van verschillende soorten van rijtuigen op de spoorwegen in Engeland gebezigd." Hij wordt beloond met de bestelling van ,,*een Berline (rijtuig 1e klasse), een rijtuig 2e klasse en één 3e – op de spoorwijdte van 2 ellen*" (model-rijtuigen). [27]

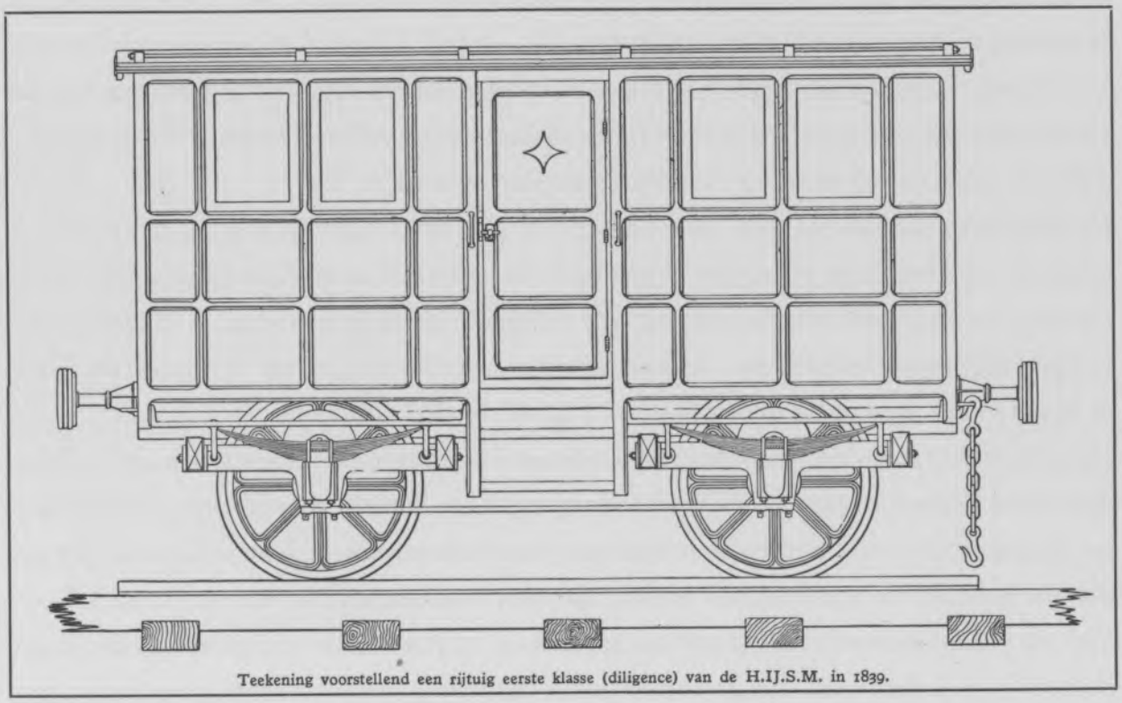
Omstreeks den 10en Mei 1838 werd de aankomst van de rijtuigen, zoowel van die uit Londen als uit Brussel, verwacht. Er wordt voorgesteld om iemand naar Rotterdam te zenden om ze aldaar op te wachten en over land naar hun bestemming te doen vervoeren. Dit zou moeten geschieden ,,op vreemde wielen, die men zou moeten trachten te huren." [28]

Van dit plan is intusschen niets gekomen, want op 12 Juli kon de voorzitter van den Raad, de heer L. J. J. Serrurier, aan de andere leden berichten ,,dat alhier zijn aangekomen met het schip ,,Les Trois Frères", schipper J. L. Ceulemans van Brussel de beide rijtuigen, Berline en Char-à-banc, aldaar vervaardigd door den Rijtuigmaker J. B. Pauwels en morgen zullen worden opgeslagen in de daartoe bestemde loods nabij Sloterdijk." [29]

Denzelfden dag was uit Mainz bezorgd een brief met bezwaren omtrent de doorzending ,,der twee uit Nürnberg aldaar ontvangen rijtuigen naar hier" (= Amsterdam). Er was geantwoord de verzending te doen geschieden door middel van een open aak voor *f* 300.– ,,wijl dit middel van vervoer verkieselijker voorkomt dan gebruik te maken van het Mainzer

beurtschip naar herwaarts varende, die dezelve niet anders kan laden als door middel van de wagens uit elkander te doen nemen, dat veellicht beschadiging zou kunnen ten gevolge hebben, en ook door daartoe bekwame lieden zou moeten geschieden, welke men van elders zou moeten ontbieden, dat nog meerdere kosten zou veroorzaken." [30]

Precies twee weken later komt er bericht uit Mainz, dat het gelukt is de beide rijtuigen te laden in een verzekerd schip, rechtstreeks naar hier bestemd „en alzoo met geen aak als eerder het voornemen bestond." „Het schip is genaamd Julius Caesar, gevoerd bij schipper



Teekening voorstellend een rijtuig eerste klasse (diligence) van de H.IJ.S.M. in 1839.

F. Hillenbrandt en de vracht met octrooi geaccordeerd voor *f* 275.– inplaats *f* 300.–" [31]

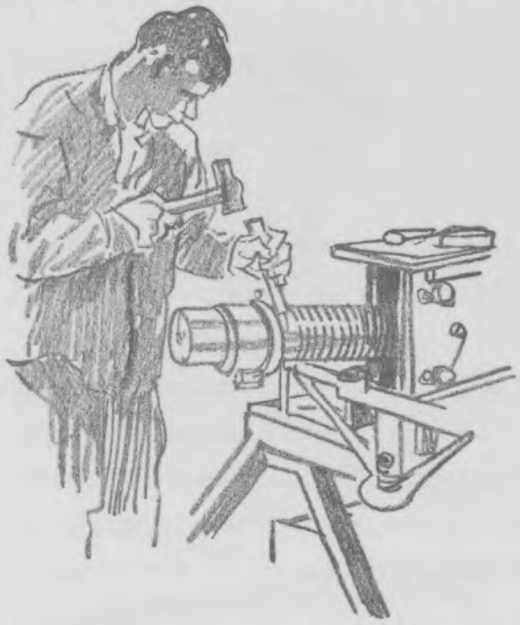
Inmiddels was men ontevreden wegens de nalatigheid in uitvoering en verzending van de Engelsche rijtuigen. Uit een van de heeren van Notten en Co., correspondenten van de H.IJ.S.M. te Londen, ontvangen schrijven blijkt echter dat de vertraging niet aan den fabrikant Jeffery te wijten is, doch aan de kapiteins der verschillende stoombooten, „welke dezelve steeds hebben geweigerd om te laden uit hoofde der groote plaats, welke dezelve aan boord innemen."

Men hoopt echter binnen drie weken „het nog ontbrekende te zullen kunnen verzenden met de stoomboot Scotia in de regtstreeksche vaart naar hier gebracht." [32]
De beide wagens uit Nürnberg werden op acht Augustus ontvangen en naar de loods gebracht. [33] Maar uit Londen komt eerst nog het voorstel van den fabrikant van de Engelsche rijtuigen, om ten koste der Maatschappij „een deskundig persoon over te zenden om de rijtuigen, wanneer die alle zullen zijn aangekomen, op hunne onderstellen te plaatsen en naar behooren vast te maken." „Hetgeen men onnoodig acht en alzoo wordt afgewezen, zullende de Rijtuigmaker E. Visser, alhier, daarmede belast worden, die zich daartoe wel in staat rekent." [34]
De rijtuigen en hunne onderdeelen schijnen vervolgens tegen het einde van September ontvangen te zijn; de koopsom bedroeg £ 1262.2.– (ƒ 15145.—). [35]

* * *

Op de vraag hoe dit eerste spoorweg-materieel, dat aan onze voorouders zooveel kopzorg heeft gekost nog vóór het goed en wel op vaderlandschen bodem was aangekomen, er heeft uitgezien, kan ons een Belgisch prentje uit 1836 of '37 in het Nederlandsche Spoorwegmuseum wellicht eenig antwoord geven. [36] Tegen een met de hand gekleurden achtergrond, waarin vooral Brussel met zijn huizenmassa's en z'n Sint Goedelekerk een prachtige partij vormt, beweegt zich, naar links rijdend, een personentreintje, bestaande uit een locomotief met tender, één char-à-bancs, twee waggons, een diligence, een berline, nog een char-à-bancs, en zes of zeven waggons; voertuigen, die alle geheel bezet zijn. Gedrukte onderschriften op het witte gedeelte onder elk wagen-type laten geen twijfel aan de identiteit van de verschillende typen, die de teekenaar heeft willen afbeelden. Het vierde voertuig volgende op den tender is een „diligence." Het rijtuig is gekleurd met blauwe waterverf, die de oorspronkelijke lijnen van de gesteendrukte teekening wat heeft weggedekt. Bovendien schijnen de donkere gedeelten met eiwit behandeld te zijn, hetgeen vooral op de rechterhelft van het rijtuigje vrij onnauwkeurig heeft plaats gehad. Zoo is de donkere kopwand ten koste van den lichteren zijwand enkele strepen te groot geworden, waardoor het geheele beeld iet of wat vervalscht wordt. Dat alles neemt echter niet weg, dat onder de verf de correcte lijnen van de teekening met eenige moeite nog duidelijk kunnen worden gezien.

Met het hier afgebeelde rijtuig nu correspondeert volkomen een uit het oude H.S.M.-archief stammende teekening, thans eveneens in het Spoorwegmuseum, die het misleidende opschrift draagt „2e klasse-rijtuig der H.IJ.S.M." [37] Mogelijk zijn enkele van de op deze teekening in zij- en kop-aanzicht afgebeelde voertuigen omstreeks 1860 gedurende eenigen tijd als 2e klasse-rijtuigen gebruikt geworden, ofschoon mij daaromtrent niets met zekerheid bekend is. Waarschijnlijker is, dat de beschrijving op de teekening werd aangebracht in een tijd toen de rijtuigen zelf niet meer bestonden en men op het geheugen van oudere menschen moest afgaan. Dit kan b.v. geweest zijn bij het overbrengen van de archieven naar het in 1884 geopende nieuwe administratiegebouw der H.IJ.S.M. In elk geval is er geen twijfel aan of we hebben bij deze teekening te doen met de in 1839 op den Haarlemmer spoorweg in dienst gestelde „diligences" (1e klasse-rijtuigen), die, zooals we nog zullen zien, naar Belgisch model in Maarssen vervaardigd werden.



De op het prentje mede afgebeelde chars-à-bancs (zie eerste en zesde rijtuig) toonen van buiten gezien, behalve dan dat ze rondom open en slechts van boven afgedekt waren, niet veel verschil met het als diligence aangeduide voertuig. Dit blijkt ook met de in Nederland vervaardigde rijtuigen het geval te zijn. Men vergelijke b.v. op de bekende litho, [38] die M. Mourot, op 20 September 1839 te Amsterdam als toeschouwer bij de plechtige opening van onzen eersten spoorweg aanwezig, voor Desguerrois geteekend heeft, de vier rijtuigen die vóór de „Engelsche diligence" loopen met de vier er achter. Ik ben geneigd in de eerste chars-à-bancs te zien; de laatste rijtuigen moeten dan diligences voorstellen. Maar het kan ook omgekeerd zijn.

Volgens een uit het „Handelsblad" overgenomen beschrijving op bldz. 22 van het gedenkboek „H.IJ.S.M. 1839–1889" bestond de openingstrein „die door de beide

locomotieven *de Snelheid* en *de Arend* werd getrokken" „uit 4 diligences, 4 char-à-bancs en de groote Engelsche diligence."

Van de chars-à-bancs nu is jammer genoeg geen teekening meer aanwezig. Wel is er nog in het zooeven genoemde „Gedenkboek H.IJ.S.M." de bekende vijfdeelige „Reproductie van een prent, kort na de Opening van den Spoorweg van Amsterdam naar Haarlem uitgegeven," [39] waarop geheel onderaan de „IJzeren Spoorwagen met de Diligences, Char à bancs en Waggons" staat afgebeeld. Bedoelde „Spoorwagen" (trein), die getrokken wordt door de locomotief „de Arend" – zonder tender of waterwagen – bestaat uit acht voertuigen, waarvan het eerste waarschijnlijk een waggon, het tweede en derde diligences en het vierde t/m laatste chars-à-bancs moeten voorstellen. Hoe onnauwkeurig de teekening in velerlei opzicht ook is, de groote gelijkenis, die tusschen de rijtuigen van de eerste en de tweede klasse moet hebben bestaan, blijkt er wel voldoende uit. [Vgl. blz. 38 (onderaan).] Men kan zich van deze voertuigen geen goede voorstelling maken zonder eenige notie van de afmetingen te hebben. Hier volgen die van de in Nederland vervaardigde rijtuigen: bij een breedte van 3 meter bedroeg de lengte 4 m. (voor de diligences 3.95 m.) en de hoogte 1.67 m., zoodat men slechts in gebukte houding kon plaats nemen! De abnormale breedte houdt verband met de spoorwijdte, die in de eerste jaren bij de H.IJ.S.M. en de N.R.S. 2 m. bedroeg.

Met uitzondering van assen, wielen en draagveeren waren ze zoo goed als geheel uit hout vervaardigd, ook de onderstellen. Slechts dienden, waar dat hoog noodig scheen, ijzeren oplegstukken, ijzeren hoeken e. d. tot versterking van het timmerwerk. Ongeloofelijk primitief was nog de wijze van koppeling. Veerend trekwerk en schroefkoppeling ontbraken. Tegen het midden van elken bufferbalk was een gesmeed of gegoten ijzeren „oog" aange-

bracht, waarin met een haak het eene einde van een loshangenden ketting werd opgehangen. De haak aan het andere einde van den ketting werd bij de „aankoppeling" door het tegenoverliggende oog geslagen. Dit had tot gevolg, dat er bij gestrekten stand van den koppelketting een opening bleef van 10 à 15 cm. tusschen de buffers of wat daarvoor doorging – en sommige voertuigen bezaten die niet eens! Bij het stoppen van den trein echter, vooral wanneer dat een beetje plotseling gebeurde, stieten de voertuigen op elkander, waardoor schokken optraden, die, al naar het lukte, harder of zachter aankwamen. Hoe vaak in den beginne rijtuigen als deze, mede ten gevolge van het ontbreken van iedere veering, moeten zijn stuk getrokken, is thans niet meer na te gaan. Maar ook al gebeurde dat niet, voor menschen met overgevoelige zenuwen moet het reizen in die dagen zijn bezwaren hebben gehad en we bevroeden iets van de diepere tragiek, die er schuil gaat achter den schaterenden humor van Honoré Daumier's geestig geteekende „Impressions et Compressions de Voyage". [40] Als de machine vooruit gaat, gaan de reizigers achteruit.... dat is nu eenmaal zoo !

Wat ten slotte nog het inwendige betreft: de diligences waren geheel of gedeeltelijk met blauw laken bekleed, ze boden plaats aan 20 personen, de zittingen waren met paardenhaar opgevuld. Bij de chars-à-bancs was het heel wat minder: ze bevatten 36 plaatsen op 6 banken, die waarschijnlijk bekleed, maar in ieder geval niet opgevuld en bovendien zonder leuningen waren. Hierin kwam eerst in 1840 verandering, toen besloten werd de banken met koehaar op te vullen, alsmede „ruggelederen voorzien van ijzeren standaards" [41] te doen aanbrengen.

* * *

Men begrijpt dat het nieuwe materieel veel bekijks heeft gehad. Zeer speciale belangstelling legde b.v. al op 12 Juli, dus nog vóór de aankomst van de eerste wagens, de fabrikant Chr. Verveer uit Amsterdam aan den dag. Hij kreeg toestemming de rijtuigen te zien; niet echter de factuur! [42] Voorstellen tot den aanmaak van nieuwe rijtuigen zijn er de eerste maanden, naar het schijnt, niet geweest.

Naar men weet had trouwens de aannemers-combinatie

M. L. Plooster en Co. op zich genomen de „daarstelling van den IJzeren spoorweg tot Haarlem" voor een som van *f* 1.048.000.–, verdeeld in vier perceelen: Aardwerken enz., Rails en roosterwerken, Locomotieven en Wagens. [43] Wel had de Maatschappij het laatste perceel, de levering der „Wagens en rijdtuigen", welke levering voor *f* 14000.– was aangenomen, een oogenblik aan zich gehouden. Maar Plooster kwam daarop in het begin van 1839 terug met een schrijven, waarin hij de levering van de benoodigde rijtuigen tot het vervoer der reizigers aanbood, echter tegen niet nader genoemde prijzen. Hij stelde aan de Maatschappij als voorwaarde om de binnen 4 jaren eventueel verder benoodigde rijtuigen tegen dezelfde prijzen eveneens van hem te betrekken. Die voorwaarde werd echter niet geaccepteerd en men stelde den heer Plooster voor: „een nadere opgaaf te doen nopens de levering van 4 Diligences, 20 Char-à-bancs en 4 onderstellen voor rijtuigen, in alles volgens het voorhanden zijnde Brussels model, waarvoor hij een jaar na de levering zal moeten instaan, te keuren alvorens dezelve worden geschilderd, 1e Julij e.k. gereed zijn en franco geleverd aan de stationsplaats alhier." [44]

Plooster nam aan de rijtuigen te maken voor *f* 75000.– en moest voor deze som bovendien „eenige veranderingen bewerkstelligen aan de voorhanden zijnde Duitsche en Engelsche model-rijtuigen, ten einde dezelve in overeenstemming te brengen met de Belgische modellen." Hij had zich voor de levering verbonden met den rijtuigmaker G. Soeders te Maarssen en vraagt den 14en Maart op diens verlangen „of het geoorloofd zoude zijn, om de bakken van de Belgische Model Diligence en Char à banc van dezelver onderstellen te mogen afnemen, en dezelve naar Maarssen te vervoeren, ten einde daarnaar met meerdere juistheid hunne aangenomen rijtuigen te kunnen leveren." [45] Dit verzoek ontmoette geen bezwaar, mits het vervoer heen en terug van de voertuigen voor rekening en risico van de aannemers geschiedde en dezen de bakken in denzelfden staat weer op de stationsplaats terug zouden leveren. „Ter voorkoming van bedrog" werden echter een paar der zich daarin bevindende kussens in Amsterdam gehouden. [46] Enkele weken later werden ook de

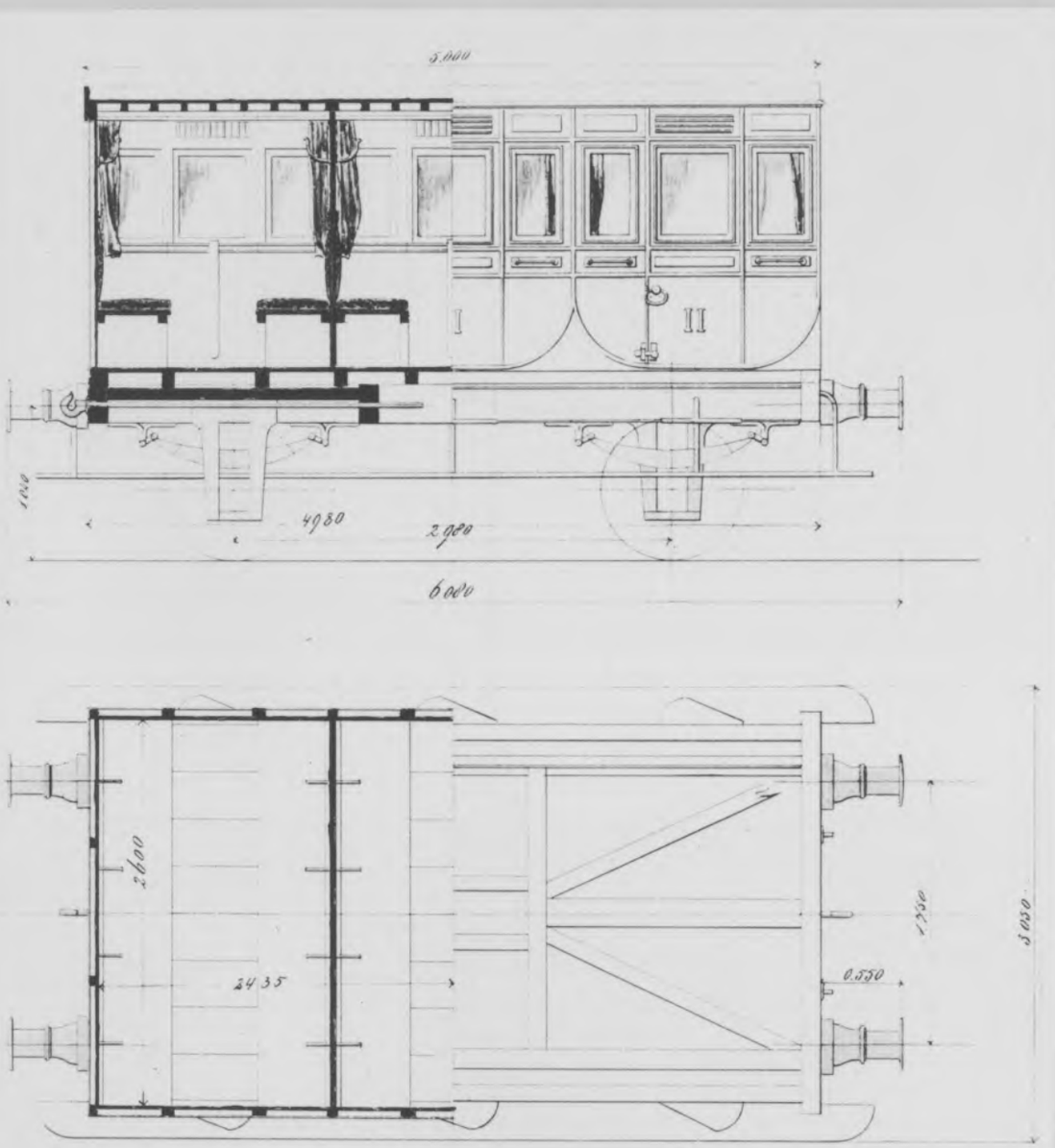
onderstellen naar Maarssen ontboden, ,,als zijnde het den wagenmaker gebleken, dat hij zonder dat de nieuwe rijtuigen niet geschikt zal kunnen maken," hetgeen ,,op dezelfde voorwaarden als voor de bakken wordt toegestaan." [47]

De bakken van de rijtuigen werden dus in Maarssen gemaakt, terwijl Plooster de wielen met de assen uit Engeland zou betrekken. Dit gaf weer aanleiding tot stagnatie, aangezien de daar gebezigde constructie van de Belgische afweek. Begin Mei stelt Plooster dan ook aan den toenmaligen ingenieur-directeur F. W. Conrad andere, z.i. betere wielen voor ,,zonder daarvoor eenige verhooging in prijzen te vorderen," ,,hetgeen hem wordt toegestaan mits het geen vertraging in de levering zooals bij contract bepaald zal teweeg brengen." [48]

Men vergete bij dit alles niet, dat de moeilijkheden bij de levering van de materialen voor den weg en van de benoodigde locomotieven ondervonden nog veel grooter waren, maar wij bepalen ons hier alleen tot de rijtuigen en wagens. Eindelijk was het zoover, dat de eerste rijtuigbakken te Maarssen konden worden gekeurd. Dit geschiedde op 21 Mei 1839. Het betrof klaarblijkelijk nog slechts in-aanbouw-zijnde-bakken, want op 3 Juni volgt een nieuwe keuring van eenige thans geheel gereed zijnde rijtuigen. Deze keuring wees uit, dat ,,genoegzaam gereed en in elkander gezet zijn." ,,4 Diligences en 18 Char à bancs zijn voor een groot gedeelte in de grondverw." [49]

In den Raad was intusschen het gevoelen gerijpt, ,,dat men voor de exploitatie van de onderwerpelijke Spoorweg vooral bij den aanvang, 3 klassen van Rijtuigen behoorde in te voeren" [50] en men besloot ,,een tiental der aanbestede Char à bancs met houten zittingen of banken en zonder gordijntjes te doen vervaardigen om als Waggons (= 3e-klasse-rijtuigen) gebruikt te worden en alzoo te onderscheiden van de Char à bancs, waarvan de zittingen gevoerd en opgevuld worden en van gordijntjes voorzien zullen zijn". [51] Gelijktijdig werd besloten op het onderstel met vier wielen, ,,volgens het model thans in België in gebruik voor berging van de bagagie der reizigers" een houten kast te maken. [52]

Begon dus het werk aan de bakken in Maarssen eindelijk voldoende op te schieten, heel anders stond het met de assen en wielen, die uit Engeland moesten komen en door Plooster bij Maud, Rodgers & Cy in Liverpool besteld waren. Op 6 Juni wordt besloten den heer Conrad in persoon naar Engeland te zenden ,,om de verschillende inrichtingen van Spoorwegen aldaar



DRIEBAKS-RIJTUIG DER 2e KLASSE. EEN DER VIER EERSTE SPOORWEGRIJTUIGEN DOOR J. J. BEIJNES VOOR DE HOLLANDSCHE IJZEREN SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ GEBOUWD. (AFGELEVERD MAART 1856. VGL. BLZ. 61)

Contract van 4 Rijtuigen 2de klasse

Hollandsche Yzeren Spoorweg Maatschappij

23 April 1856

Contract tot het leveren van vier driebaksrijtuigen voor reizigers van de tweede klasse, ten dienste van de Hollandsche Yzeren Spoorweg Maatschappij

De ondergeteekende J. J. Beijnes, Rijtuigfabriekant wonende aan de Rivier Vischmarkt te Haarlem, neemt aan te maken en te leveren:

Vier driebaksrijtuigen voor reizigers van de tweede klasse geheel in orde uitgezonderd Veeren, assen en wielen, franco aan het Station te Haarlem voor de som van Een duizend acht honderd en vijftig gulden per stuk, en alzoo te zamen voor Zeven duizend vier honderd gulden, zegge f 7400.-, volgens bijgaande teekening en onderstaand

Bestek

Lengte van het rijtuig, buiten 's werks gemeten		5.- El
Hoogte " " " " " "		2.12 "
Breedte " " " onder " "		2.50 "
" " " " midden " "		2.75 "
" " " " boven " "		2.75 "

verder alle bepaalde maten volgens teekening

De zij- en achterrakken alsmede de leggers voor het dek moeten gemaakt worden van goed droog Essenhout

Het

Het dek van boven moet bescholen worden met 18 streeps vurenhout

De zij- en achterrakken moeten van binnen boven de zitting tot aan het dek, bescholen worden met 12 streeps vurenhout en de middenschotten gemaakt van 1 duims vurenhout

De zittingen 25 streeps vurenhout. De ramen van 12 streeps eiken wagenschot met witte glasruiten in dezelve.

De vloerleggers van droog eikenhout en de vloer van 32 streeps greenenhout

De portiers moeten zijn van Essenhout, een zakkend raam in dezelve met een lederen glasnoer met dito kwast, in de glasnoer drie knoopsgaten met een koperen boutje in de middenregel van het portier, om het glas of hoog of laag te kunnen opzetten, van boven in hetzelve eene vaste jalousie met eene schuif van binnen met koperen knopje.

De sloten, krukken, scharnieren en koperen handgrepen moeten zijn volgens model der bestaande eerste klasse rijtuigen der H. Y. S. M.

De loopplanken van eikenhout 4 x 28 dm met afgeronde hoeken met een ijzeren band om de hoek van 3½ dm bandijzer met houtschroeven vastgemaakt

De yzeren hangers voor de loopplanken van best kroonyzer (model volgens teekening)

De

OUDST BEWAARD GEBLEVEN CONTRACT TUSSCHEN J. J. BEIJNES EN DE H.IJ.S.M. NOPENS DE LEVERING VAN VIER DRIEBAKS-SPOORWEGRIJTUIGEN VOOR DE TWEEDE KLASSE. FACSIMILE NAAR HET ORIGINEEL IN HET ARCHIEF BEIJNES

De treden onder de portiers van luiksche plaat, dik 8 streep No. 4 (volgens model eerste klasse) met stootbordjes er boven.–

De hoeken der zij- en achterrakken moeten van binnen onder den vloer door twee ijzeren winkelhaken met doorgaande schroeven verbonden worden, gesmeed van Zweedsch ijzer, dik 18 streep, breed 10 duim.–

Het bovendek moet belegd worden met rood bladkoper van één streep dik No. 25, de naden goed in elkander gesoldeerd en aan de achterrakken op iederen hoek een koperen pijpje tot loozing van het dekwater.

De paneelen op de bak van Luiksche gepolijste plaat No. 16, goed gehamerd van buiten en binnen de wals afgewerkt, en dezelve met 5/8 dm houtschroeven vast gemaakt.

De lijsten op dezelve van Essenhout, idem met houtschroeven vastgemaakt; ook moeten al het in elkander gewerkte, alle verbindingen, paneelen, lijsten op dezelve met loodwitverw in elkander gemaakt worden.

De zittingen en de rugmatrassen moeten bekleed worden met zwart haardoek, gevuld met paardenhaar, omzet met een smal zwart passement of plakkoord.

De hoofdmatras en de hemel moeten bekleed worden met zilvergrijs leerdoek, alsmede de portieren, boven de rugmatras, aan de armleuningen en op de portieren moeten halfronde gepolitoerde machonijhouten lijsten van 8 duim breed worden aangebragt.–

De

De portier-, aanslag- en hoekstijlen moeten worden belegd met gepolitoerde machoniehouten lijsten ter breedte van de stijl.–

Het schilderwerk van binnen en buiten met goede specie geschuurd, opgeverwd, gelakt, afgeslepen en met de beste lak overgelakt. Kleur en afzetten naar verkiezing der directie.

Twee dezer rijtuigen zullen moeten worden afgeleverd uiterlijk twee maanden en de twee overige rijtuigen uiterlijk drie maanden na de datum der goedkeuring van dit contract.

Aldus opgemaakt te Haarlem
den 23 April 1856

J. J. Beijnes

Goedgekeurd
25 April 1856

De Raad van Administratie
der Holl. Ijzer Spoorw. Maatschappij
Jan Brouwer Ancher
W. Com.

J. Bouke
Comm. Secr.

GEGRAVEERD ADRESKAARTJE MET EEN AFBEELDING VAN DE FABRIEK VAN RIJTUIGEN EN SPOORWAGENS VAN DEN HEER J. J. BEIJNES IN HAAR OORSPRONKELIJKEN STAAT. OP DEN VOORGROND HET TOENMALIGE STATION. (VGL. BLZ. 79)

in oogenschouw te nemen en tevens om de afzending van de schroeven en verbindingsplaatjes, waaraan men groot gebrek heeft, te bevorderen, en om bij de keuring der wielen en assen, welke aldaar voor de aangenomen rijdtuigen worden vervaardigd, tegenwoordig te zijn." [53] Het rapport, dat Conrad op 27 Juni d.a.v. van deze reis overlegde, was niet malsch! [54] „Op de belofte der Engelsche fabrieken schijnt volstrekt geen staat gemaakt te kunnen worden". „Het was eerst dingsdag 18 Juny, dat er een stel wielen en assen geheel in gereedheid was gebracht. Bij de keuring werd bevonden dat dezelve uitmuntend waren gemaakt met uitzondering van een klein abuis, dat echter spoedig daarna wierd verholpen voldoende daarna volkomen aan hetgeen daarvan gevorderd kan worden zoodat dezelven door den spreker zijn goedgekeurd."

„Vertrouwen moetende stellen op de plechtige beloften van den heer Maud had ik gerekend tenminste 16 wielen en 8 assen en de helft der leverantie of $7\,^1/_2$ ton connexions-plates met mijn retour te zullen meevoeren, doch werd hierin niet weinig teleurgesteld, door de ontvangst in Londen van eenen brief van den heer Maud op Zondag 23 Juny omtrent een uur voor mijn vertrek vandaar, waarbij dien Heer berigt, dat uit hoofde dat het plaatijzer $^1/_4$ dm. te nauw was uitgevallen hij niet in de mogelijkheid was om de plates in de behoorlijke vorm te smeden" enz. [55]

In de late levering uit Engeland, niet alleen van rijtuig-assen maar ook van locomotieven en bovenbouw-onderdeelen voor den weg, is dan ook een belangrijk deel van de oorzaak gelegen dat telkens weer de opening van de lijn moest worden uitgesteld. De eerste rijtuigen, d.w.z. de bovenstellen, waren inmiddels uit Maarssen aangekomen en naar Haarlem gebracht, twee op 18 Juni [56] en twee op 1 Augustus. Van de laatste twee bleken de „schokbrekers" niet te voldoen. Ook kregen de Engelsche modelrijtuigen aan de schokbrekers een lageren „stooter." [57] Op 19 Augustus zijn alle verder gereed zijnde rijtuigen afgeleverd. En na de noodige proefritten, eerst met één locomotief – de tweede kwam eerst vijf dagen vóór de plechtige opening van den spoorweg aan! – kon dan eindelijk op 20 September 1839 Neerlands eerste spoorweg feestelijk worden ingewijd. Behalve de beide locomotieven, de „Snelheid" en de „Arend," bestond het gezamenlijke rollend materieel uit 7 diligences, 12 chars-à-bancs en 11 waggons. [58] De char-à-banc uit Nürnberg was tot goederenwagen omgebouwd; behalve deze was er nog één goederenwagen en twee water-

wagens, ieder bestaande uit een onderstel met twee bakken. Het onderstel van een dezer waterwagens was het oorspronkelijke onderstel van de Duitsche char-à-banc, terwijl er bovendien nog één los onderstel was. Alles bij elkaar 35 stuks, waarvan bovendien een deel eerst in October schijnt te zijn gereedgekomen. [59]]

De behoefte aan uitbreiding niet alleen van locomotieven maar ook van rijtuigen deed zich onmiddellijk gevoelen. Op 3 October werden aan Plooster de voorwaarden gevraagd voor de levering van 12 nieuwe „waggons." [60]] De gevraagde prijs, *f* 33300.–, werd echter niet aangenomen. [61]] Plooster-Soeders verminderden daarop hun eischtot *f* 2500.– per rijtuig („waggon") 3e klasse. Men bood den heeren *f* 2400.– onder mededeeling, dat men bij niet-accoord-gaan de rijtuigen in Brussel zou doen aanmaken. [62]] Na eenige aarzeling wordt hierop ingegaan en konden de „waggons" nog in Maart 1840 geleverd worden. [63]] De rijtuigen, die evenals de eerste bij de aflevering nog geheel open waren, werden in de maanden April en Mei met eigen werkvolk door de Maatschappij van „nieuwe gordijntjes voorzien." [64]] De chars-à-bancs waren inmiddels al rondom dicht gemaakt en ook nog op andere wijze verbeterd. Maar de Maatschappij breidde zich uit en daarmee het aantal rijtuigen. In de notulen van de vergadering van den Raad van Administratie van 29 Juli 1841 leest men: „Bij verlenging van den spoorweg zal er een grooter aantal rijtuigen benoodigd zijn voor de Exploitatie of de dagelijksche dienst." Na overweging wordt er besloten „om daartoe eenige der voornaamste rijtuigmakers uit te noodigen om bij onderhandsche inschrijving tot het vervaardigen derzelven te concurreeren, terwijl men de Wielen, Assen en Veeren zelven uit Engeland zal ontbieden." [65]]

Voor de concurreerende inschrijving op de nieuwe rijtuigen, wier aantal door Conrad op „4 diligences, 10 Char-à-bancs en 20 Waggons" was vastgesteld, [66]] werden vijf rijtuigmakers uitgenoodigd, waaronder *J. J. Beijungs te Haarlem.* [67]] Soeders uit Maarssen, die zich een jaar te voren met Chr. Verveer te Amsterdam had geassocieerd, was er niet bij. Naar het schijnt was men over zijn prestaties maar matig voldaan. [68]] Voor *Beijnes* – bij het inkomen der inschrijvings-biljetten is de naam onverminkt overgekomen – echter, wiens zaak nog geen vier jaar bestond, was deze uitnoodiging niets minder dan een onderscheiding. Vóór of uiterlijk Donderdag 30 September 1841 om 12 uur moesten de biljetten zijn ingeleverd. Slechts drie van de vijf genoodigden hadden meegedongen: [69]] de heeren P. Visser & Cie.

in „Sliedrecht of Maarssen," voor resp. *f* 1995.–, *f* 1738.– en *f* 1435.–, de heer Beijnes voor *f* 1907.–, *f* 1485.– en *f* 1217.– en de heer C. M. van Eujen te Utrecht voor *f* 1535.–, *f* 1236.– en *f* 1068.– per diligence, char-à-banc en waggon. Van Eujen, die den minsten prijs geschreven had, kreeg de opdracht. Het betreffende contract, dat op 30 October ten huize van den heer L. J. J. Serrurier te Amsterdam geteekend werd, bevatte de bepaling dat de Raad van Administratie het recht aan zich behield „om deze leverantie in het vervolg voor de verlenging tot Rotterdam in kleiner of grooter aantal te vermeerderen en zulks in evenredigheid van dezelfde prijzen, als waarvoor deze leverantie zal worden aangenomen." [70] Het is niet onmogelijk, dat van Eujen op deze paragraaf speculeerend zijn prijsopgave lager heeft gesteld dan hij goedschiks kon, want in een vijf jaar later door hem geteekend contract voor de levering van dertig rijtuigen en zesentwintig bagage-, goederen- en veewagens wordt als aannemingsprijs voor een drie-deelige diligence *f* 3000.– en voor een bagagewagen *f* 1800.– bepaald. [71]

In ieder geval bleef van Eujen, in officieele stukken van het jaar 1830 eenvoudig nog smid genoemd en wiens rijtuigfabriek eerst van nà dat jaar dateert, tot aan zijn dood in 1848 de leverancier van zoo goed als alle rijtuigen en wagens, niet alleen voor de H.IJ.S.M., maar ook voor de in 1843 geopende N.R.S. Van de eerstgenoemde maatschappij kreeg hij reeds het volgende jaar wederom 30 rijtuigen, voor de drie klassen gezamenlijk, besteld tegen de 's jaars te voren bestede prijzen. [72] Twee goederenwagens volgden. In 1843 moet hij prijsopgave inzenden voor een tiental paarden-, vee- en rijtuig-wagens („zooals die in België gebruikt worden") enz. [73]

Beijnes kreeg voorloopig geen nieuwe kans, zooals men ziet. Hij had echter bewezen door zijn inschrijving, dat hij zich wel degelijk rekenschap gaf van de groote verschuiving, die zich door de opkomst van de spoorwegen in het verkeer en de verkeersmiddelen bezig was te voltrekken, al zal hij wel niet vermoed hebben, dat de tijd hem nog in staat zou stellen deze verschuiving in zoo belangrijke mate ten bate van zijn eenvoudig bedrijf op te vangen.

* * *

In denzelfden geest als die van de H.IJ.S.M. zullen ook de notulen van de bestuursvergaderingen der N.R.S. geluid hebben, waarvan slechts weinig meer over is. In het in het Fransch

gestelde verslag van deze Maatschappij over het jaar 1844, door den hoofdingenieur L. J. van der Kun, lezen we dat in totaal werden geleverd door de heeren van Eujen te Utrecht en S. Piek te Maarssen 111 rijtuigen en wagens [74] van verschillende klassen en van verschillend type. Latere jaarverslagen noemen geen enkelen fabrikantennaam meer voor de rijtuigen. We weten echter, dat ook hier van Eujen gedurende verscheidene jaren het leeuwendeel van de leveranties gehad heeft, al is vermoedelijk een deel van de eerste rijtuigen uit Engeland gekomen. Later maakte de N.R.S., ook hierin Engelsch voorbeeld volgend, zoo goed als al het benoodigde rollend materieel in de eigen werkplaats te Utrecht, zulks in tegenstelling met de H.IJ.S.M., alwaar in de eerste jaren de vervaardiging van rijtuigen en wagens met eigen personeel in de centrale werkplaats te Haarlem slechts van tijd tot tijd geschiedde. Wel werd in het laatst van 1845 in deze werkplaats een paardentransportwagen voor Koning Willem II gemaakt – naar 's Konings eigen ontwerp. [75] Ook kochten en verkochten zoowel de N.R.S. als de H.IJ.S.M., vooral echter eerstgenoemde, herhaaldelijk materieel van en aan elkander en andere, ook buitenlandsche, maatschappijen. De derde groote spoorwegmaatschappij hier te lande, de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, kortweg S.S. genoemd, die in tegenstelling tot de beide andere al van het begin van haar bestaan af, in 1862, contact met Beijnes gezocht heeft, zal eerst in het volgend hoofdstuk ter sprake komen.

* * *

Het wordt intusschen tijd om na de bovenstaande excursie, die wat langer is geworden dan oorspronkelijk bedoeld was, maar die volledigheidshalve toch niet kon worden gemist, weer naar ons eigenlijk onderwerp terug te keeren.

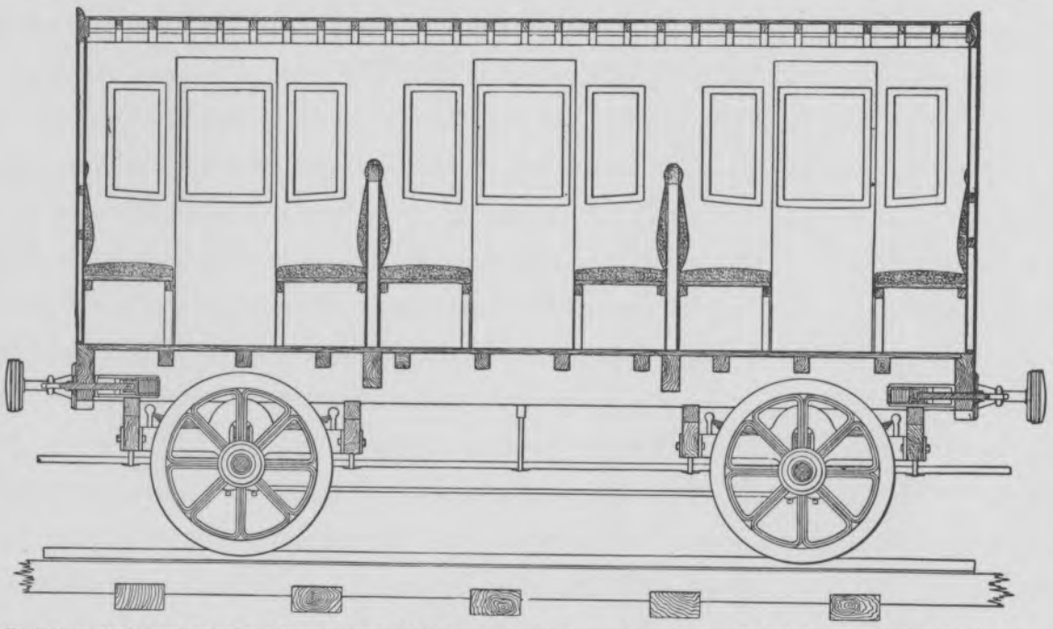
Na de zonder succes gebleven poging in 1841, om voor het nieuwe vervoermiddel, den spoorweg, te gaan werken, was Johannes Jacobus Beijnes zich op de verbetering van de door hem vervaardigde luxe-rijtuigen gaan toeleggen. Het resultaat van zijn inspanning kan men in de boeken weerspiegeld vinden. Bleef het totale bedrag per jaar van de door hem geleverde nieuwe luxe-rijtuigen en gewone wagens in 1839 en 1840 nog beneden de 4000 gulden, in 1850 was het gestegen tot boven de 10 mille, in 1851 tot *f* 12601.– en in 1856, het jaar, waarin de eerste spoorwegrijtuigen geleverd werden, zelfs tot *f* 20420.–, het bedrag van *f* 14600.– voor de spoorwegwagens niet meegerekend. Bovendien vind ik nog bedragen vermeld voor gebruikte rijtuigen, die, na de noodige herstelling te hebben ondergaan, weder van de hand werden gedaan. Deze bedragen varieeren in de jaren 1850–1860 tusschen *f* 1641.06 voor eerstgenoemd en *f* 6890.– voor laatstgenoemd jaar. Onder de afnemers van Beijnes vinden we bijna uitsluitend menschen met klinkende namen. Tot de beste klanten in die jaren behoorden, behalve J. Gerken, ook verschillende Borski's. De heeren Gerken en D. Borski waren leden van den Raad van Administratie der H.IJ.S.M. resp. van 1837 en 1840 af. Maar het is vooral J. Borski geweest, van 1854 tot 1874 lid van genoemden Raad, die herhaaldelijk nieuwe rijtuigen heeft besteld (tusschen 1847 en 1862 niet minder dan zes maal!). Het lijdt geen twijfel, of hij is over het werk van den Haarlemschen fabrikant meer dan tevreden geweest toen, in 1854, de belangen der H.IJ.S.M. mede aan zijn handen van hoogen bestuursfunctionaris werden toevertrouwd.

Na den dood van van Eujen – te Utrecht zonder mannelijke afstammelingen in 1848 overleden, nadat hem de paar laatste jaren vóór zijn dood door de H.IJ.S.M. nog groote bestellingen waren opgedragen, waaronder in 1846 twee rijtuigen 1e klasse van een „nieuw

coupé-model" [76] – was de Raad langen tijd besluiteloos gebleven met betrekking tot het aanschaffen van verdere rijtuigen en wagens. Wel had men in 1850 besloten drie of vier rijtuigen in de werkplaats te Haarlem in eigen beheer te doen bouwen en daarover desnoods een jaar of langer te doen, [77] maar de uitslag schijnt niet te hebben bevredigd. Op voorstel van den ingenieur-directeur Conrad zou men trachten rijtuigen van de N.R.S. te koopen, die in de jaren 1854–'55 de spoorbreedte op haar lijn van 2 m. op 1.50 m. terugbracht en vermoedelijk „wel van haar oudere rijtuigen af zal willen." [78] Uit bewaard gebleven oudere wagenparken van de H.IJ.S.M. blijkt dat er inderdaad een aantal voertuigen moet zijn overgenomen; hoeveel juist is mij niet bekend. Bovendien is het vooral goederen-materieel geweest, dat aldus van eigenaar verwisselde.

Onder deze omstandigheden kan het weinig verwondering wekken dat in het voorjaar van 1855 de adj. ingenieur C. Outshoorn kwam met een „voorstel tot trapsgewijze verbetering van het materieel der rijtuigen van de IIe klasse, zonder opeens groote uitgaven te vereischen met bestemming van de tegenwoordige rijtuigen van de IIe klasse, voor zoover zij door anderen vervangen zullen zijn tot rijtuigen van de IIIe klasse, in den regel alleen des winters te gebruiken." [79] Er liepen n.l. in dien tijd nog ongeveer dertig van de oudste 3e en 2e klasse-rijtuigen (de oorspronkelijke chars-à-bancs) die òf nog alleen rondom met zeildoek waren dichtgemaakt òf later met eenvoudige middelen tot „gesloten rijtuigen" waren omgebouwd. Voor de eerstgenoemde, in den volksmond „zeilwagens" geheeten, kwam „de groote vernieuwing", waartoe reeds eerder was besloten, op ruim *f* 600.– per stuk te staan. Outshoorn nu had nieuwe rijtuigen (bakken) ontworpen voor de 2e klasse, die men zou kunnen vervaardigen „hetzij in onze werkplaats, hetzij bij andere fabriekanten" [80] met de bedoeling ze te plaatsen op de nog bruikbare onderstellen van de te vernieuwen rijtuigen van het oudste type. Volgens een nauwkeurig gespecificeerde begrooting zou zoo'n rijtuig komen op *f* 1423.34 en kreeg men op die wijze met een uitgaaf van ruim *f* 800.– per stuk meer in plaats van een opgelapt 3e klasse-rijtuig een nieuw rijtuig 2e klasse. Met een extra-uitgaaf van *f* 4835.64 per jaar – voor zes op deze wijze te vernieuwen rijtuigen – wilde Outshoorn zoodoende in vijf jaar tijds het rollend materieel der 2e klasse behoorlijk vernieuwen. Hiervan zou, meende hij, „de verbetering voor het reizende publiek groot zijn." Bij zijn voorstel had hij een „opstand- en doorsnee-teekening" van het door hem ontworpen

nieuwe materieel gevoegd, die ik meen te hebben teruggevonden in de verzameling van het Nederlandsch Spoorwegmuseum. Aangezien de door Outshoorn voorgestelde rijtuigen ten slotte de eerste bestelling hebben gevormd, die Beijnes voor de H.IJ.S.M. heeft mogen uitvoeren, worde deze teekening in dit boek gereproduceerd. (Zie de onderstaande afbeelding.) 27 April kwam het voorstel, dat nog andere punten bevatte, in den Raad van Administratie, ongeveer gelijktijdig met een plan tot verbouwing van enkele oudere diligences tot 3e klasse-rijtuigen met post-afdeeling. Men geeft „de voorstellen" door ter circulatie onder



Doorsnee-teekening van een rijtuig tweede klasse, zijnde een voor-ontwerp van de eerste door J. J. Beijnes in 1855 en '56 voor de H.IJ.S.M. gebouwde spoorwegrijtuigen.

de leden. Echter zouden er verschillende vergaderingen plaats hebben voor ze in behandeling werden genomen. Op 25 Mei is er sprake van een rapport van den heer Borski over de nieuwe diligences. De „voorstellen" blijven evenwel aangehouden. Op 1 Juni deelt J. Borski in de vergadering mede „van J. J. Beijnes opgave te hebben ontvangen van den prijs waarvoor deze een gebombeerde driebaks-diligence der 1e klasse wil aannemen te maken. Deze prijs kwam met inbegrip van alles, behalve de veeren, assen en wielen, franco aan het station te Haarlem, op *f* 3400.–" [81] Opnieuw wordt alles aangehouden tot de volgende vergadering.

Eindelijk, op 8 Juni, komen de ,,voorstellen van den adjunct-ingenieur omtrent de rijtuigen 2e en 3e klasse" in behandeling. En ,,de Raad de noodzakelijkheid inziende, om daaraan gevolg te geven, brengt de heer Voorzitter in omvraag: 1° of men nieuwe rijtuigen der 2e klasse zal laten maken voor zooveel betreft de bakken en 2° of men de wagons der 3e klasse zal verbeteren." [82] Aldus ,,wordt aangenomen, en besloten: 1° zes nieuwe bakken (rijtuigen der 2e klasse) bij een rijtuigfabrijkant aan te besteden – 2° de 3e klasse te veranderen, zoodanig evenwel dat het inwendige niet te veel verbeterd worde, waardoor minder gebruik van de 2e klasse zou kunnen gemaakt worden." [83]

De heer Borski brengt vervolgens ter tafel de reeds op 1 Juni meegedeelde opgave van J. J. Beijnes betreffende den prijs eener driebaks-diligence. Men blijkt echter aan een vierbaks-diligence de voorkeur te geven. Borski moet naar den prijs hiervan vragen en ook naar dien voor ,,een driebaks-rijtuig der 2e klasse, het binnenwerk met leeren voering en volgens teekening." In de volgende, op 15 Juni gehouden vergadering deelt Borski mee, dat hij Beijnes niet eerder heeft kunnen spreken dan dienzelfden morgen. Hij heeft beloofd ,,weldra eene opgave te zullen zenden nopens den prijs van de rijtuigen der 1e en 2e klasse." [84] Veertien dagen later, in de vergadering van 29 Juni, wordt dan de ontvangst meegedeeld van het ,,aanbod van J. J. Beijnes, rijtuigfabrikant te Haarlem, tot het maken eener 4-baks diligence (1e klasse) ad *f* 4500.– en vier 3-baks 2e klasse-rijtuigen à *f* 1800.– per stuk is *f* 7200.–" [85] In verband met de afwezigheid van den heer Borski ter vergadering wordt de zaak aangehouden ,,tot deze zal zijn teruggekeerd." Dit schijnt niet vóór Vrijdag 27 Juli geweest te zijn, toen eindelijk de behandeling der telkens aangehouden voorstellen kon doorgaan. ,,Nadat in het breede besproken is, het doelmatige der inrigting, in verband met het minder kostbare, het toepassen van 4 baks driewielige (sic!) rijtuigen, ook der 2e klasse, waartegen de heer Hoofd Ingenieur, volgens de afmetingen der overgelegde teekening, zelfs voor de kortste bogten op den weg, geen gevaar ziet, wordt de heer Borski verzocht Beijnes nadere opgaven te vragen voor ongebombeerde rijtuigen der 1e klasse en van 4 baks rijtuigen der 2e klasse." [86]

In antwoord hierop geeft Beijnes *f* 4350.– op als prijs voor een ,,halfgebombeerde diligence, daar, zooals hij aantoont, wel de liggende doch niet de staande bombeering kan gemist worden" – en *f* 2400.– als prijs voor een vierbaks 2e klasse rijtuig. [87] Dit antwoord

J. J. F. BEIJNES
1847—1904

RIJTUIGMAGAZIJN (TOONKAMER) MET LUXE-RIJTUIGEN. OMSTREEKS 1895

wordt door Borski voorgelezen in de vergadering van 3 Augustus, waarin de heer Conrad toevallig afwezig was. Wel had deze ten behoeve van den president een korte nota doen afgeven, waarin o.m. werd teruggekomen op den in de vorige vergadering klaarblijkelijk wat vluchtig behandelden radstand van de te maken rijtuigen. Hij had zich n.l. ,,doen opgeven de juiste maat van den afstand der assen van de tegenwoordige rijtuigen en die van de door den adjunct-ingenieur ontworpen nieuwe rijtuigen." [88] ,,Volgens zijn opgave is de afstand van de tegenwoordige zeswielige 1e klassens tusschen de buitenwielen van hart op hart gemeten 3.56 El, terwijl de door hem voorgestelde slechts 3.07 El afstand zullen hebben, zoo dat ze in plaats van verder van elkander, ze digter bij elkander komen." ,,De adj. Ingr. maakt de opmerking dat hij geen vierbaks, maar wel driebaks rijtuigen heeft voorgesteld. Ik geloof dat hij dat regt heeft." [89]

De Raad uit deze nota ,,niet genoegzaam begrepen hebbend of de vierbaks zeswielige rijtuigen kunnen vervaardigd worden, overeenkomstig de teekening, zonder bezwaar voor de korte bogten op den weg, noch wat het draaijen op de turnplates betreft," wenschte alvorens ,,tot de belangrijke bestelling der rijtuigen over te gaan" in dezen een positieve uitspraak van den heer Conrad, waarom deze op 6 Augustus schriftelijk werd gevraagd. [90]

Op 10 Augustus komen de rijtuigen andermaal en nu voor het laatst in den Raad ter sprake. Allereerst deelt Conrad mede, ,,dat de 4-baks 6-wielige rijtuigen der 1e klasse volgens de teekening van Beijnes niet op den weg aangewend kunnen worden. Er zijn alleen teekeningen ontworpen voor 3-baks rijtuigen der 1e en 2e klasse. De Adjunct-Ingenieur had hem gezegd noodzakelijk moest worden overgegaan tot de bestelling der rijtuigen van de 2e klasse." De Raad, ,,de gegrondheid daarvan aannemende" droeg daarop den heer Borski op bij Beijnes te bestellen ,,4 driebaks rijtuigen der 2e klasse à *f* 1800.– per stuk, met inbegrip van het raam, onder conditie mogt het laatste daarin niet begrepen zijn, de bestelling niet te doen, om daarop Vrijdag a.s. terug te komen." ,,Wordende de bestelling der rijtuigen van de 1e klasse aangehouden." [91]

Borski liet er nu verder geen gras over groeien! Reeds in de volgende vergadering kon hij mededeelen dat hij l.l. Vrijdag (d.i. nog op den dag dat hem de opdracht daartoe was verstrekt) ,,de bestelling der 4 driebaks rijtuigen der 2e klasse bij den Rijtuigfabriekant J. J. Beijnes (heeft) kunnen effectueeren, naardien onder de aanneming en levering der rijtuigen

tevens het raam begrepen was." [92] Het deswege met den leverancier opgemaakte contract werd vervolgens voorgelezen en na goedkeuring geteekend. „Wordende verder bepaald, dat de aflevering der rijtuigen moetende plaats hebben in December e.k. de aannemingssom over dit jaar in uitgaaf zal worden gebracht." Ten slotte werd nog de heer Borski namens den Raad door den Voorzitter bedankt voor zijne bemoeiingen in deze aangelegenheid. [93] Begin Maart 1856 was het eerste der bestelde rijtuigen gereed voor een proefrit. Wij lezen daaromtrent in een d.d. 5 Maart door den heer Outshoorn, die inmiddels als opvolger van Conrad met de leiding van het „Technisch Departement" der Maatschappij was belast, aan den Raad van Administratie gezonden schrijven: „Ik heb de eer den Raad te berigten dat gisteren het eerst voltooide nieuwe rijtuig van de 2e klasse, No. 1 rood, door mij is beproefd in tegenwoordigheid van den fabriekant Beijnes en eenige beambten van den spoorweg en daarmede een rit is gedaan van Haarlem naar Rotterdam en terug. Deze proefneming heeft in alle deelen voldaan; het rijtuig is bevonden zeer gemakkelijk te rijden en biedt alle blijken van goede constructie aan. De nieuwe oliepotten voldoen mede zeer goed. Binnen een paar dagen zal een tweede rijtuig gereed zijn en met het eerste in dienst worden gesteld." [94]

Nog belangrijker was, dat ook het publiek opgetogen bleek. De heer Outshoorn rapporteert daaromtrent in een missive aan den Raad d.d. 9 April 1856 o.m. „dat de nieuwe rijtuigen van de tweede klasse waarvan de bakken door den Rijtuigmaker Beijnes te Haarlem zijn vervaardigd bij uitnemendheid goed voldoen en door het reizende publiek zeer worden geprezen." [95] In hetzelfde schrijven stelt Outshoorn aan den Raad voor „bij genoemden rijtuigmaker nog vier gelijke bakken te doen vervaardigen."

Dit voorstel kwam in behandeling in de vergadering van 14 April. Men vraagt den ingenieur of er „noodzakelijke behoefte is tot het aanschaffen van nog 4 nieuwe rijtuigbakken voor de 2e klasse." [96] De ingenieur „acht zulks zeer geraden, het publiek laat zich hoogst gunstig uit over de nieuwe rijtuigen." Commissaris Borski wordt daarop verzocht „ander-

maal een bestelling bij Beijnes te Haarlem te doen van 4 rijtuigbakken te leveren dit en 4 in het aanstaande jaar, tegen den goedkoopst mogelijken prijs." [97]]

Op 18 April, in de volgende vergadering, komt Borski hierop terug en deelt mede Beijnes te hebben gesproken: „Die fabrijkant had ZEd. verwittigd, hij die bakken niet voor denzelfden prijs kon vervaardigen, naardien de winst welke hij op de vorig geleverden gehad had te gering was, hij zoude die evenwel voor *f* 1850.– dus *f* 50.– duurder leveren." [98]] De Raad besloot „na beraad" tot aanschaffing tegen den verlangden prijs over te gaan en verzocht den ingenieur „het contract daartoe betrekkelijk op te maken en daarin den tijd van aflevering zoo kort mogelijk te stipuleeren." [99]] Op 25 April werd het stuk door den Raad goedgekeurd en geteekend, waarmede aan Beijnes de levering van het tweede viertal spoorwegrijtuigen werd opgedragen. Dit contract, het oudste dat in het archief van de tegenwoordige N.V. wordt bewaard, is tevens het eerste, waarin de afmetingen van de te maken rijtuigen worden genoemd. We kunnen eruit zien, dat de op dat oogenblik ongetwijfeld zeer „moderne" rijtuigen 5 „El" lang en 2.12 El hoog waren, terwijl de breedte onderaan 2.50 El en in 't midden en bovenaan 2.75 El bedroeg. Dat waren heel wat menschelijker proporties dan die van de „bakken" van 1839, ze mogen dan zoo klinkende namen als „diligence" of wat ook gevoerd hebben. De nieuwe rijtuigen waren wat langer geworden, 5 m. in plaats van 4, daarbij wat minder breed, 2.75 m. (2.50) in plaats van 3; de naar beneden vrij sterk binnenwaarts buigende lijn van de zijwanden gaf aan de wagens bovendien een eleganter uiterlijk. Vooral echter de wijziging van de hoogtemaat, die van 1.67 gebracht was op 2.12 m., heeft voor onze verbeelding beteekenis. Men kon in 1856 in een rijtuig van Beijnes rechtop staan! [100]]

* * *

Of en hoeverre deze veranderingen teruggaan op het initiatief van den fabrikant valt niet steeds te zeggen. Zeer waarschijnlijk dateeren ze al geheel of gedeeltelijk van vroeger; ik

heb daaromtrent echter geen gegevens kunnen vinden; de oudere contracten vermelden, zooals gezegd, geen maten, doch nemen als uitgangspunt een bestaand model. De nieuwe rijtuigen waren verder in drie rondom afgesloten coupé's verdeeld, hetgeen, naar ik meen, voor een rijtuig 2e klasse iets geheel nieuws was en vóór 1856 in ons land – althans bij de H.IJ.S.M. – niet voorkwam. Voegt men daarbij, dat de voertuigen van binnen zwart met zilver bekleed, aan den buitenkant glanzend purperrood geschilderd waren, dan kan men zich voorstellen wat een fascineerende, opwekkende invloed er van uitging op de bevolking langs den weg. [101] Ze prikkelden als het ware tot het maken van een „reisje".
Dat ook het tweede viertal rijtuigen, dat nog in de laatste dagen van den zomer van 1856 gereedkwam, even goed voldeed als het vorige, bewijst een volgend, op 17 November goedgekeurd contract, andermaal voor vier tweede-klasse-rijtuigen, en van nagenoeg eensluidenden tekst, dat mede tot Beijnes' archief behoort.

* * *

Zoo was dan met de onlangs aangevangen reeks van leveringen aan de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij „Beijnes' fabriek van Luxe-rijtuigen" overgeschakeld op een andere golf en bezig zich aan te passen aan de geweldige behoeften van het nieuwe verkeersmiddel, dat stormenderhand de wereld tot aan haar uiterste grenzen veroverde. Er was trouwens geen andere keuze: wilde de fabriek met haar tijd mee, dan moest zij zich ontwikkelen tot wat zij noodzakelijk worden moest: een „fabriek van rijtuigen en spoorwagens". Voorloopig werden de tot dusverre gezette eerste stappen door verdere soortgelijke stappen gevolgd. Na de twaalf spoorwegrijtuigen in 1856 en '57 geleverd, volgden er in 1858 twaalf andere, waaronder vier van een nieuw type 1e klasse, die nog juist tegen het afsluiten van het jaar werden afgeleverd.
Dat intusschen de oude, in 1839 reeds vergroote fabriek ook naderhand herhaaldelijk uitbreiding moet hebben ondergaan spreekt wel vanzelf. Onder de zooeven geschetste, geheel veranderde omstandigheden kwam het vraagstuk naar meer ruimte in deze jaren opnieuw, en ditmaal met meer klem dan ooit tevoren, aan de orde. Waar op de Riviervischmarkt voor verdere uitbreiding geen gelegenheid meer bestond, moest deze elders worden gezocht. Reeds was einde 1852 of begin '53, zooals we zagen, de smederij van Antonie Johannes

in de Groote Houtstraat bij het bedrijf getrokken, van welk feit nog een op 31 December van eerstgenoemd jaar met de woorden „Nieuwe Fabriek" omschreven credit-post van f 6137.67 getuigt. Van kort daarvóór dateert een bewaard gebleven kwitantie, waaruit blijkt dat „gebouwen en onderdeelen" op 1 Januari „dezes jaars" tegen brandschade verzekerd waren voor f 12000.–. Twee jaar later, eind Februari 1855, werd in de Wijde Appelaarsteeg een klein pakhuis gekocht, waarschijnlijk voor het opbergen van materialen, enz.

We zullen ook zonder dat we op dit punt bepaalde gegevens bezitten veilig mogen aannemen, dat bij dit alles ook aan de uitbreiding en de verbetering van de fabrieksinrichting, den inventaris der werktuigen, enz. zal zijn gedacht. Op het levende materiaal, het steeds groeiende getal van Beijnes' werknemers, de menschen die drie, vier generaties lang de kleine fabriek hebben helpen groot maken, zoodat zij zich ontwikkelen kon tot wat zij nu geworden is, hoop ik later gelegenheid te hebben, afzonderlijk terug te komen.

Toch ligt het voor de hand, dat de oude zaak, ondanks de telkens herhaalde uitbreidingen en het onafgebroken bedacht zijn op vergrooting en verbetering van de werktuig-accommodatie, niet langer berekend was op een geregelde productie van zoo omvangrijke objecten als nieuwe spoorwagens, vijf meter lang, bijna drie meter breed en meer dan twee meter hoog! En met zekerheid was te voorzien, dat men bij toenemende eischen van de spoorweg-maatschappij – of, wie weet, wellicht maatschappijen – daaraan op den duur niet zou kunnen blijven voldoen. Daartoe was de ruimte waarover men – nog over de Riviervischmarkt en elders verdeeld – beschikte, veel te klein.

En hoe bezwaarlijk en tijdroovend waren de omstandigheden waaronder men werkte! In een inleiding tot een bezoek aan de fabriek van de Vergadering der Vakafdeeling voor Spoorwegbouw en Spoorwegexploitatie van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs, op 27 Juni 1908, heeft één der toenmalige vennooten, de heer ir. J. J. Beijnes, daarvan iets meegedeeld. „De rijtuigen," zeide hij, „werden aan de Riviervischmarkt in geraamte opgebouwd en uitwendig bekleed, werden daarna gebracht (gerold of gereden) naar een ander stadsgedeelte (de Krocht) om aldaar te worden geschilderd, bekleed en op stel gezet, om tenslotte over de straat te worden vervoerd naar de lijnen der Mij. Men kan zich indenken met welke moeilijkheden men te kampen had." [102]

Het moet een ongewoon schouwspel zijn geweest, dat vervoer in die dagen van de Rivier-vischmarkt door de Smedestraat dwars over de Krocht tot bij de St. Ursulasteeg, waar Beijnes op 6 October '55 voor *f* 3215.– „een huis met stal en koetshuis" (Wijk 5 No. 555 Sectie No. 239-40 groot 2 R. 80 ellen, later tot een bewaarplaats voor rijtuigen met schilderswinkel ingericht) had gekocht. De toch vrij groote „bakken", waarvan het gewicht ± 4500 kg. bedroeg, werden tijdens dit vervoer op speciale onderstellen geplaatst, die hetzij met eigen middelen vervaardigd, hetzij gehuurd werden. Vooral de geheel afgewerkte rijtuigen, die van de Krocht door de Kruisstraat naar het station moesten worden gebracht en die gemakkelijk konden worden beschadigd, moeten veel zorg hebben geëischt. Het transport ervan beteekende voor elk geval een afzonderlijke prestatie.

Eenmaal zoover gekomen gaf het uit alles blijkende „streven van den fabrikant om de H.IJ.S.M. als blijvende afneemster te behouden" [103] den doorslag en het zou niet lang meer duren of het besluit was gerijpt een geheel nieuwe fabriek te bouwen, waarvan de capaciteit in elk opzicht voldoende zou zijn om de eischen, die men in die dagen stelde, te kunnen bevredigen.

VAN RIJTUIGMAKERIJ TOT WAGONFABRIEK • HET NIEUW GEBOUW AAN HET STATIONSPLEIN EN DE EERSTE UITBREIDINGEN • BEIJNES EN DE H.IJ.S.M • EVOLUTIE VAN DRIEBAKS- NAAR VIJFBAKSRIJTUIGEN • DE SPOORVERSMALLING • DE PARIJSCHE WERELDTENTOONSTELLING VAN 1867 • LEVERING AAN ANDERE SPOORWEGEN • DE S.S. • DE FINANCIEELE BASIS VAN HET BEDRIJF • 1859–1871 •

DERDE·HOOFDSTUK

DERDE HOOFDSTUK

De zomer van het jaar 1857 moet beslissend zijn geweest voor de ontwikkeling van Beijnes' nieuwe plannen. Met inspanning van alle krachten was hij erin geslaagd binnen achttien maanden of daaromtrent twaalf spoorwegrijtuigen te bouwen, twaalf complete „driebaks"-bovenstellen! Hij had de eischen, die de H.IJ.S.M. stelde, leeren kennen en hij wist wat hij zelf waard was. Niet alleen de Spoorwegmaatschappij, maar ook het publiek, dat dagelijks van de rijtuigen gebruik maakte, had op ondubbelzinnige wijze van zijn tevredenheid blijk gegeven. Waarbij kwam, dat het rollend materieel der Maatschappij op groote schaal verdere vernieuwing behoefde. Voor de eerstkomende één of twee jaren zou hij andermaal op de bestelling van een dozijn nieuwe rijtuigen kunnen rekenen.

Op dit punt het zekere voor het onzekere nemend had hij, toen hij begin Juli '57 commissaris Borski ontmoette, dezen gepolst over de mogelijkheid van verdere leveringen.[104] Dat gesprek was vruchtdragend gebleken en nog vóór het einde van de maand, op 24 Juli, had de Raad van Administratie besloten tot de aanschaffing van acht „rijtuigbakken" van de 2e klasse, te leveren door Beijnes en wel: vier stuks op 1 Februari, twee op 15 Maart en twee op 1 Mei 1858.[105] De prijzen bedroegen *f* 1810.– het stuk, volgens een iets scherpere calculatie, waarbij blijkbaar rekening gehouden werd met de mogelijkheid, dat de werkplaats de rijtuigen, indien er eenige maanden langer aan gewerkt kon worden, voor *f* 1600.– zou kunnen bouwen.[106]

Ook was er nog steeds niets gekomen van den aanbouw van de nieuwe 1e klasse-rijtuigen, waarvoor al sinds '55 plannen bestonden. Dit nog langer uit te stellen was niet wel mogelijk en, weer in concurrentie met de eigen werkplaats der H.IJ.S.M., zag Beijnes zich op 21 Mei 1858 de levering opgedragen van vier rijtuigen van een „nieuw type eerste klasse" à *f* 3270.– het stuk, waaronder begrepen was de levering van de onderstellen, waarvan alleen het loopende werk door de Maatschappij verstrekt werd.[107] Twee rijtuigen moesten voor het einde van het jaar en de beide andere in het begin van het volgende gereed zijn. Hieraan kon worden voldaan, ofschoon eenige vertraging ontstond „door het niet intijds aan Beijnes verstrekken van de ijzerwerken, welke te laat uit Engeland aankwamen."

Dat men bij voortduring tevreden bleef over het door Beijnes vervaardigde materieel bewees een op 14 December 1860 geteekend contract voor de levering van twintig rijtuigen

derde klasse,[108]) een reeks, die, ingevolge een op 23 Augustus 1861 gesloten overeenkomst, met andermaal 20 rijtuigen werd uitgebreid.[109]] Vooral in het eerste contract waren uiterst scherp berekende prijzen bedongen (*f* 1215.– per rijtuig), die vermoedelijk slechts een geringe winstmarge lieten; volgens het tweede echter mocht Beijnes *f* 1240.– berekenen. Een andere overeenkomst, op 2 Mei 1862 afgesloten, voorzag in de levering van vijf stuks gemengde rijtuigen der 1e en 2e klasse.[110]] Hiermede werd in ons land een novum ingevoerd op het gebied van den bouw van spoorwegrijtuigen. Door de toeneming van het reizigersvervoer bleek op drukke dagen het aantal der rijtuigen voor de beide hoogste klassen niet langer toereikend. Het gebeurde, dat reizigers ,,bleven staan tot volgende ritten." Ook moesten ,,zeer dikwijls" voertuigen in dienst blijven, ,,waarvan opknapping en herstelling hoogst wenschelijk was." In een belangwekkend schrijven[111]] richtte de administrateur der Maatschappij, de heer J. W. Bake, zich tot den Raad van Administratie met een ampel toegelicht voorstel om in een en ander zoo goed en vooral zoo goedkoop mogelijk te voorzien. ,,Bij het aanschaffen van nieuw materieel," meende hij, ,,dient overwogen te worden, hoe het meeste nut te trekken is bij de minste uitgaaf. Bij de afzonderlijke rijtuigen der 1e en 2e Klasse zoude, om maar eenigszins in de behoefte te voorzien, het noodig zijn minstens *vier* rijtuigen van elke Klasse aan te schaffen. Bij het maken van mixte rijtuigen, dat is, met twee compartimenten der 1e en twee der 2e Klasse zoude men, in plaats van *acht*, kunnen volstaan met *vier* zulke rijtuigen, en daarbij trekkracht besparen door verligting der treinen." ,,In plaats van, zooals thans, twee 1e Klasse- en twee 2e Klasse-rijtuigen in den trein te zetten, zoude dan van elk maar één met toevoeging van een mixte rijtuig gesteld worden, en alzoo, in plaats van *zes, vijf* compartimenten van elke Klasse, hetgeen in den regel ruim voldoende is. Hierbij werd dan het voordeel behaald van in den trein *drie* assen minder te brengen en dus trekkracht te besparen."

,,Waar alzoo," vervolgt de heer Bake, ,,een mixte rijtuig ter vervanging komt van twee afzonderlijke rijtuigen, zoude het geheel tegen het belang der Maatschappij zijn, naar mijn gevoelen, de dubbele uitgave te doen, louter om geen mixte rijtuigen te willen aannemen. Het eenige bezwaar tegen zulke rijtuigen is daartoe, dunkt mij, niet overwegend genoeg." Men vraagt zich af welk bezwaar er geweest kan zijn. Het interessante rapport onthult ons ook dit: ,,Dit bezwaar is, dat de Klasse-distinctie niet zoo sterk is als de beide Klassen op

hetzelfde onderstel zitten." De administrateur „moet echter zeer betwijfelen, of dit op de reizigers van eenigen invloed kan zijn, immers wordt bij de keuze van Klasse door den reiziger wel gelet op het gezelschap en het inwendige der rijtuigen, maar het uitwendige van den trein neemt niemand in aanmerking. Vooral is weinig nadeel te wachten van zulk ander uiterlijk, waar, zooals bij ons, de Klasse-distinctie scherp gehandhaafd wordt door afzonderlijke wachtkamers en toelating op de plankieren van de 1e Klassereizigers." Op grond waarvan de administrateur besloot den Raad voor te stellen zoo spoedig mogelijk tot het aanschaffen over te gaan van 4 à 6 mixte rijtuigen voor de 1e en 2e Klasse, begroot elk, geheel gereed, op *f* 4800.– à *f* 5000.–.

De Raad, voor de argumentatie van den administrateur zwichtende, besloot tot aanschaffing van 5 gemengde rijtuigen op proef. Het contract werd, zooals we reeds zagen, geteekend op 2 Mei 1862.[112]] Het leek mij de moeite waard bij de introductie van het, op de eenvoudige derde klasse na, meest bekende rijtuigtype uit latere tijden wat uitvoeriger stil te staan.

* * *

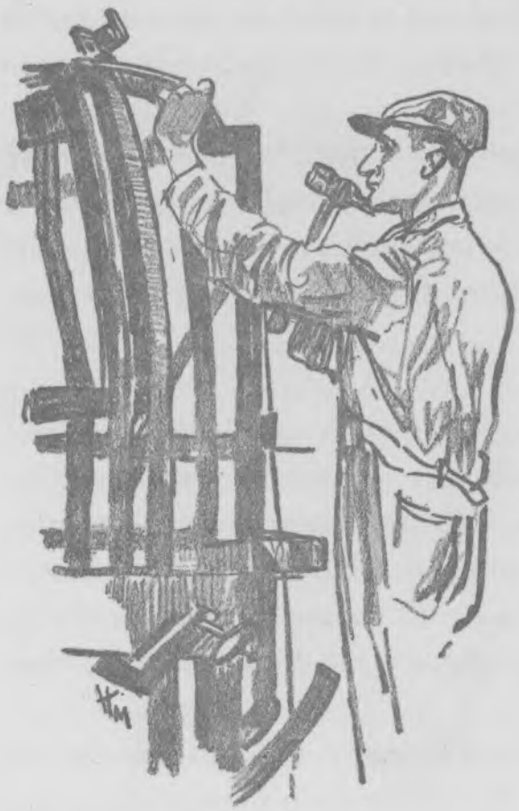
Inmiddels bleef voorloopig nog in den schoot der toekomst verborgen de oplossing, die er gevonden moest worden in verband met de steeds urgenter wordende spoorversmalling bij de H.IJ.S.M. Dat daartoe binnen afzienbaren tijd zou moeten worden overgegaan stond immers in de jaren vóór 1860 reeds zoo goed als vast. En hoewel op geen stukken na met eenige nauwkeurigheid viel te voorspellen wat er in verband daarmede precies zou moeten gebeuren, stellig zouden er opdrachten loskomen, die de tot dusverre gedane eenige malen in omvang overtroffen.

Niemand beter dan Beijnes zelf besefte, hoe weinig hij daarop aan de Riviervischmarkt was voorbereid. Hoe hij ten gevolge van de hem ontbrekende ruimte en werkplaats-accommodatie elke gelegenheid miste zijn arbeid efficient te doen zijn. Het ging bij de in aantal en omvang toenemende bestellingen niet langer om wat grooter ruimte of om een gebouw meer of minder. Het ging om een inrichting met machines en werktuigen, waar iets meer was uit te halen.

In de binnenstad bestond hiervoor geen gelegenheid. Anders lagen de omstandigheden aan den buitenrand van de bebouwing, vooral in het noorden en noordoosten van de stad,

waar destijds nog groote stukken grond ongebruikt lagen, zelfs bezuiden den spoorweg, die hier in 1841 binnen de singels, grootendeels door een met boomen begroeid en voor openbare wandeling gebruikt terrein was aangelegd.

Het was daar, dat Beijnes zijn aandacht had gevestigd op een perceel, schuin over het toenmalige station, aan de Lange Rozenstraat, alias Stationsplein gelegen, welk perceel in eigendom behoorde aan de gemeente Haarlem. Hij trad echter niet terstond persoonlijk in onderhandeling met de eigenaresse van het terrein, doch gebruikte eerst een tusschenpersoon, zooals blijkt uit het volgende verzoekschrift, dat in de gemeenteraadsvergadering van den 28 October 1857 ter tafel kwam: [113]



Haarlem, 26 October 1857.

Aan den Edel Achtb. Raad
van Haarlem

Geven met verschuldigden eerbied te kennen C. Kaakebeen en Zoon, Metselaars en Steenkoopers aan de Oude Gracht alhier, namens hunne principaal, wiens naam zij voor alsnog wenschen te mogen verzwijgen.

dat tot de plaatsing eener fabriekmatige inrigting is voorgekomen zeer geschikt te zijn, grond toebehoorende aan de stad Haarlem, uitmakende een gedeelte van het op het kadaster bekende, onder sectie B no. 607 en wel meer bepaaldelijk met name, wat met een groene kleur van No. 607 op nevensgaand uittreksel uit het kadaster kenbaar is gemaakt en eene inhoudsmaat heeft van *zestig* ellen lengte en 17.50 el breedte, alsoo 1050 vierk. ellen oppervlakte uitmakende.

dat daarom de rekwestranten voor hunne principaal verzoeken, dat bovengenoemd gedeelte stadsgrond aan hunne q.q. in eigendom worde afgestaan.

dat zij vertrouwen dat UEd. Achtb. bereid zult zijn, om zooveel mogelijk mede te willen werken, om op dit gedeelte der stad, tegenover het stationsgebouw, een toonbaar gebouw te doen daarstellen, waarvan de frontteekening mede hiernevens gaat, en daarom den prijs dezer te verkoopen grond wel zoo min mogelijk zult willen stellen.
dat zij bovendien, namens hunne principaal, de vrijheid nemende UEd. Achtb. eerbiediglijk te verzoeken: of bij het daarstellen van een zoodanig nieuw, en beteekenend industrieel gebouw, niet van stadswegen die aanmoediging kan worden verleend die daar te betoonen is, in vrijdom van stedelijke octrooi, op de benoodigde bouwmaterialen – moge toch de stadskas al belang hebben bij de inning dier belasting, de welvaart, de bloei der stad door de bevordering van nijverheid en daaraan verbonden middelen van bestaan, zal voorzeker nog hooger bij UEd. Achtb. staan aangeschreven, de requestranten q.q. bevelen het een en ander in Uwer Edel Achtb. goedgunstige overweging en vleijen zich met een gewenscht appointement.

't Welk doende,
(get.) C. Kaakebeen en Zoon, q.q.

De gemeenteraad besloot voorloopig dit request in handen te stellen van Burgemeester en Wethouders, die het reeds den volgenden dag hebben doorgezonden naar de Commissie van Fabricage. Deze legde het stuk over om advies aan den „Opzigter over de Stedelijke Werken en Gebouwen." Een door dien ambtenaar op 5 December uitgebracht rapport, hoewel hoogst wenschelijk achtend, „dat aan den adressant de meest mogelijke ondersteuning ter uitvoering van zijn belangrijk plan wordt bewezen" stelde echter „een wijziging of verschikking in het bebouwen van den benoodigden grond" voor, – „namelijk dat het

op te rigten Hoofdgebouw regthoekig tegenover het spoorwegstation wierd gesteld en de als dan aan de westzijde overblijvende grond mede aan den adressant in koop werd aangeboden, waartoe hij volgens bekomen informatie wel genegen is, zoodat op deze wijze kan worden afgestaan, de grond.... bedragende ongeveer 1330 vierkante ellen," en wilde eindelijk den verkoop van den grond ter bebouwing niet in overweging geven dan onder een aantal voorwaarden, die naderhand tot eenige vertraging in de uitvoering van het bouwplan aanleiding hebben gegeven. [114]]

De Fabricage-commissie, zich in groote lijnen met dit advies van den Opzichter over de Werken vereenigend, achtte het blijkens een schrijven van 10 December „pligtmatig aan de adressanten de meest mogelijke tegemoetkoming te verleenen in de uitvoering van hun belangrijk plan tot daarstelling van eene fabriekmatige inrigting, waarvan den aard wel niet in het adres omschreven echter genoegzaam aan deze Commissie en bij de leden van den raad bekend is om over derzelver nuttigheid te kunnen oordeelen."

Tot het verleenen van den gevraagden vrijdom van stedelijk octrooi op de bouwmaterialen evenwel wilde de commissie niet adviseeren: „Hoezeer genegen de belangen van de adressanten te bevorderen, acht de Commissie zich niet geregtigd, om, in overeenstemming met het verzoek van de adressanten, tot eene geheele of gedeeltelijke vrijstelling van de belasting op de bouwmaterialen te adviseren. Zij beschouwt die belasting drukkend, en zal het een gelukkig oogenblik achten, wanneer zij uit de rei der stedelijke belastingen zal kunnen geschrapt worden, maar zoolang zij bestaat, gevoelt de Commissie zich bezwaard, daarvan vrijstelling voor dezen of genen voor te stellen."

In de plaats daarvan raadde de commissie aan: „den grond voor zeer verminderden prijs af te staan" met behoud nochtans van de door den opzichter uitgestippelde voorwaarden. Mede werden door haar overgenomen de „verschikking en uitbreiding van grond door den opzigter voorgesteld,..... (zoo men meent niet geheel zonder overleg met de adressanten)." Deze verandering was „der Commissie zeer doelmatig voorgekomen, wijl het een misstand zou geven, wanneer het hoofdgebouw van de fabriek niet kwam regthoekig over dat van het stationsgebouw."

Na kennisneming van dit rapport besloot de Gemeenteraad in zijn vergadering van 16 December op voorstel van B. en W. „ter openbare kennis te brengen dat het 's Raads

voornemen is het aangevraagde gedeelte grond aan de publieke dienst te onttrekken, opdat ieder in de gelegenheid zij daartegen bezwaren in te brengen en inmiddels het rekest met het rapport van de Commissie van Fabricage te stellen in handen der Commissie van Financiën, om ten aanzien van den prijs waarvoor die grond zal worden afgestaan en nopens het verzoek tot vrijdom van plaatselijke belasting op bouwmaterialen een voorstel te doen." Veertien dagen later, in de vergadering van 30 December, kon de voorzitter aan den Raad kennis geven, dat tegen het plan geen bezwaren waren ingekomen, „weshalve hij voorstelt, dat de Raad besluite den in het Rapport der Commissie van fabricage aangewezen grond aan de openbare dienst te onttrekken." Waartoe zonder hoofdelijke stemming werd besloten, evenals tot den verkoop, onder een vijftal voorwaarden, van den grond aan de heeren Kaakebeen en Zoon. In het onmiddellijk daarop ingediende rapport van de Financieele commissie adviseerde deze o.m. den grond voor 75 cents de vierkante el te verkoopen. Nadat een door twee leden voorgesteld amendement, waarin een prijs van *f* 0.30 werd genoemd, met 8 tegen 6 stemmen was verworpen, stelde de Burgemeester, de heer de Bruijn Kops, een nieuw amendement voor, den prijs op f 0.50 bepalende. Dit amendement werd met 13 stemmen tegen ééne aangenomen. Het gedane verzoek om vrijdom van belasting werd vervolgens zonder hoofdelijke stemming gewezen van de hand.[115]]

* * *

Was Beijnes hiermede er in geslaagd de hand te leggen op een terrein, dat hem om verlei redenen bij uitstek gunstig gelegen scheen voor de vestiging van de nieuwe fabriek, die hij wilde bouwen, bij de voorwaarden, waarop hem de grond in koop was aangeboden, waren er, die hem onaannemelijk leken. Met den gevraagden prijs kon hij zich vereenigen, al stond daar tegenover, dat hij uitsluitend ten behoeve van de verfraaiing van het stadsbeeld verplicht werd 1330 m² in plaats van 1050 m² grond te koopen. Erger was, dat de wijziging van het door hem oorspronkelijk voorgestelde bouwplan het aanbrengen aan de oostzijde van een veranderden toegang naar een aan de Molensteeg gelegen pand noodig maakte, waarvan de kosten op *f* 600.– werden begroot. En geheel onmogelijk om aan te voldoen was een oorspronkelijk door den stadsopzichter voorgestelde en door den gemeenteraad nog verscherpte bepaling, die verbood aan den voorgevel van de te bouwen

fabriek naderhand veranderingen aan te brengen. Ten slotte bleef Beijnes ook vasthouden aan zijn wensch om vrijstelling van belasting.

En zoo zag zich de gemeenteraadsvergadering van 3 Maart 1858 andermaal een verzoekschrift door de heeren Kaakebeen en Zoon voorgelegd, reeds van 20 Januari dateerend en min of meer ondersteund door een intusschen ingewonnen nieuw advies van de Fabricagecommissie, waarin de reeds genoemde punten naar voren werden gebracht. Na een uitvoerige discussie in de vergadering werd besloten requestranten als compensatie voor de kosten aan den te maken toegang een schadeloosstelling van hoogstens *f* 600.– uit de gemeente-kas aan te bieden. Daarentegen bleef het besluit, geen vrijstelling van belasting op de bouwmaterialen te verleenen, gehandhaafd. De conditie om aan den voorgevel, na gereedkoming van het gebouw, geen verandering meer aan te brengen – waardoor, zooals de aanvragers terecht hadden opgemerkt, een soort van eigendomsrecht op het huis zou komen te rusten – kwam geheel te vervallen, nadat een voorstel tot wijziging, hetwelk beoogde dat het gebouw nimmer zou ,,mogen worden veranderd in- of ingerigt tot geringe afzonderlijk verhuurd wordende dagloonerswoningen" was afgestemd. [116]]

Met deze nieuwe voorwaarden kon Beijnes verklaren accoord te gaan. Op 3 Juni 1858 werd het betreffende raadsbesluit door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland goedgekeurd en op 10 December de koopakte door beide partijen geteekend. Dat dit zoo laat geschiedde, heeft waarschijnlijk in verband gestaan met het feit, dat de grond wel is waar ,,sedert vele jaren aan de gemeente heeft toebehoord," maar ,,zonder dat het aan partijen gebleken is, dat daarvan titels of bescheiden bestaan en het haar dus ook niet is gebleken dat daarvan eenige overschrijving ten kantore der Hypotheken heeft plaats gehad." [117]] Ook moest het terrein eerst nauwkeurig worden opgemeten; in de koopakte werd echter bepaald dat, ,,voor zooveel de verkochte oppervlakte meer bedraagt dan bij bovengemeld raadsbesluit is aangewezen, de verkoopers het rustig bezit daarvan aan den kooper verzekeren." [118]] Zoodat tegen eene som van *f* 701.50 Beijnes eigenaar werd van een stuk grond, groot 14 roeden en 3 ellen. In Augustus 1859 kreeg hij bericht dat ten gevolge van hermeting het perceel 14 roeden en 73 el groot was. [119]]

Op den voortgang van den bouw had deze vertraagde afwikkeling intusschen geen invloed meer. Twee dagen na de goedkeuring van het raadsbesluit door Gedeputeerde Staten, op

J. W. A. BEIJNES
1853—

PAARDENTRAMWEGRIJTUIG DOOR BEIJNES OMSTREEKS 1883 GELEVERD AAN DE AMSTERDAMSCHE OMNIBUS-MIJ.

PAARDENOMNIBUS DOOR BEIJNES GELEVERD AAN DE MAASTRICHTSCHE OMNIBUS-MIJ.

EEN DER OUDSTE ELECTRISCHE TRAMWEGRIJTUIGEN DOOR BEIJNES IN 1899 GELEVERD AAN DE E.N.E.T.

5 Juni 1858, werd door Beijnes' oudsten zoon JOHANNES JACOBUS FRANCISCUS, geboren op 17 September 1846, de eerste steen gelegd [121]] voor de thans nog bestaande hoofdfabriek, welk feit met eenige plechtigheid plaats vond. Een toen vijfjarig neefje, zoon van Antonie Johannes, de thans nog levende heer JOHANNES WILHELMUS ANTONIUS Beijnes, plaatste bij die gelegenheid den tweeden steen. [122]]

Terwijl er aan de Riviervischmarkt en aan de Krocht zoo hard als maar mogelijk was gewerkt werd om de laatst bestelde rijtuigen voor de H.IJ.S.M. tijdig gereed te krijgen – het betrof naar men zich zal herinneren de eerste vier rijtuigen 1e klasse, waarvoor ook de onderstellen moesten worden gemaakt – vorderde de bouw aan het Stationsplein niet alleen gestadig, maar, ook volgens moderne opvattingen, vrij snel. Vóór de winter aanbrak was het 1200 vierkante meter groote gebouw onder dak. En nadat draaibanken, boormachines en andere werktuigen nieuw geplaatst of van de Riviervischmarkt en van elders waren overgebracht „werden de voor dien tijd reeds vrij uitgebreide en goed ingerichte werkplaatsen voor goed in gebruik genomen." [122]] Voor de officieele openingsplechtigheid waren ze gestoffeerd met enkele van de zooeven gereedgekomen rijtuigen voor de H.IJ.S.M. bestemd, terwijl natuurlijk ook de elegantere luxe-rijtuigjes niet zullen ontbroken hebben. Het teekent den zakenman, die in Beijnes stak, dat hij nog denzelfden dag, waarop de nieuwe fabriek geopend werd, het pakhuis in de Wijde Appelaarsteeg, dat hij in 1855 voor *f* 558.07 had gekocht, voor *f* 800.– van de hand deed. Dit was op oudejaarsdag 1858. Zaterdag 2 Januari 1859 aanvaardden de werklieden hun dagtaak in de nieuwe fabriek. Men zal benieuwd zijn te vernemen hoe deze er uitzag. Er bestaat behalve een situatieteekening, waarop in waterverf de plattegrond staat aangegeven, een eveneens in waterverf bijgekleurde schets van den voorgevel. [123]] Bovendien had Beijnes reeds in de maand Mei, dus nog voor de eerste spade in den grond werd gestoken voor het leggen van de fundeering, bij Emrik en Binger een adreskaart doen graveeren, waarop het gebouw met omgeving staat afgebeeld, gezien vanuit het noordoosten. Het geheel met de fabriek en, meer naar links, de boomen; daarvóór het plein met de rij van stations- en dienstgebouwen, de tot vertrek gereedstaande trein en, eindelijk, heel op den voorgrond de hooge semaphoor, wekken een uiterst levendigen indruk van de verhoudingen van het gebouw.

Zeer waarschijnlijk is het dit prentje, dat kort na 1861 herdrukt werd en waarvan nog één

exemplaar, zoo goed als niet beschadigd, zich in het archief van de N.V. bevindt. (Vgl. de reproductie op blz. 50). Het is de oudste mij bekende afbeelding van de fabriek. Op latere adreskaarten, o.a. kort na 1861, na 1867, na 1883 en ook daarna nog telkens weer gedrukt of herdrukt – geen enkele van deze is van een zoo artistieke conceptie en zoo fraai uitgevoerd als het eerste kaartje – zien we de fabriek achtereenvolgens aan rechter- of linkervleugel uitgebreid, terwijl na 1885 ook het hoofdgebouw een verdieping hooger wordt.

* * *

Overigens heeft, wat in de oogen van de tijdgenooten een gebeurtenis van kapitale afmetingen was, voor ons natuurlijk meer gewone proporties. Duidelijker dan uit de afmetingen van de uit twee vleugels bestaande fabriek die, den middenbouw en een naar het zuiden open binnenplaats meegerekend, een oppervlakte besloeg van ongeveer 61 bij 20 meter, spreken de verhoudingen uit de inrichting van de werkplaatsen. Hoeveel en welke werktuigen en machines er in bedrijf waren is mij niet bekend; wel dat alle, zonder uitzondering, nog door de spierkracht van de arbeiders in beweging werden gebracht.

Eerst op 1 Mei 1862, toen Beijnes alleen aan spoorwagens reeds voor ongeveer een ton gouds geleverd had en nadat de oorspronkelijke fabriek aan het Stationsplein waarschijnlijk al één of tweemaal een kleinere vergrooting had ondergaan, werd aan Burgemeester en Wethouders van Haarlem een verzoek ingediend tot plaatsing van een stoommachine. Eén van de bepalingen van de koopakte, waarmede in 1858 de grondaankoop van de gemeente geregeld was, verbood namelijk de plaatsing zondere nadere vergunning van een „stoomtuig" in de op den verkochten grond op te richten gebouwen. Nu was Beijnes door verdere grondaankoopen o.a. ook in het bezit gekomen van een rij huisjes met bijbehoorende tuintjes aan de noordzijde van de Molensteeg, die hij niet van de gemeente gekocht had. Het was op een gedeelte van den van een dezer transacties afkomstigen grond dat de stoommachine zou worden geplaatst en onze fabrikant, die niet wist of hij al of niet toestemming van het college der edelachtbare heeren noodig had, requestreerde:

„Dat hij alzoo vermeent dat bij de plaatsing van het bedoelde stoomwerktuig geene toestemming van den raad behoeft."

„Dat hij evenwel ten overvloede, en om zich voor alle eventueele moeijelijkheden te vrij-

waren, gaarne zoude wenschen de toestemming van den raad te verkrijgen, indien namelijk dat collegie van oordeel is dat zijne toestemming tot dat einde noodig is."

„Weshalve hij verzoekt, dat hem voor het geval dat de raad meent dat zijne toestemming noodig is, de vergunning worde verleend op het terrein, bekend op den perceelsgewijze kadastralen legger, onder sectie B. No. 596, een stoomwerktuig ten dienste zijner fabriek te plaatsen." [124]]

De gemeenteraad, die met Beijnes van gevoelen was dat hij inderdaad de toestemming tot het plaatsen van den ketel niet behoefde, besloot „den rekestrant te kennen te geven, dat hij, met het oog op art. 5 van het contract van 10 December 1858, geene vergunning van deze vergadering behoeft voor de oprigting van eene stoommachine op het perceel in de Lange Molensteeg, bij het Kadaster bekend onder Sectie B. No. 596, doch dat, voor zooveel die vergunning mogt noodig zijn, voor het gebruik van stoomkracht in de gebouwen die zijn daargesteld op den grond, die de rekestrant van de gemeente gekocht heeft, deze aan hem verleend wordt." [125]]

In een tweede verzoek, ongeveer te zelfder tijd aan Gedeputeerde Staten gericht, lezen wij, dat bij de machine „van acht paardekrachten" een stoomketel zou komen van 5 Ned. Ellen lengte bij een diameter van 0.9 El, terwijl de schoorsteen „eene hoogte zal hebben van omtrent 18 Ned. El." [126]]

Niet alles ging even vlug in die dagen. De door den gemeenteraad verleende vergunning was gedateerd 14 Mei 1862. Maar nadat het ketelhuis gebouwd, de door Doedens en Jacobs geleverde machine opgesteld, gekeurd en van gouvernementswege beproefd was, werd het 28 Februari 1863, eer de door het Ministerie van Binnenlandsche Zaken uitgereikte „Acte van Vergunning" werd onderteekend, welke aan J. J. Beijnes toestond „het gebruik van het stoomtuig met ketel van hooge drukking in Januari 1863 geplaatst in zijne rijtuigfabriek te Haarlem en dienende om eenige draaibanken en andere werktuigen in beweging te brengen." [127]] Uit de redactie van het stuk blijkt verder nog o.a. dat de cylinder „een staande stelling" had en „regtstreeks op de as" werkte. „De hoogste drukking, waarop de stoom werkt, mag die van vier dampkringen of vier pond dertien lood (4.13 N.) op den vierkanten Nederlandschen duim niet te boven gaan."

Zoo was het Maart 1863 geworden alvorens in de eerste Nederlandsche rijtuigfabriek met

stoom werd gewerkt. Voor de inrichting van de werkplaatsen zullen de inmiddels verloopen jaren allerlei veranderingen en kleinere verbouwingen hebben meegebracht, waarvan weinig of niets staat opgeteekend.

* * *

De eerste uitbreiding van grootere afmetingen werd nog in 1862 ingeleid met het volgend verzoek[128]] van Beijnes aan de stad Haarlem, strekkende tot verderen aankoop van grond:

Aan de Edel Achtbare Regering
der Stad Haarlem.

Haarlem, 15 Nov. 1862.

Geeft met verschuldigden eerbied te kennen, J. J. Beijnes, Rijtuigfabriekant te Haarlem, Dat hij bij de steeds toenemende werkzaamheden in zijn fabriek bijzonderlijk door het vervaardigen van Spoorwagens, zich genoodzaakt ziet, zijne fabriek meerdere uitbreiding te geven, en daardoor behoefte aan plaatsruimte heeft, bijzonder tot berging van rijtuigen en Spoorwegmaterieel.
Redenen waarom hij U E Achtb. eerbiedig verzoekt, hem de grond gelegen aan de oostzijde zijner fabriek ter grootte van ongeveer 672 vierkante Ellen, op een door U E Achtb. te bepalen billijke prijs, in koop af te staan. Requestrant vleit zich, dat door UEAchtb. in deze eene gunstige beschikking zal worden genomen.

't Welk doende,

(get.) J. J. Beijnes.

Merkwaardig is, dat ongeveer tegelijkertijd twee andere verzoeken[129]] om grondafstand aan het Stationsplein, gedeeltelijk op hetzelfde terrein betrekking hebbende, de gemeente bereikten. Het eene was afkomstig van een zekeren Paulen, bakker aan den Kruisweg, die verklaarde een fabriek van boterkleursel of kaasstremsel, later een machinale broodfabriek en ten slotte een logement te willen oprichten, het andere van een spoorbeambte, H. A. van Til geheeten, en in de Molensteeg wonende,

die een logement met koffiehuis en één of twee woonhuizen wilde gaan bouwen. Maakte het laatste verzoek om verschillende redenen een zakelijken indruk, aan het eerste schijnen allerlei berekeningen van meer speculatieven aard niet vreemd te zijn geweest. Bovendien viel de door Paulen te koop gevraagde grond voor een groot gedeelte samen met wat Beijnes voor de uitbreiding van zijn fabriek noodig had. Om allerlei redenen en vooral omdat het niet mogelijk bleek aan het verlangen van beide aanvragers tegelijk te voldoen, besloot de Gemeenteraad in de eerste plaats aan Beijnes het verlangde terrein af te staan, [130] waarvan hem met onderstaand schrijven werd kennis gegeven:

Aan J. J. Beijnes 14 April 1863.

Wij hebben de eer U te berigten dat de Gemeenteraad bij besluit van den 11 Maart No. 26 aan U verkocht heeft een stuk grond ter lengte van 52.50 ellen, beoosten Uwe rijtuigfabriek aan het Stationsplein tegen den prijs van 50 cents de □ el, volgens nadere opmeting; en onder voorwaarde dat gij verpligt zijn zult over het voormelde terrein steeds vrijen toegang te verleenen ten behoeve van het perceel bij het Kadaster bekend onder Sectie B No. 858, liggende aan de lange Molensteeg; welk regt aan den eigenaar van dat perceel verleend is bij raadsbesluit van 28 July 1854 No. 14, en om de teekening van het op den voormelden grond eventueel op te rigten gebouw te onderwerpen aan onze goedkeuring. Daar wij reeds mondeling van U de verzekering ontvangen hebben dat deze koop door U wordt aangenomen, zullen wij den opzigter over de stedelijke werken en gebouwen opdragen dit terrein aan U aan te wijzen, het te doen afpalen en opmeten en ons daarvan nader berigt te geven, waarna wij U zullen doen uitnoodigen de acte van verkoop te onderteekenen en de koopprijs en kosten te storten.

Burgemeester en Wethouders
van Haarlem.

De verzoeken van de beide andere aanvragers werden vervolgens afgewezen [131] met de mededeeling dat een hernieuwde en eventueel gewijzigde aanvraag „in nadere overweging zal worden genomen." Werkelijk werden korten tijd later, zoowel van Paulen als van van Til – de laatste gaf zonder nadere omschrijving te kennen dat hij de resteerende 19.30

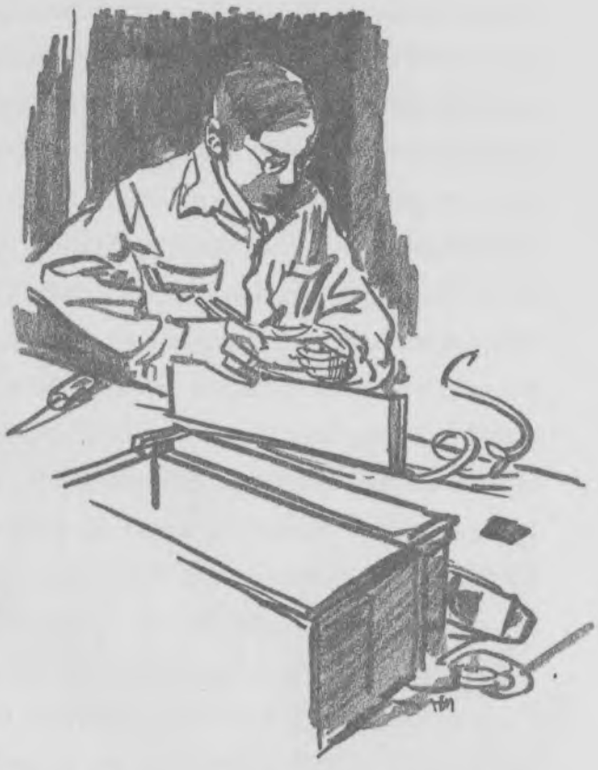
ellen grond aan de oostzijde van het Stationsplein wilde koopen – nieuwe requesten ontvangen,[132] die tot gevolg hebben gehad dat de Gemeenteraad op 8 April 1863[133] besloot het verzoek van Paulen andermaal af te wijzen en „aan van Til te verkoopen voor *f* 1.– de vierkante el, daaronder niet begrepen de op den grond zich bevindende boomen, den open grond liggende tusschen het Stationsplein en de Lange Molensteeg aan den Jansweg." Scheen door deze transactie aan verdere gebiedsuitbreiding van Beijnes naar het oosten, ook voor later, een grens gesteld te zijn, na minder dan een kwart eeuw zou die grens weer blijken te zijn uitgewischt en overschreden. Wij komen hierop later terug. (Vgl. blz. 189.)

* * *

Voorloopig beschikte Beijnes over meer dan voldoende terrein om aan zijn onderneming alle gewenschte uitbreiding te geven. Het was vooral de spoorversmalling bij de H.IJ.S.M., die deze urgent gemaakt had.[134] Kort tevoren echter, op 28 Maart 1863, had de IIe Kamer der Staten-Generaal met vrij groote meerderheid voor de tweede maal een wetsontwerp verworpen, dat beoogde door een subsidie de H.IJ.S.M. het werk dier versmalling financieel te verlichten.

Na deze verwerping toonde men in Amsterdam de eerste maanden weinig lust het onderwerp verder aan te roeren. Niet dat de toestanden in het algemeen, en die van den weg en het materieel in het bijzonder, gedoogden alles nu rustig op zijn beloop te laten. Integendeel! Op 14 Augustus 1863 getuigde de heer Bake in de vergadering[135] van den Raad van Administratie dat „hij gisteren aan de werkplaats zijnde, tot de treurige ervaring gekomen is, de staat van het materieel onvoldoende en onhoudbaar is, als langer uitstel aan de spoorversmalling gegeven wordt." In de maand Mei van het volgende jaar werd in den Raad een klacht[136] behandeld van reizigers, die onderweg hadden moeten „overstappen in een schandelijk slechten wagen van de 2e klasse;" enz.

Maar men hoopte aanvankelijk nog dat de Regeering het met een gewijzigd ontwerp binnen niet al te langen tijd een derde maal in de Kamer zou willen probeeren. Zwichtende voor den absoluten eisch van het toenmalige bewind immers was de H.IJ.S.M. in 1838 tot het aanleggen van haar spoorbaan op een breedte van 2 m. overgegaan, nadat al een gedeelte normaal spoor gelegd en weer afgebroken was.



Naarmate echter de tijd verstreek werd het duidelijk, dat de Maatschappij in dit opzicht niets meer te verwachten had. Factoren buiten haar machtsbereik, plannen van derden nopens een meer directe spoorverbinding tusschen Amsterdam en Rotterdam e.d., speelden een rol. Zoowel de openbare meening als de Kamer hadden, zooals de Minister van Binnenlandsche Zaken het had uitgedrukt, de H.IJ.S.M. niet meer noodig.[137] Het was ten slotte zoo, dat, wilde de Maatschappij niet binnen afzienbaren tijd geïsoleerd raken, de bakens verzet dienden te worden en wel zoo spoedig mogelijk. Gemakkelijk ging dit niet. Er is toen in den Raad van Administratie menig bitter woord gesproken. Eindelijk, nadat reeds op 20 Juli de Raad zoo goed als tot het inzicht gekomen was,[138] dat het onvermijdelijke gebeuren móést, viel op 16 September de beslissing de spoorversmalling op eigen kosten te bewerkstelligen,[139] hetgeen toen met de grootste energie is doorgevoerd.

* * *

Dat deze gang van zaken bij de H.IJ.S.M. in directe wisselwerking stond met de ontwikkeling van Beijnes' verdere plannen blijkt uit het verloop van de hierboven aangekondigde grootere uitbreiding. Nadat de daarvoor benoodigde grond – te koop gevraagd op een oogenblik dat de loop der gebeurtenissen een spoedige oplossing van de versmallingskwestie deed verwachten – in April 1863, enkele weken na de afstemming door de Tweede Kamer van de Subsidie-wet,[140] in eigendom was verkregen, kwam er de eerste maanden van de voorgenomen vergrooting van de fabriek niets.

Hoe moeilijk de toestand bij de H.IJ.S.M., en daardoor ook de verhouding met Beijnes,

was geworden, blijkt het beste uit de mededeeling van den administrateur in de vergadering van den Raad van Administratie van 10 April:[141] „dat ten gevolge van de verwerping van de subsidie-wet.... een moeijelijk tijdstip is aangebroken ten opzigte van de reparatie der locomotieven en rijtuigen, wegens het onbestemde van het status quo, acht hij het niet raadzaam in dit nieuwe jaar nieuwe rijtuigen te doen aanmaken. Hij had den rijtuigfabrijkant J. J. Beijnes te Haarlem daarop dan ook voorbereid"....

Al heel spoedig bleek echter de toestand onhoudbaar. Met name voor de derde klasse kwamen tientallen rijtuigen te kort. Er liep nog een betrekkelijk groot aantal van de oudste bakken, waarin de reizigers slechts met weerzin plaats namen. Bovendien maakte het in dienst houden dezer eigenlijk al lang voor de slooping bestemde rijtuigen de voortdurende uitgave noodig van hooge herstellingskosten. In een op 8 Mei aan den Raad van Administratie gezonden missive[142] moest de administrateur, na te hebben getoond, „dat het aanschaffen van nieuwe rijtuigen voor breed spoor, met het doel om die later te versmallen" het bezwaar heeft, „dat dan de latere versmallingskosten die rijtuigen zooveel duurder maken dan wanneer zij oorspronkelijk smal werden vervaardigd" (het ging om ongeveer *f* 350.– per rijtuig) dan ook uiteindelijk met een voorstel komen om toch maar tot aanschaffing van nieuwe rijtuigen over te gaan. Hij meende dat het jaar 1864, bijaldien dan nog niet tot de versmalling mocht besloten zijn, de kosten voor den aanmaak der rijtuigen alvast zou kunnen voorschieten aan de versmalling, „waarvan het als voorbereiding is te beschouwen."

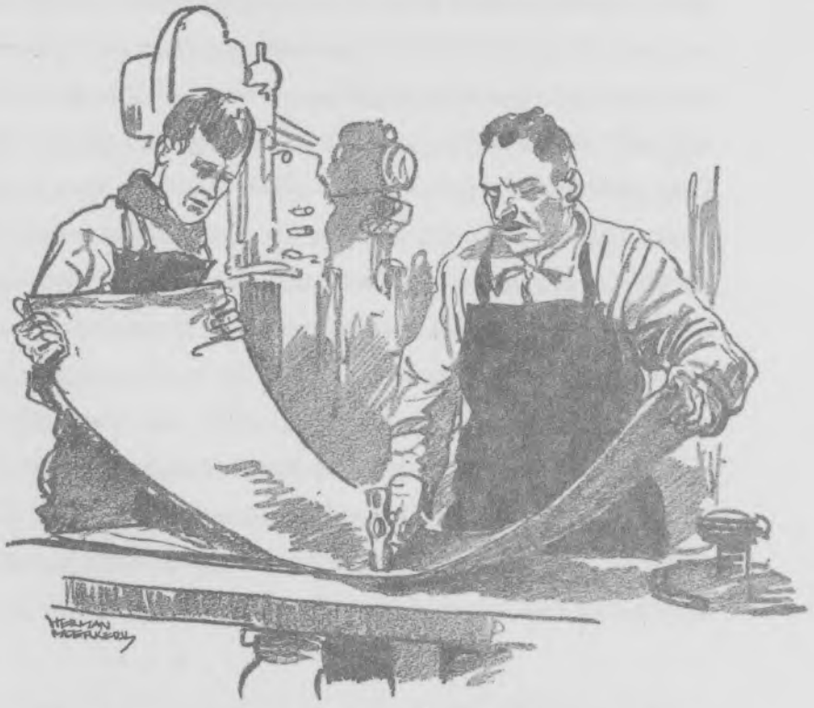
Uit het oogpunt van zulke voorbereiding vermeende hij „den maatregel te moeten aanbevelen bij de overtuiging dat op de eene of andere wijze de spoorversmalling eindelijk zal moeten komen, en die alsdan minder bezwarend is uit te voeren, naarmate inmiddels daarvoor werk gemaakt wordt."

„Mogt de Raad daartoe besluiten," zoo eindigde de administrateur, „geloof ik, dat de omstandigheid van groot gebrek aan werk bij den rijtuigfabriekant J. Beijnes het bedingen van billijken prijs zal bevorderen."

Deze laatste overweging illustreert wel heel duidelijk niet alleen hoezeer Beijnes en de H.IJ.S.M. in die dagen op elkaar waren aangewezen, maar ook waarom er bij Beijnes niet gebouwd werd.

In de vergadering[143] werd het voorstel des Administrateurs „overwogen en besproken." „Mogt daartoe besloten worden, dan doet zich als gevolg hiervan de behoefte gevoelen aan berging door middel van twee loodsen." De heer Borski bracht in het midden Beijnes gesproken te hebben, „die aanneemt rijtuigen te maken en af te leveren, om te betalen naar gelang der behoefte."

Ten slotte: „een en ander eene voorbereiding zijnde van de eventueele spoorversmalling, zoo wordt tot den aanmaak van de resteerende 24 rijtuigen en 2 loodsen besloten."



En zoo kon de administrateur op 26 Mei 1863, anderhalve maand nadat hij Beijnes er op had voorbereid dat voorloopig geen nieuwe rijtuigen zouden worden aangemaakt, den Raad van Administratie een overeenkomst met dezen ter teekening voorleggen, waarbij de aanmaak van twintig 3e klasse-rijtuigen werd geregeld, in den aanvang van het volgende jaar te leveren.[144] „De prijs van *f* 1500.– per stuk, overeenkomende met de begrooting, is door Beijnes aangenomen."

„In verhouding dat deze rijtuigen 50 in plaats van 40 zitplaatsen zullen bevatten, zal de prijs lager zijn dan van die in vorige jaren vervaardigd."

Deze laatste mededeeling is van belang, want zij leert ons wanneer de eerste rijtuigen met vijf compartimenten werden gemaakt. Het was een vrij belangrijke evolutie van de driebaks- naar de vijfbaks-wagenkoets, die zich in den loop van slechts enkele jaren voltrokken had. Had Beijnes dus op het laatste oogenblik toch nog deze belangrijke bestelling gekregen, die hem voor vele maanden werk gaf, de voorgenomen uitbreiding van de fabriek liet hij

nog even rusten. Eerst na de vergadering van den Raad van Administratie van den 20sten Juli 1864, in de daarop volgende maand Augustus, vond de aanbesteding plaats van den aan de oostzijde van de fabriek te bouwen nieuwen vleugel, waarvan de lengte aan het Stationsplein 52.90 meter bedroeg. Het gebouw werd op 15 December van hetzelfde jaar nog in gebruik genomen en kort nadien ingericht tot schilderswerkplaats.

Bij de vergrooting van de fabriek in 1896 is een gedeelte van den aanbouw van 1864 weer afgebroken, [145]] zoodat deze tegenwoordig minder lang is, maar vóór dat jaar bedroeg de lengte, zooals gezegd, bijna 53 meter. De diepte (breedte) van het gebouw bleef zoowel voor het oude als voor het nieuwe gedeelte ongeveer 20 meter bedragen, behalve bij het ketelhuis, waar een uitbouw waarschijnlijk tot aan de Molenstraat doorschoot. Hier stonden, zooals we reeds eerder zagen, veertien naast elkander gelegen kleinere woningen, die omstreeks 1870 moeten zijn afgebroken om plaats te maken voor de naderhand daar gebouwde nieuwe wagenmakerij. Voor we daar aan toe zijn moeten we eerst nog even de in den zomer van 1866 door Hoogeveen en Outshoorn uitgevoerde uitbreiding van de fabriek aan de westzijde van het hoofdgebouw memoreeren. Beijnes bezat aan de westzijde van het Stationsplein nog altijd de strook grond, die, in zijn oorspronkelijke request van 1857 aan de gemeente te koop gevraagd, hem in 1858 ook werd afgestaan, ofschoon het voorgestelde fabrieksgebouw recht tegenover het toenmalige station en dus oostelijker moest komen. Thans werd hier de voorgevel in de richting naar de Kruisstraat toe met een stuk van 13.70 m. verlengd. Achter dezen voorgevel werd voorshands de draaierij en meer naar achter later ook de smederij ondergebracht.

* * *

Uit de tot dusverre geschetste uitwendige ontwikkeling van Beijnes „nieuwe" fabriek en den voortgezetten groei van de werkplaatsen, die daartoe behoorden en waarvan de bebouwde oppervlakte in een jaar of zeven verdrievoudigde, blijkt reeds hoe met de instelling op een veranderd en aan de zich wijzigende tijdsomstandigheden aangepast doel niet slechts de verkregen opdrachten toenamen, maar ook steeds grooter kapitalen vereischt werden. Het zal Beijnes niet steeds gemakkelijk zijn gevallen hiervoor de noodige medewerking te vinden, maar hij zelf moet het noodzakelijke ervan hebben ingezien. En hij heeft naar dat

inzicht gehandeld. In de veertiger jaren had zich de roep van zijn kundigheid als wagenmaker gevestigd, die hem een decennium later de eerste opdrachten deed verwerven voor de levering van spoorwegrijtuigen; in de zestiger jaren heeft hij zijn daarop gegrondvest bedrijf de economische en zakelijke constructie weten te geven, die, weer tien jaar later, zijn zaak den conjunctureelen storm deed bestaan, die, heel Europa teisterend, voor de nog jonge industrie in ons kleine landje wel bijzonder zwaar geweest is.

Dat hij op den duur geslaagd is was alleen mogelijk doordat in steeds toenemende mate – spoedig ook door anderen dan de H.IJ.S.M. – van zijn diensten gebruik werd gemaakt. Ons land, ons volk als geheel was bezig zich economisch te verheffen boven het zoo moeielijk verlaten gemiddelde peil van de eerste helft van de eeuw. Het laatst kwam de machine-industrie aan de beurt. Niet steeds kreeg ze de kans, die ze behoefde. Zoo was in October '64 de heer Paul van Vlissingen persoonlijk bij den Administrateur van de H.IJ.S.M. geweest om een bestelling te krijgen voor de door hem geleide Commanditaire Societeit te Amsterdam voor, al was het maar een deel van, de twintig nieuwe locomotieven, die de H.IJ.S.M. op korten termijn behoefde. Maar „hoe gaarne Commissarissen de Nederlandsche industrie zouden wenschen te steunen, achten zij zich niet geregtigd andere contracten aan te gaan dan met eerste fabrijkanten, speciaal in dat vak uitmuntend." [146] En de bestellingen voor locomotieven gingen naar het buitenland.

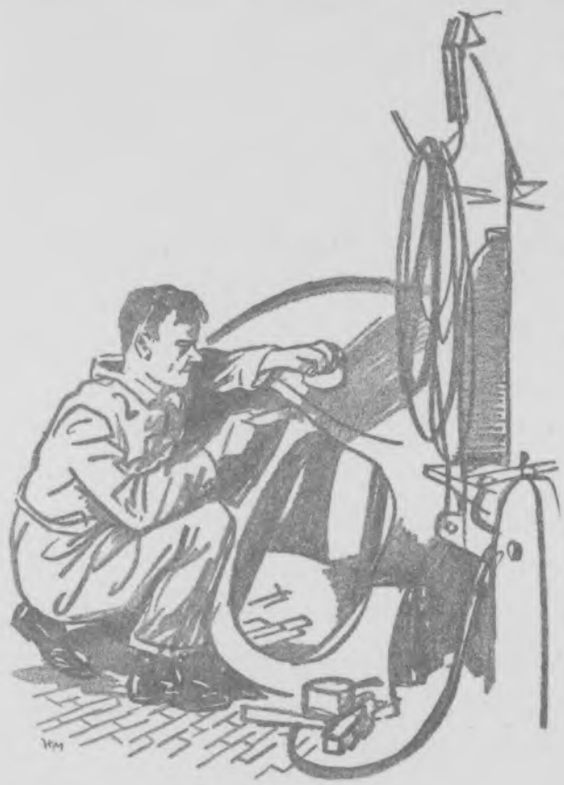
Beijnes bleek op dit punt reeds een belangrijken voorsprong te hebben behaald: „wat de rijtuigen aanbelangt meent de Administrateur geen Engelsche te moeten aanbevelen." Hij zou daarom een schriftelijk voorstel doen en geloofde „het meest wenschelijk zal zijn daarmede Beijnes te belasten." [147]

Wij constateeren hier het feit, dat tusschen 1835 en 1865 de rijtuigmaker geslaagd is, waar de locomotiefbouwer moest falen. Beijnes heeft, nadat hij eenmaal aan bod was gekomen, niet alleen in de eerste jaren maar ook later de H.IJ.S.M. en met haar vervolgens alle groote Nederlandsche spoorwegen als afnemers van zijn product weten te behouden en blijvend aan zich te binden. Dit te bereiken, is met betrekking tot het maken van locomotieven aan geen enkele Nederlandsche onderneming mogen gelukken. Noch Verveer, noch Dixon, noch zelfs Feijenoord hebben dat kunnen of willen bewerkstelligen. Aan Werkspoor bleef de levering van locomotieven eerst voor veel later voorbehouden.

Er mogen hiervoor verschillende oorzaken zijn aan te wijzen, waarop thans niet dieper kan worden ingegaan. Ook moge het waar zijn dat aan het leeren bouwen van locomotieven ten slotte grootere moeilijkheden en meer risico verbonden bleken dan de vervaardiging opleverde van rijtuigen, die op den duur aan de steeds hooger gestelde eischen bleven beantwoorden – we kunnen echter de oogen niet sluiten voor het feit, dat hier te lande ook in het rijtuigvak op geen enkele traditie kon worden voortgebouwd. En zoo moet alles wat in dit feit ligt opgesloten, iedere afzonderlijke prestatie – grond voor elke nieuwe waardeering – worden teruggebracht tot het persoonlijk initiatief en de persoonlijke verdienste van den stichter en leider dezer onderneming, die, als zooveel anderen klein begonnen, stap voor stap zijn eigen weg gezocht en gevonden, steentje voor steentje zijn bedrijf opgebouwd heeft.

* * *

Toen de wijze van uitvoering van het groote werk van de spoorversmalling bij de H.IJ.S.M. eenmaal vaststond, heeft deze Beijnes geen windeieren gelegd. In een schrijven van 24 November '64 [148] aan den Raad van Administratie berekende de administrateur dat 45 „smalspoor" rijtuigen en 87 wagens zouden moeten worden aangemaakt en 114 rijtuigen en 42 wagens zouden moeten worden „versmald" d.i. „op onderstellen van smalspoor overgebracht." Door de kort te voren plaats gehad hebbende uitbreiding van de werkplaats te Haarlem zou de versmalling daar kunnen geschieden. Ook de nieuwe wagens zouden wel in de werkplaats kunnen worden gebouwd. Alleen het maken van de 45 rijtuigen zou buiten de werkplaats dienen te geschieden „en tot het verzekeren van deugdelijk werk niet te lang worden uitgesteld."



„Alhoewel de concurrentie bij openbare besteding de kans geeft van den laagst mogelijken prijs te bedingen, geloof ik dit niet te moeten aanraden alvorens prijsaanbiedingen gevraagd te hebben van J. J. Beijnes te Haarlem, en deze te vergelijken met de nauwkeurig opgemaakte begrootingen. Ongeveer dezelfde rijtuigen als nu noodig, zijn vroeger door Beijnes voor onze Maatschappij gemaakt, en wel zoo deugdelijk dat geen beter werk van anderen fabriekant te wachten is. De ligging zijner fabriek maakt het toezicht en de bespreking elk oogenblik en tot in de kleinste bijzonderheid mogelijk, zoodat geen bedrog te vreezen is, waartegen zoo moeijelijk te waken is, en toch vermoedelijk den toeleg moet zijn van vreemde fabriekanten, die beneden den begrootingsprijs zouden kunnen inschrijven."
.,Ik vermeen daarom den Raad in gemoede te kunnen voorstellen aan Beijnes eene prijsopgaaf te doen vragen, vertrouwende dat zijn eigen belang hem wel noopen zal om, tot afwering van vreemde fabriekanten, zijnen prijs zoo laag mogelijk te stellen."
De Administrateur werd naar aanleiding van dit voorstel door den Raad gemachtigd met Beijnes te gaan praten. Diens oorspronkelijke aanbiedingen evenwel schijnen niet te zijn meegevallen. In de notulen van de vergadering van den 2 December staat, dat zijne (mondeling gegeven?) opgaven zijn „boven de gemaakte begrooting." Op 7 December echter deelt Bake den Raad mede, dat Beijnes' „laagst mogelijke cijfers" zijn:

voor 15 gemengde 1e en 2e klasse rijtuigen ad *f* 4400.– ..... – *f* 66000.–
voor 30 rijtuigen der 3e klasse ad *f* 2388.– ..... – *f* 71640.–
f 137640.–

De door den ingenieur werktuigkundige Bakker Korff begroote prijs bedroeg *f* 135795.30. Bij dat betrekkelijk kleine verschil legde de Raad van Administratie zich neer[149]] en op 27 en 30 December 1864 werd het betreffende contract met bijbehoorend bestek geteekend,

waarmede Beijnes de levering op zich nam, tegen de door hem bedongen prijzen, van 45 spoorwegrijtuigen. Een prestatie, die alles overtrof wat hij tot nog toe bereikt had. [150] Voor de eerste maal immers waren het complete rijtuigen, die hij moest bouwen, met onderstellen en al. Slechts waren bij de levering niet begrepen de assen met wielen, de draagveeren en draagpotten, verder de buffers met bufferveeren en de schroefkoppelingen, die, evenals nog enkele kleinigheden, door de Maatschappij werden verstrekt. Maar de rijtuigen moesten geheel gemonteerd en voor onmiddellijk gebruik gereed worden afgeleverd.

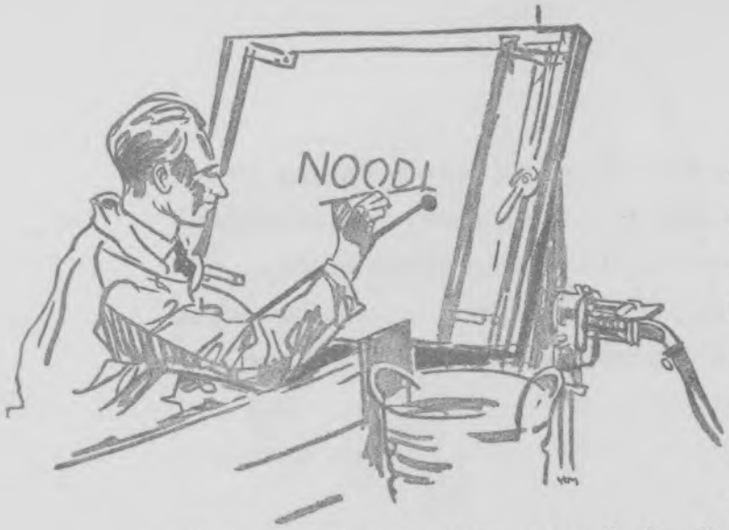
Van bijzonder belang voor de ontwikkeling van Beijnes' bedrijf zijn de nieuwe onderstellen geweest, die niet langer meer, zooals tot nog toe geschiedde, uitsluitend van hout werden vervaardigd, doch met ijzeren stelbalken moesten worden geconstrueerd. Hierdoor werd de aan de fabriek verbonden smederij op eenmaal van veel grooter beteekenis. En we zien haar dan ook van nu af onder het beheer gesteld van den drie jaar jongeren ANTONIE JOHANNES.

Aan de levering was nog deze bijzondere moeilijkheid verbonden dat de voertuigen – alle derdeklassewagens hadden vijf compartimenten en een lengte van $8\,^1/_2$ meter – ongeveer gelijktijdig, tegen 1 Mei 1866, dus binnen de 16 maanden gereed moesten zijn, terwijl te voorzien was, dat de aflevering ook niet of niet veel vroeger zou kunnen plaats hebben. De Maatschappij immers had geen plaats hen te bergen. In verband hiermede was in het betreffende contract een clausule opgenomen, luidende dat Beijnes kon worden verplicht de gereed zijnde rijtuigen tegen een vergoeding ineens van *f* 2000.– te bewaren tot 1 Maart 1866. Dit ging nog zwaarder wegen toen op 28 April '65 een aanvullend contract nopens de levering van nogmaals 6 gemengde rijtuigen der 1e en 2e klasse en 10 vijfbaks derde klassewagens werd geteekend. [151] En zelfs hierbij bleef het niet. Uit oude materieel-albums van de H.IJ.S.M. blijkt n.l., dat er nog weer een bestelling van 10 van deze laatste voertuigen moet hebben plaats gehad, zoodat in de jaren 1865 en 1866 in het geheel 71 rijtuigen [152] voor de H.IJ.S.M. moesten worden gebouwd, een getal grooter dan oorspronkelijk was voorzien, in verband met de opening van de lijn Haarlem–Uitgeest op 1 Mei 1867 en de aan H.IJ.S.M. ten deel gevallen exploitatie van den Staatsspoorweg Den Helder–Amsterdam. Met de aflevering is het intusschen meegeloopen; wel waren de betreffende bepalingen in

de contracten over het algemeen vrij scherp gesteld, maar over en weer was men bezield met goeden wil. Men begreep elkanders moeilijkheden. En al te streng werd aan de letter van de overeenkomst gewoonlijk niet vastgehouden. Het is trouwens een feit dat, behoudens eenig onbeduidend oponthoud misschien, Beijnes ook ditmaal met zijn levering op tijd gereed was. Maar voor deze prestatie was de noodzakelijkheid van den in 1864 gebouwden nieuwen oostelijken vleugel wel gebleken.

* * *

Bij de overwegingen, die hadden gegolden om Beijnes de bovenbedoelde leveringen op te dragen, was er zoowel in de voorstellen van den administrateur als in de beschouwingen van den Raad van Administratie herhaaldelijk sprake geweest van de mogelijkheid van contrôle tijdens den aanbouw van het materieel. Deze contrôle is als iets zeer reëels te beschouwen. Vrij geregeld bezochten de verschillende leden van den Raad van Administratie Beijnes' werkplaatsen en niet altijd oogstte de fabrikant daarbij enkel maar lof. Zoo deelde Commissaris van der Vliet op 14 Juli 1865 aan de vergadering mede, [153] „dat hij bij den fabrijkant J. J. Beijnes de rijtuigen (der derde klasse) heeft opgenomen." „Dat hij tot zijn verwondering bemerkt heeft, er eene verandering in het aanbrengen der zittingen plaats grijpt, zijnde de voorkant naar den achterkant der zitting te sterk afhellende, dat voor het grootste deel der reizigers zeer veel ongemak veroorzaakt."
Na kort beraad werd besloten „den Administrateur te schrijven, dat hij order geve, dien aanmaak onmiddellijk worde gestaakt, en zelfs dat de Raad verlangt, de rijtuigen, welke reeds zóó ingerigt zijn, veranderd worden."
De uitslag van deze kleine botsing tusschen star conservatisme en ik-weet-niet-welke-haar-tijd-vooruitzijnde notie van reiscomfort kon niet twijfelachtig zijn: een week later reeds deelde de administrateur „wat aangaat de kwestie der zittingen van de nieuwste rijtuigen bij Beijnes in aanmaak, (mede) zulks een gevolg is van een misverstand." „De zittingen zullen worden ingerigt als die van de gemengde rijtuigen." [154]
Was het incidentje hiermede gesloten, op 25 Augustus [155] van hetzelfde jaar wees Borski „nogmaals op de groote ondoelmatigheid van de treden der nieuwe rijtuigen bij Beijnes in aanmaak, en vreest daardoor ongelukken zullen gebeuren om niet te spreken van min-



dere bruikbaarheid voor velen van het reizend publiek." Op dit alarm begaf zich de Commissaris-President Brouwer Ancher persoonlijk naar Haarlem om op zijn beurt de rijtuigen op te nemen. Den eersten September kon hij den Raad mededeelen, dat .... „hij erkennen moet, de treden hem zeer meegevallen zijn." [156] Beijnes had intusschen reeds een rijtuig gemaakt met „kleinere treeplanken," waarmee achteraf ook de heeren Borski en Van der Vliet genoegen hadden genomen. [157] Afgezien van kleinigheden als deze, welker beteekenis boven het symptomatische niet uitgaat, en eigenlijk meer karakteristiek is voor een juist begrip van de algemeene toenmalige inzichten dan voor het onderwerp, dat ons interesseert, verliep zooals we reeds zagen de afwikkeling van de aangegane verplichtingen geheel naar wensch. Dat daarvoor heel wat gebeuren moest, spreekt van zelf. In het meergenoemde boek van Allan vinden we van de bedrijvigheid in dezen tijd bij Beijnes een vrij levendige beschrijving van de hand van Gonnet, waaruit hier enkele regels volgen:

„Het ging den wakkeren fabrikant wel," schrijft hij, „nauwelijks was de eene bestelling afgeleverd of het contract voor een volgende werd geteekend."

„De drukte te beschrijven, welke er toen aan de fabriek heerschte, is niet wel mogelijk. Het nieuwe (d.i. in 1864 gezette) gebouw werd door den aannemer volgens bestek afgeleverd en onmiddellijk door den fabrikant in gebruik genomen." [158]

„Het laat zich gemakkelijk begrijpen, welke uitstekende diensten het .... bewees! Intusschen had men de handen vol; geen machinale houtbewerking was er te zien; wel bezat men een cirkel- en lintzaag, doch meer niet. Alles moest met de hand bewerkt worden. Eveneens miste men een stoomhamer, zoodat gemakkelijk kan worden nagegaan, dat zware smeêstukken langen tijd onder den voorhamer bleven. Zonder hulp aldus van dergelijke middelen was men begonnen; alle onderdeelen, waaraan het eerst behoefte was, doch die niet in ons land waren te verkrijgen, zooals b.v. ijzeren stelbalken, werden aldus besteld; terwijl het noodige hout, na eerst op maat gezaagd te zijn, in bewerking werd genomen."

Tot zoover Gonnet. Op de vraag, waar dat hout vandaan kwam, geeft ons een post in het

journaal van December 1863 *„betaald aan C. Krieger voor 160 boomen f 2447.68"* een prompt antwoord. Fijnere houtsoorten, zooals het donkerroode mahonie, dat voor de portierraampjes was voorgeschreven, werden, natuurlijk in kleinere hoeveelheden, uit het buitenland geïmporteerd.

Had de H.IJ.S.M., in verband met de exploitatie van de Noord-Hollandsche lijn, tot twee maal toe de oorspronkelijk begroote aantallen van nieuw te bouwen rijtuigen moeten verhoogen, ook in den loop van 1866 wist Beijnes nog een nieuwe opdracht te verwerven. Op 14 September werd hem n.l. andermaal de levering opgedragen van vijf gemengde rijtuigen der 1e en 2e klasse à *f* 4600.– elk, welke men eerst in de eigen werkplaats had willen bouwen, die in den loop der laatste jaren aanzienlijk was uitgebreid. De werkplaats bleek echter nog te veel belast met ander werk, vooral vanwege het aanmaken van tientallen goederenwagens, waarmede men na 1860, in navolging van de N.R.S., ook bij H.IJ.S.M. op groote schaal begonnen was.

Gemeten naar den maatstaf van het in de afgeloopen jaren gepresteerde, was de laatste bestelling voor Beijnes niet overweldigend te noemen. Uit het steeds meer zooveel mogelijk op eigen voorziening gerichte beleid bij H.IJ.S.M. had hij ongetwijfeld de overtuiging geput, dat zijn inrichting niet alleen heel wat meer kon, maar ook moest produceeren, dan enkel maar wat noodig was om in de loopende behoefte dezer spoorwegmaatschappij te voorzien. Bestellingen van andere ondernemingen hier te lande waren sinds eenigen tijd wel is waar in uitzicht, het liep ook daarmede echter, zeker in den eersten tijd, niet zooals hij mag hebben verwacht. Vooral de ontwikkeling van de dingen bij de in 1863 opgerichte S.S. moet hem, zooals nog blijken zal, hebben teleurgesteld.

Onder zulke omstandigheden richtte Beijnes in die dagen, waarschijnlijk voor het eerst, den blik op het buitenland. Hij vroeg zich af, waarom hij eigenlijk niet in Duitschland of België of Frankrijk zou kunnen verkoopen. In elk geval besloot hij het te probeeren. Hij deed dit op dezelfde wijze, waarop zoovele toekomstige exporteurs begonnen zijn, n.l. met in het buitenland te exposeeren. Een uitnemende gelegenheid daartoe bood de in

1867 te Parijs te houden groote internationale tentoonstelling, waarop Beijnes besloot uit te komen zoowel met een luxe-rijtuig als met een spoorwagen.
Ten einde het te loopen risico niet grooter te doen zijn dan strikt noodig was, had hij aan de H.IJ.S.M. onderhands laten vragen hoe het zat met een mogelijke afname door haar van een expositie-rijtuig, voor het geval dit onverkocht mocht blijven. Het ten toon te stellen rijtuig zou gelijk zijn aan een van de in September gecontracteerde gemengde 1e en 2e klassewagens.
„Geen reden wordt gezien dien fabrijkant hierin niet behulpzaam te zijn, en zullen alsnog van hem 6 inplaats van 5 rijtuigen 1e klasse genomen worden" [159] concludeerde heel typeerend de Raad van Administratie en zoo werd „hem toegestaan een gemengd rijtuig volgens haar (= H.IJ.S.M.-)model te bouwen, naar zijn smaak te bekleeden en te schilderen; hij zou den wagen op zijne kosten te Parijs exposeeren en, in geval van niet-verkoop, was genoemde maatschappij bereid den wagen over te nemen tegen den prijs der in dat jaar bij hem bestelde rijtuigen. De heer Beijnes tastte door; het rijtuig werd gebouwd, tentoongesteld en – met de bronzen medaille bekroond." [160]
Een bekroning, die aan waarde wint, wanneer men bedenkt dat in het jaar 1867 voor de eerste maal op een internationale tentoonstelling spoorwegmaterieel werd geëxposeerd.

* * *

Hoezeer en met hoeveel recht Beijnes zich over deze onderscheiding zal hebben verheugd, van grooter belang was dat nieuwe en vrij omvangrijke opdrachten voor leveringen naar Nederland en naar Indië hem wachtten. Stil-aan immers scheen ook hier het besef door te dringen dat, waar een vaderlandsche industrie bestond, deze niet voorbij gegaan mocht worden. Het waren er niet velen, die zoo dachten, maar van tijd tot tijd werden ze toch gehoord. Zoo had de Commissie voor de Staatsspoorwegen, die reeds eerder van meening was dat „bij de groote uitbreiding der aanstaande spoorwegen in ons land, en den eventueel vermoedelijken aanleg der spoorwegen in Nederlandsch-Indië.... het zeer goed mogelijk (is) dat hier een bloeijende nijverheid van spoorwegmaterieel ontsta" [161] zich op 8 Maart 1862 schriftelijk tot den Minister van Binnenlandsche Zaken, waaronder zij ressorteerde, gewend en „machtiging gevraagd om met J. J. Beijnes, rijtuigfabrikant te Haarlem, die de

laatste rijtuigen voor den Hollandschen spoorweg heeft gemaakt.... een contract te sluiten voor de levering van 10 modelwagens zijnde een 1e klasserijtuig, een gemengd rijtuig der 1e en 2e klasse.... (enz.) omdat, zooals door haar werd te kennen gegeven, het voor eene openbare aanbesteding van spoorwegwagens noodig is, om in het bezit te zijn van behoorlijke modellen waarnaar de aanbesteding plaats heeft, aangezien al de kleine voorwerpen, die in een goed afgewerkt rijtuig voorkomen, niet wel vatbaar zijn om in een bestek te worden omschreven".... [162]]

De Minister echter, de bekende tegenstander van Staats-exploitatie van de Spoorwegen Thorbecke, ging daar niet op in, zooals blijkt uit het mede door de Commissie in haar Verslag opgenomen antwoord: „Uwe Excellentie gaf dienaangaande bij aanschrijving van 20 Maart (1862) No. 173, 11e afd. te kennen, dat Uwe Excellentie zou wenschen geene uitgaven voor het materieel van vervoer te doen alvorens het blijke, dat eigen (d.i. staats)-exploitatie onvermijdelijk is." [163]] Dit antwoord beteekende niet slechts een streep door de rekening van de Commissie, maar meer nog door die van Beijnes, die reeds in Februari was uitgenoodigd tot het opmaken van een ontwerp-bestek en voorwaarden tot het leveren van het hierboven genoemde materieel en wien nu, in April, werd meegedeeld dat de pas begonnen onderhandelingen moesten worden gestaakt.

Bij de verwezenlijking van zijn verdere plannen had Beijnes voortaan rekening te houden met een element van groote onzekerheid, hetgeen tot uitstel van allerlei moest leiden en menige hoopvolle verwachting niet in vervulling deed gaan. Van uitstel kwam afstel toen in Augustus 1863 de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen was opgericht. Deze Maatschappij toch was een combinatie van twee andere ondernemingen, waarvan de eene, de Nederlandsche Maatschappij van Spoorwegmaterieel, van af het oogenblik harer oprichting Beijnes' uitgesproken mededingster moest zijn. Een mededingster, die, zooals zich begrijpen laat, een streepje vóór had!

Inderdaad was de Maatschappij voor Spoorwegmaterieel nog in 1862 op een in Utrecht aangekocht terrein, „Damlust" genaamd, begonnen met de oprichting van groote werkplaatsen, waarin in den loop van een vijftal jaren ongeveer 1500 spoorwagens zijn gebouwd, de waarde van bijna *f* 3.000.000.– vertegenwoordigend.

Materieel waarmede de S.S. gedurende de eerste jaren in haar bedrijf voorzag. De fabriek

werd op 1 September 1868 geliquideerd, maar de Exploitatie-Maatschappij, die het door haar benoodigde materieel behalve van haar dochter- of „stam"-fabriek „Damlust" ook gaarne in het buitenland placht te koopen, ging daar op uitgebreide schaal mee door. En al zal het aan Beijnes misschien eenige voldoening hebben gegeven, dat ook hij in 1868 bedacht werd met een opdracht voor de levering van een vijftal 3e klasserijtuigen, de wetenschap dat de Maatschappij te zelfder tijd zestien personen- en honderdnegentien goederenwagens uit Duitschland en België liet komen, zal die voldoening wel wat hebben getemperd. Daarvan kon zijn fabriek niet bestaan! Wel schenen daarop de beide volgende jaren rijk aan beloften – in 1870 leverde hij 21 rijtuigen 3e klasse, 10 bagage- en 4 gesloten goederenwagens en in 1871 10 bagage- en 65 goederenwagens – maar na 1871 volgden er weer verscheidene jaren, waarin niets kon worden geleverd.

Al bood dus voor Beijnes in de eerste jaren en ook later nog de gang van zaken bij S.S. weinig uitzicht, over de kwaliteiten van de door hem vervaardigde rijtuigen bleef men in het binnenland en zelfs in het buitenland vol lof. In Juli 1867 van een reis naar Frankrijk terugkeerend, getuigde [164]] de Administrateur van de H.IJ.S.M., de heer Bake, „met aandacht de rijtuigen van andere spoorwegen te hebben gadegeslagen, doch er nergens te hebben aangetroffen, in netheid, ruimte en gemak die van dezen spoorweg overtreffende." „De Secretaris van den Franschen Chemin de fer du Nord, met wien hij een onderhoud gehad had, had hem uit eigen beweging verklaard, nimmer in doelmatiger rijtuigen gereden te hebben dan in die van de H.IJ.S.M." [165]]

Dat men dat ook hier te lande, zij het niet overal, wel wilde inzien, had, na het initiatief van de Commissie voor de Staatsspoorwegen in 1862, de houding van de omstreeks denzelfden tijd opgerichte Nederlandsch-Indische Spoorwegmaatschappij bewezen, die, na eenig

materieel zoowel bij „Damlust" als in Engeland te hebben besteld, in 1866 aan Beijnes de levering opdroeg van een modelrijtuig en vijftig onderstellen. Het eerste moest geheel klaar voor den dienst worden opgebouwd, daarna gedemonteerd en naar Indië verzonden worden, om ginds als voorbeeld te dienen voor de in de werkplaatsen der N.I.S. te vervaardigen rijtuigen, waaronder dan de in Haarlem vervaardigde onderstellen moesten dienen. Op de eerste levering volgde reeds in 1867 een nieuwe bestelling en in enkele jaren klom het aantal der geleverde onderstellen tot 300.[166]] Ook in latere jaren is de N.I.S. steeds een goede klant gebleven.

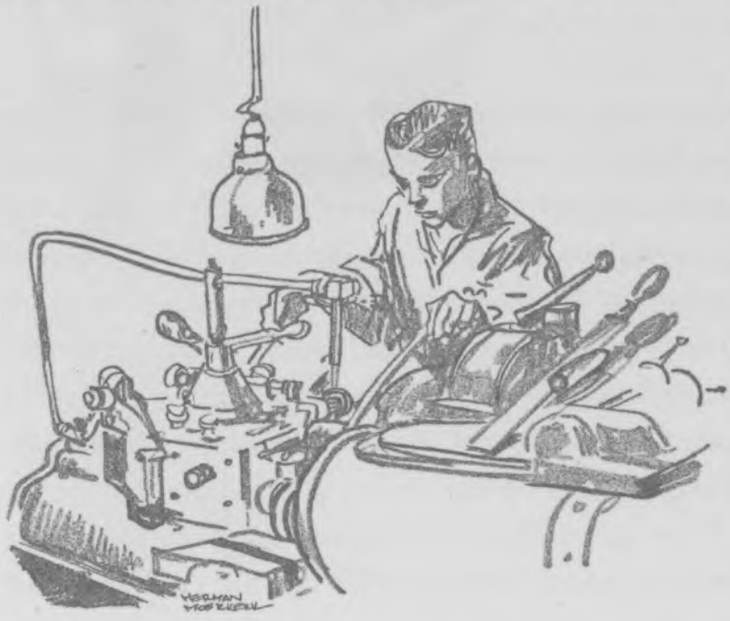
* * *

Toen bij de door de S.S. en de N.I.S. in de jaren 1869 en 1870 gedane bestellingen in 1870 van de H.IJ.S.M. een order kwam voor de levering van 30 gesloten goederenwagens bleek de fabriek opnieuw te klein geworden. En niet alleen dat, maar ook: men werkte in vergelijking met moderner ingerichte werkplaatsen, zooals b.v. „Damlust" al geweest was, of zooals de nieuwe centrale werkplaats van de S.S. in Tilburg bezig was te worden – om van buitenlandsche ateliers maar te zwijgen – te langzaam. Misschien moet in dit verband ook de tevoren bij ingewijden wel reeds gekende reorganisatie van de Koninklijke Fabriek van Stoom- en andere Werktuigen worden genoemd, die na de liquidatie van de Commanditaire Sociëteit Paul van Vlissingen en Dudok van Heel op 25 Maart 1871 te Amsterdam in het leven werd geroepen[167]] en zich mede met het bouwen van spoorwagens ging bezig houden, een uitbreiding van haar bedrijf, waarmede reeds op 5 Mei op groote schaal werd aangevangen.[168]]

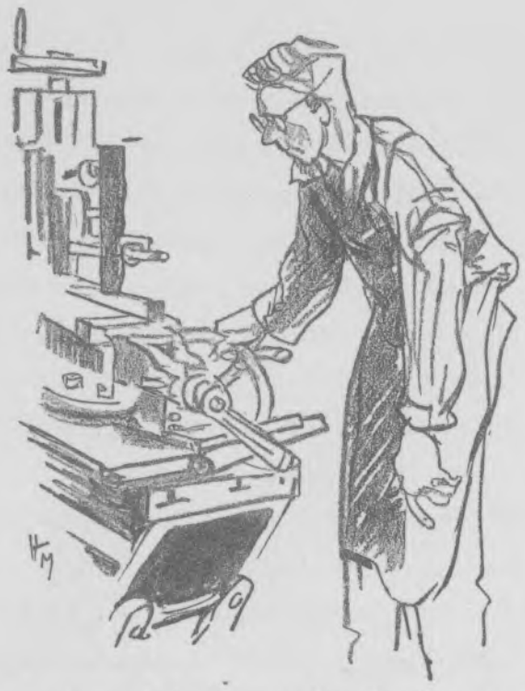
Vóór alles werd bij Beijnes de behoefte aan zwaardere werktuigen gevoeld en bleek een sterkere krachtmachine noodig. Reeds hadden Burgemeester en Wethouders van Haarlem op 3 Augustus 1870, gunstig beschikkende op een request van Beijnes, dezen vergunning[169]] verleend tot het plaatsen van 12 smidsen, toen hij kort daarop het verzoek indiende een stoomhamer te mogen plaatsen en den bestaanden stoomketel te vergrooten tot een lengte van 6.40 meter en een middellijn van 1.10 meter. Ook dit verzoek werd ingewilligd en de vergrooting van den stoomketel tot de gevraagde afmetingen toegestaan, terwijl een speciale vergunning tot het plaatsen van den stoomhamer niet noodig

werd geacht.[170]] Slechts was in de beschikking o.m. vastgelegd ,,dat de zware werktuigen, die in zijn fabriek gebruikt zullen worden, waaronder ook de stoomhamer wordt gerekend, tot plaatsing waarvan hij vergunning heeft gevraagd, – geplaatst moeten worden midden in het gebouw zijner fabriek en zoo ver mogelijk verwijderd van de omliggende gebouwen, terwijl de funderingswerken, daartoe benoodigd, zoodanig moeten worden aangelegd dat alle grondtrillingen voorkomen worden."

Deze stappen vormden de inleiding tot het nemen van een reeks van maatregelen, waarvan het bouwen van ,,een Nieuw Fabrieksgebouw, Machienenhuis en Lakkamer"[171]] in 1871 het hoogtepunt vormde. We zagen reeds dat Beijnes in den loop der jaren er op uit was geweest zijn grondbezit in de omgeving der fabriek te vergrooten. Niet overal was hem dit gelukt. Vooral aan de westzijde schijnen bouwspeculanten met overdreven eischen te zijn opgetreden. Beijnes was hierop niet ingegaan, al wist hij zeer goed dat zijn fabriek er bij zou hebben gewonnen, had hij op den duur den geheelen rechthoek tot aan de Kruisstraat kunnen volbouwen. Beter was hij aan de zijde van de Molensteeg geslaagd. Hier zou dan ook over de geheele breedte van het toenmalige bebouwde complex de fabriek tot aan de straat worden doorgetrokken. Op 13 April 1871 had de aanbesteding plaats. Het werk werd gegund aan D. A. Braakenburg voor de somma van *f* 15284.50, het grootste bedrag dat Beijnes ooit verbouwd had.



Hieronder volgt een opsomming van de werkzaamheden van deze verbouwing zooals men die bij Allan beschreven vindt: ,,Het allereerst werd de smederij vergroot, een stoomhamer van 6 centenaars aangeschaft, 20 groote vuren geplaatst en één wan, groot genoeg voor 30



vuren. Toen deze afdeeling gereed was, ging men over tot den bouw der eigenlijke werkplaats voor spoorwagens en tot dien der machinekamer. De eerste was 77 m. lang, had eene breedte van 20 m., en was voorzien van vier stellen rails. Eene merkwaardigheid van dit gebouw is de constructie van de kap, aangegeven door den fabrikant zelven. De kap is zóó geconstrueerd, dat geen middensteun- of draagpunt noodig werd geacht. Alle hoofdbalken hebben dan ook eene lengte van ruim $20\,^1/_4$ m. De machinekamer werd geplaatst tusschen de smederij en de wagenmakerij, en werd voorzien van een spiegel, van een bokmachine en van 2 stoomwerktuigen, elk van 10 pk., waarvan het eene wordt gebruikt voor de houtbereiding; terwijl het andere dienst doet voor de smederij. Indien men dus voor de houtbereiding geen stoomkracht behoeft, kan men de machine afsluiten. Met de verbeteringen in de smederij ging gepaard eene dergelijke in de houtbewerking, en wel door het aanschaffen eener nieuwe groote schaafmachine." [172]]

Curiositeitshalve worde nog vermeld, dat tijdens het verbouwen van de oude rijtuiglakkamer tot een werkplaats voor het buigen en lijmen van hout in den zomer van 1907 een oorkonde gevonden werd van den volgenden inhoud:

Si Deus nobis quis contra nos?
In den jare een duizend acht honderd een en zeventig, den 27en van Hooimaand na de geboorte onzes Zaligmakers, is deze kolom opgerigt en dit Gebouw onder den zegen des Hemels gesticht door J. J. Beijnes, Fabrikant van Rijtuigen en Spoorwagens.
Haarlem (w.g.) J. J. Beijnes.

Het stuk kwam te voorschijn bij het verplaatsen van een der gegoten ijzeren kolommen van

1871 en werd den volgenden dag bij de wederoprichting van de kolom opnieuw daarin gedeponeerd door de toenmalige directie van de fabriek. [173]]

Met de groote uitbreiding van 1871 kan dit hoofdstuk worden afgesloten.

Gedurende de bijna vijftien jaren, die het bestrijkt, liepen de belangen van Beijnes meer en meer parallel met die van de H.IJ.S.M.

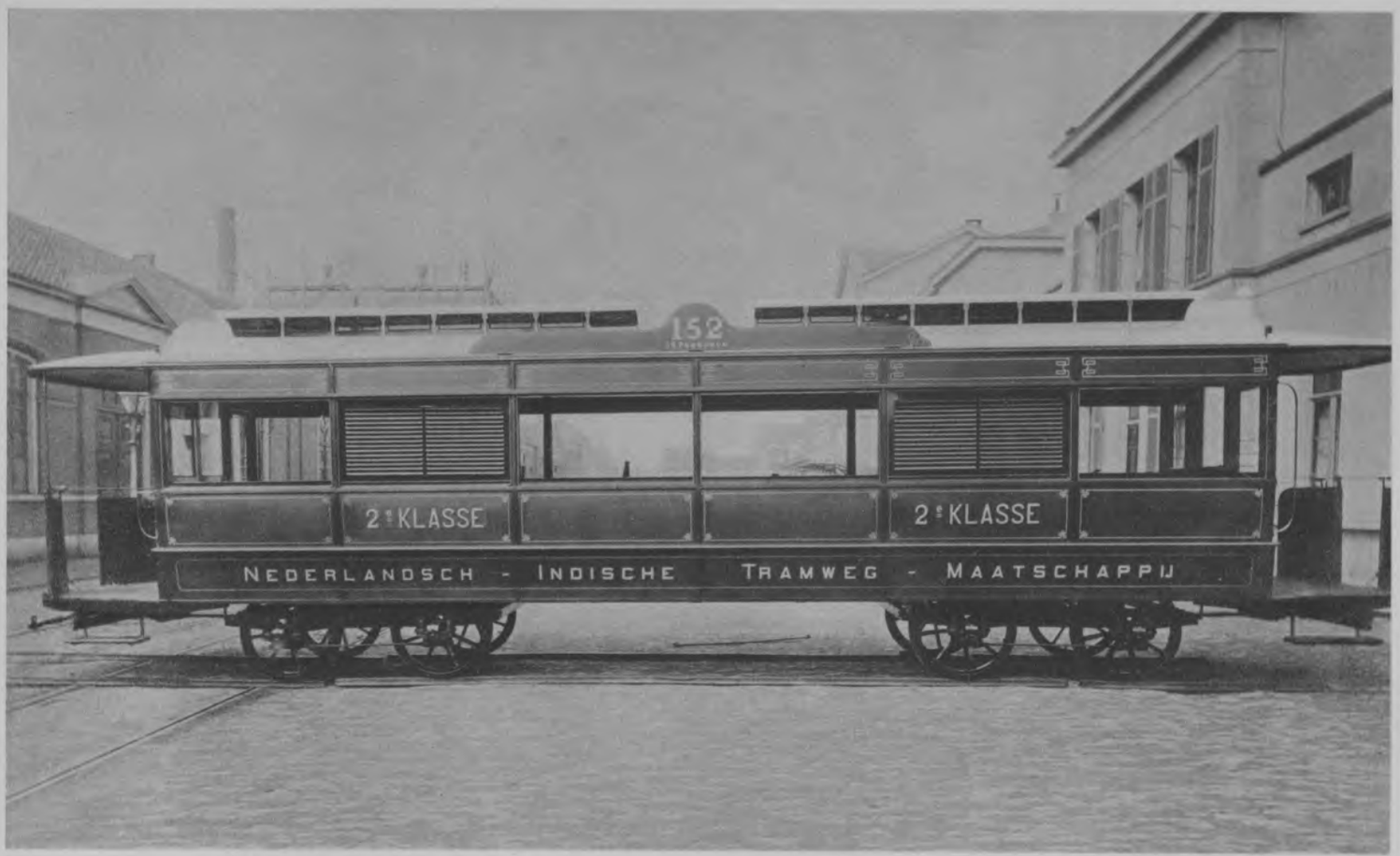
Hoe ongelijk en ongelijksoortig beide ondernemingen waren, over en weer hebben zij van elkander geprofiteerd. Voor Beijnes echter is de eerste Nederlandsche spoorwegonderneming meer geweest dan een uitnemende zakenrelatie. Zij, en zij alleen, heeft hem mogelijk gemaakt zijn bescheiden wagenmakerij uit te bouwen tot een rijtuig- en wagenfabriek in den zin, waarin wij het verstaan.

Wel was hij altijd-door luxe-rijtuigen blijven maken en leveren, maar de bedragen, in dat deel van zijn bedrijf omgezet, zonken in het niet bij die door de spoorwagens ingebracht. En in 1866 hadden de sierlijke en lichte rijtuigjes zelfs het veld, d.w.z. de werkplaats moeten ruimen voor de zooveel massievere spoorwagens. Mogelijk was hiermede hun rijk nog niet definitief uit. Zeker echter was de fabriek aan de proporties en de mogelijkheden van het luxe-rijtuig ontgroeid, voorgoed; zooals in de tweede helft van de vorige eeuw in betrekkelijk korten tijd het tijdperk van de spoorwegen voor altijd dat van de diligence en de trekschuit achter zich had gelaten.

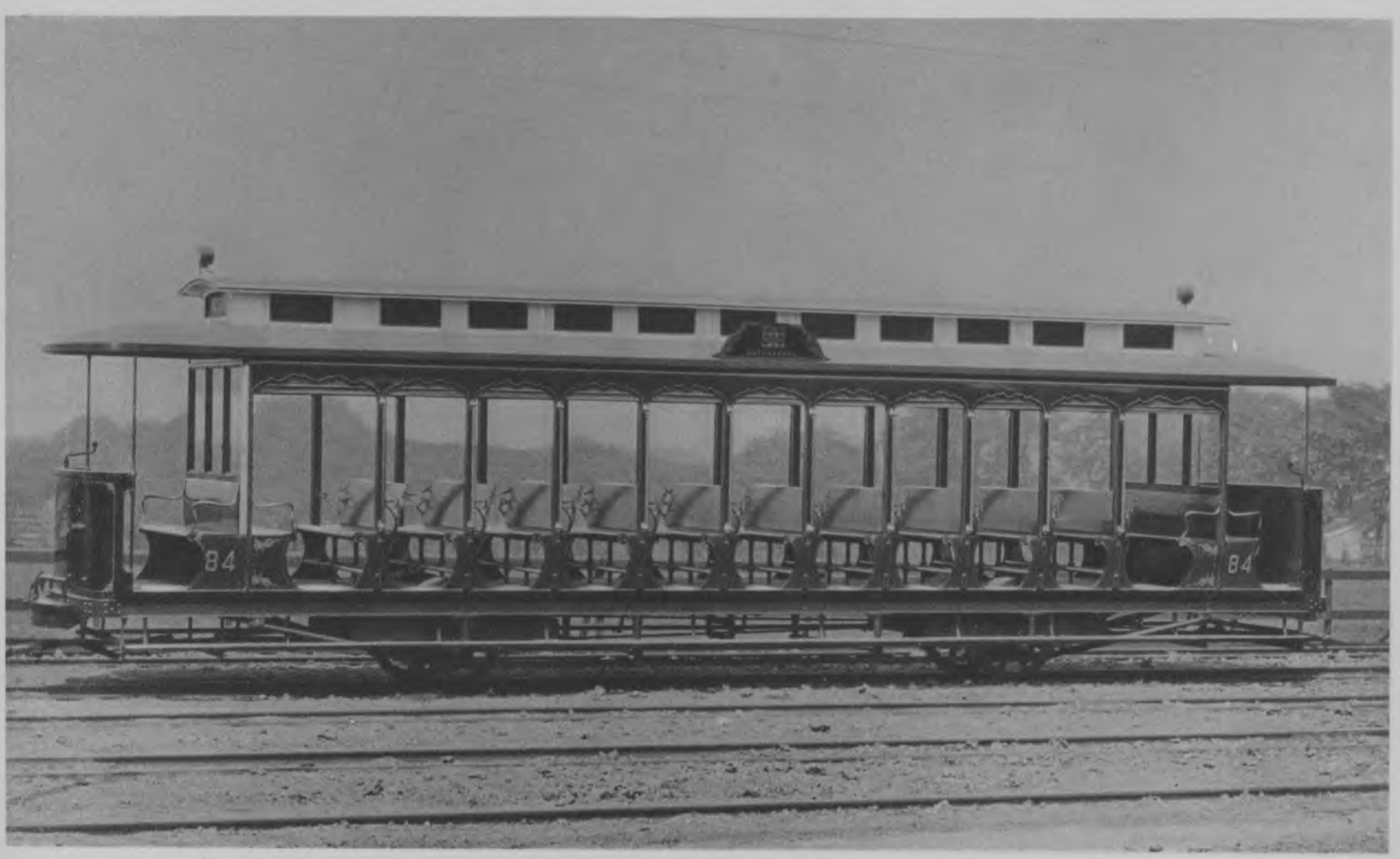
Toen met het verloopen van het getij Beijnes de bakens ging verzetten, heeft het door de H.IJ.S.M. in hem gestelde vertrouwen het hem mogelijk gemaakt op den nieuwen koers te varen. Eerst met vier en nog weer met vier rijtuig-„bakken" begonnen, kwamen vervolgens de grootere opdrachten.

De na lang wachten en dreigen eindelijk als een soort acute crisis opgekomen spoorversmalling van 1864 dreef zoowel in Amsterdam als in Haarlem tot de uiterste krachtsinspanning. Zij heeft aan Beijnes te juister tijd de winsten afgeworpen, die de middelen verschaften voor de onontbeerlijke financiering van zijn bedrijf.

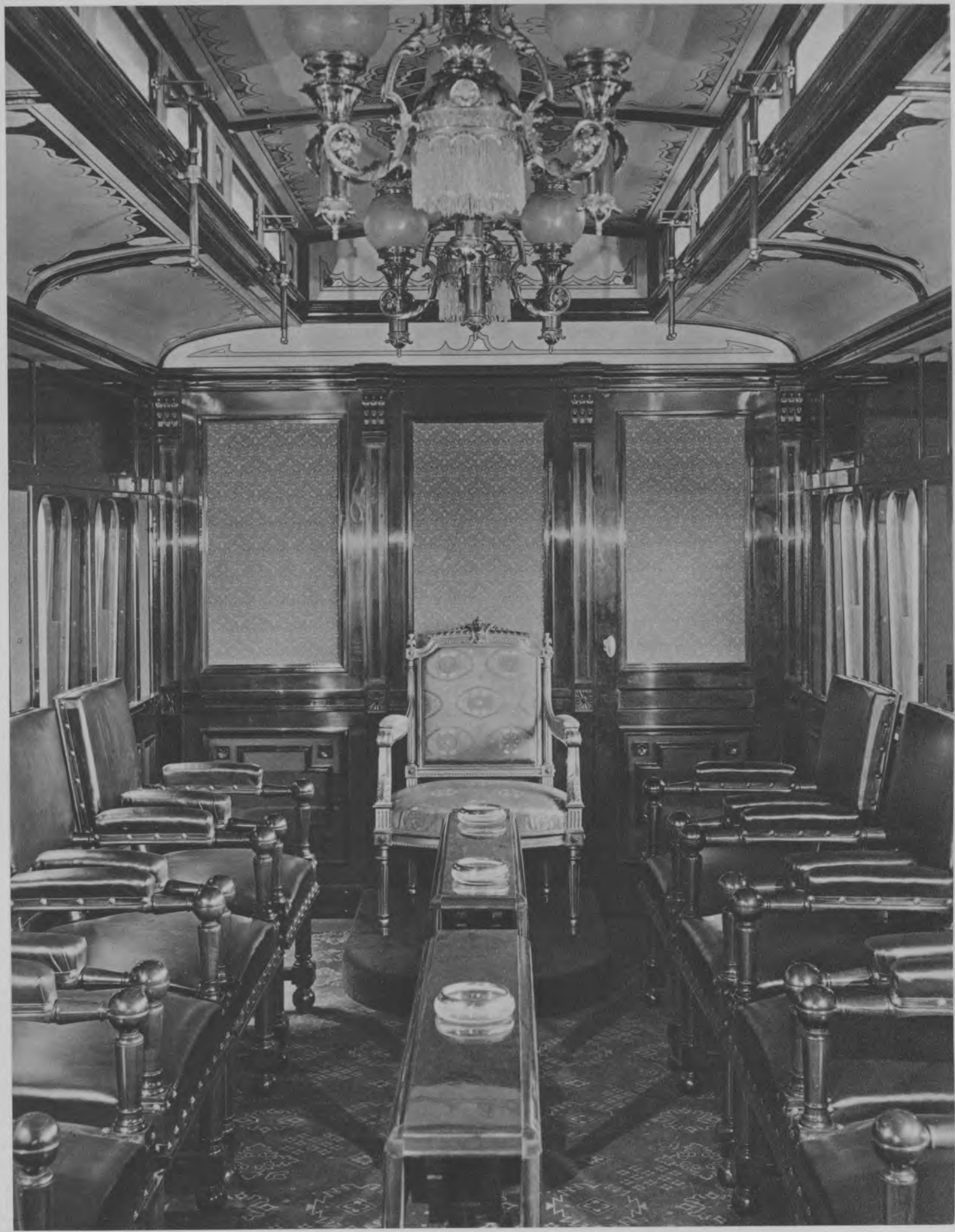
Het bedrijf, dat hij in de vijftiger en zestiger jaren op den in 1838 begonnen voet had voortgezet. En dat ook thans nog, zij het uitwendig gegroeid, en al was daarin op 1 Januari 1864 ANTONIE JOHANNES als deelgenoot getreden, naar den vorm ongewijzigd voortbestond.



TRAMWEGRIJTUIG VOOR DE NEDERLANDSCH-INDISCHE TRAMWEG-MAATSCHAPPIJ



ZOMERTRAM VOOR DE E.N.E.T.



INTERIEUR VAN HET SALONRIJTUIG, GELEVERD VOOR DEN SULTAN VAN ASAHAN

TWEEDEELIG SALONRIJTUIG DOOR BEIJNES GEBOUWD VOOR DE N.Z.A.S.M. EN DOOR DEZE MAATSCHAPPIJ AANGEBODEN AAN DEN PRESIDENT DER ZUID-AFRIKAANSCHE REPUBLIEK, PAUL KRUGER

AB-RIJTUIG GEBOUWD VOOR DE NEDERLANDSCH-INDISCHE SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ

KONINKLIJKE TREIN — INTERIEUR

UITBREIDING VAN DE FABRIEK AAN HET STATIONSPLEIN • AFLEVERING MET HINDERNISSEN • TRANSPORT VAN RIJTUIGEN EN WAGENS BIJ DICHTGEVROREN WATER • DUITSCHLAND EN DE ONTWIKKELING VAN DEN BOUW VAN SPOORWAGENS • IJZEREN ONDERSTELLEN • VERGROOTING VAN DE FABRIEK MET EEN SMEDERIJ-AFDEELING • BUITENLANDSCHE CONCURRENTIE EN DE OORLOG VAN 1870–'71 • DE N.B.D.S. • RIJTUIGEN IN HUURKOOP EN TEGEN BETALING VAN HYPOTHECAIRE OBLIGATIES • DE N.C.S. • DE SLECHTE JAREN 1874–1876 • VRIJDOM VAN INVOERRECHTEN VOOR MATERIEEL DOOR DE SPOORWEGEN UIT HET BUITENLAND INGEVOERD • OPDRACHTEN VAN DEN KONING EN VERWERVING VAN HET PRAEDIKAAT „KONINKLIJKE" • HET BEDRIJF HERLEEFT • OPKOMST VAN HET TRAMWEGWEZEN; DE A.O.M. • DE WAGENS VAN BEIJNES EN HUN SUPERIORITEIT BOVEN BUITENLANDSCHE WAGENS • BEIJNES DE VRAAGBAAK VOOR TRAMWEGDIRECTIES • NIEUWE BESTELLINGEN VOOR DE SPOORWEGEN • HERNIEUWDE CONCURRENTIE VAN HET BUITENLAND • VRIJHANDEL OF PROTECTIE • REQUEST VAN BEIJNES AAN DE REGEERING EN DE IIe KAMER • MISSIVE VAN DE REGEERING AAN DE SPOORWEGBESTUREN • DE FABRIEK VAN 1871–1888 • WAARDEVERMEERDERING VAN GROND EN GEBOUWEN EN TOENEMING VAN HET BEDRIJFSKAPITAAL • PERSONEEL EN PERSONEELSZORG • OVERLIJDEN VAN DEN STICHTER • WAT TOT DAN TOE WERD AFGELEVERD • 1871–1888 •

VIERDE · HOOFDSTUK

VIERDE HOOFDSTUK

DE beide nu volgende jaren zagen het bedrijf tot hoogeren bloei gekomen dan ooit te voren. In groote nieuwe gebouwen draaiden de modernste machines. Het aantal arbeiders en employé's klom tot bij de 250. De werkuren – het was in den goeden ouden tijd! – bedroegen 13 tot 14½ per dag. Arbeidsweken waren er van meer dan 90 uur.

Met man en macht was men in de weer om de in uitvoering zijnde bestellingen tijdig gereed te krijgen. Gewoonlijk waren de in de contracten bedongen leveringstijden vrij krap berekend. Indien, zooals vaak gebeurde, de materialen niet te voren waren ingeslagen en al gedeeltelijk „voorbewerkt", was het zonder het maken van „overuren" eenvoudig niet mogelijk op tijd klaar te komen. Waarbij kwam, dat zelfs de eigenlijke aflevering niet altijd even eenvoudig was. Een spoorwegaansluiting bezat de fabriek nog niet. Bij de levering van voertuigen was men dus verplicht deze over straat naar hun bestemming te brengen. Daartoe moest dan een hulpspoortje van losse rails worden gelegd, want het waren niet meer alleen, zooals in de eerste jaren, de bovenstellen, de „bakken" der rijtuigen, die vervoerd moesten worden, maar de op de fabriek compleet gemonteerde wagens, waarvan de lengte tot ruim 10 meter toe en het gewicht meer dan 9 ton bedroegen. Viermaal moest een boog van 90° worden beschreven eer ten slotte de voertuigen op de voor hen bestemde spoorbaan stonden.[174]]

Wat een administratieven rompslomp de telkens weer opnieuw aan te vragen toestemming van de autoriteiten, in verband met orde en veiligheid voor het gewone straatverkeer, met zich medebracht, kan men zich indenken. Maar ook het transport zelf was zeer tijdroovend, vooral vanwege het voortdurend oponthoud, dat veroorzaakt werd door de gaande en komende treinen en door „het schier onophoudelijk rangeeren van rollend materieel"[175]] in de onmiddellijke nabijheid van een zoo belangrijk station als Haarlem, vooral na de opening van de verbinding met Den Helder, geworden was.

Bij leveringen aan maatschappijen buiten de H.IJ.S.M. deden zich bezwaren van nog heel anderen aard voor. Dit was o.a. het geval met rijtuigen en wagens voor de Staatsspoor bestemd, die in Utrecht of in Arnhem moesten worden aangeboden. Noch te Amsterdam noch te Rotterdam bestond er tusschen de lijnen van deze Maatschappij en die van de H.IJ.S.M. een spoorverbinding. Men bracht daarom de voor de S.S. bestemde voertuigen

eerst via de Hollandsche Spoor tot aan het station buiten de Willemspoort te Amsterdam, laadde ze daar op zolderschuiten, om ze vervolgens over water, dwars door de stad, naar het station van de N.R.S., het tegenwoordige station Weesperpoort, te vervoeren, vanwaar ze weer per spoor naar Utrecht en verder werden gebracht. Een wijze van afleveren „even kostbaar als lastig en gevaarlijk." De minste tegenspoed of de kleinste onvoorzichtigheid was voldoende om een rijtuig te doen kantelen en in het water te storten, wat dan volgens Allan ook werkelijk eenmaal is gebeurd.

Was, vooral bij sterken wind, dit vervoer te water zoo goed als onmogelijk, bij vorst was het uitgesloten. Eenmaal heeft men het onder die omstandigheden op een andere wijze geprobeerd. Dat was in 1871. Ik vond het geval bij Allan vermeld en geef het hier onveranderd weer: „'t Was winter. De scheepvaart lag gestremd. Alle handelsgoederen werden per spoor verzonden en alle Spoorweg-Maatschappijen waren overstelpt met verzendingen. Niets natuurlijker dus, dan dat zij (= de S.S.) om de sedert lang bestelde rijtuigen telegrafeerde. Gelukkig waren deze gereed en wachtten zij slechts op open water om vervoerd te kunnen worden. Doch de vorst had dien pas afgesneden en – dank zij de min vriendschappelijke verhouding tusschen de N.R.- en de H.IJ.S.Maatschappij – was men genoodzaakt de rijtuigen langs den straatweg te vervoeren. Daartoe werd door de regeering verlof gegeven, onder voorwaarde, dat alle schade, door die wijze van vervoer ontstaan, voor rekening van den fabrikant zou komen. Hoe bezwarend die gestelde voorwaarde ook ware, de heer Beijnes accepteerde en toog aan het werk. Een kleine, stevige, vierwielige wagen werd gehuurd: het voorste stel van den spoorwagen moest daarop rusten; terwijl het achterstel over den weg moest loopen. De kleine wagen, van een stuurboom voorzien, werd door zes paarden getrokken en aldus de tocht ondernomen. Door de felle vorst was de grond flink hard, waardoor het vervoer gelukkig zeer werd bespoedigd, zoodat men zich na een dag van 14 uren zwaren arbeid geluk kon wenschen met de behoorlijke aflevering op den spoorweg van één wagen. Vier andere rijtuigen werden over Voorburg vervoerd en na verloop van vier dagen was het doel bereikt: de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen was geholpen, de afneemster voldaan." [176]]

Ik heb getracht uit te vinden op welke rijtuigen of wagens bovenstaand verhaal betrekking heeft. En ik slaagde in zooverre, dat ik op 31 Januari 1871 een post in uitgave gesteld vond,

luidende: „Transport van 5 Bagagewagens door 's Hage naar Arnhem.... *f* 452.88." Jammer genoeg ontbreekt een verdere specificatie. Uit andere gegevens bleek evenwel dat het vijf bagagewagens moeten zijn geweest uit de voormalige serie S.S. Nos. 72–79, die een lengte hadden van 8.80 m. en bijna 10 ton wogen. Twee van deze wagens hebben als N.S. Nos. 2038–2039 tot in 1936 en 1937 dienst gedaan!

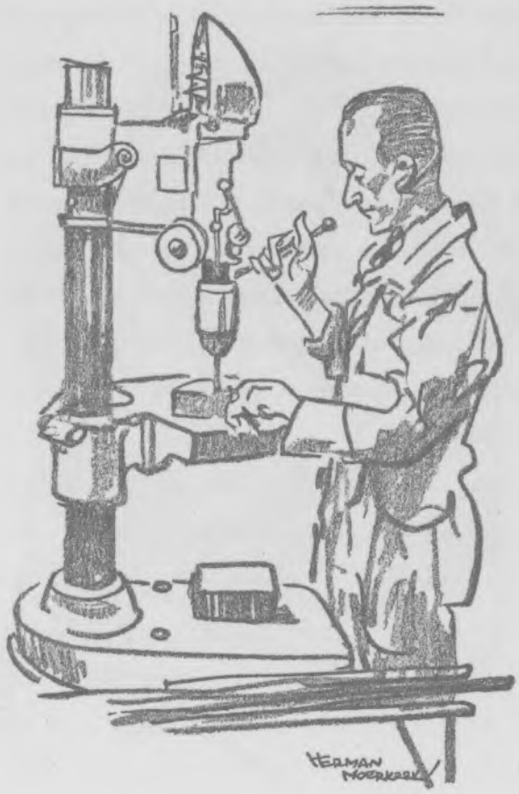
Al bewijst deze geschiedenis, dat, waar noodig, Beijnes en zijn mannen den durf en de wilskracht bezaten om bezwaren als deze te overwinnen, liever toch zocht men ze te ontgaan. En koos men den iets minder moeilijken en vooral minder kostbaren weg over Amsterdam. Het mag ons nu ongeloofelijk schijnen, maar een feit is het, dat in de beide jaren 1870 en '71 bijna veertig nieuwe spoorwegrijtuigen, op schuiten geladen, een reis door de Amsterdamsche grachten moesten maken om van Haarlem in Utrecht te komen! Meestal bestonden de zendingen uit hoogstens 5 stuks. In bijna alle gevallen is een specificatie bewaard gebleven van de aan zoo'n expeditie verbonden onkosten. Deze specificaties zijn nagenoeg eensluidend. Een voorbeeld moge voor het nageslacht bewaard blijven; het betreft een op 19 November 1870 in uitgaaf gestelden post, die als volgt luidt:

Onkosten Transp. 5 Spoorw. Rijtuigen n. Utrecht

Vracht Haarlem–Amst.	*f*	24.53
„ Amsterdam–Utrecht	-	27.01
Schuitenhuur en Fooijen	-	51.25
Utrecht door het Hek	-	5.—
Transport personeel Spoor	-	11.25
Verteering	-	4.50
Rijtuig n. Amst. v. d. Berg	-	8.50
Sleeper	-	1.50
Tollen en Overzetten	-	0.86
Diverse Fooijen	-	11.75
Vracht gereedschap per Kaarselade	-	4.55
	f	150.70

Men ziet, in vergelijking met het transport over land door Den Haag vielen de kosten nog al mee! Daarom vooral ook is men in '71, nadat de dooi was ingetreden, weer naar Amsterdam

teruggekeerd. Eerst in October van dat jaar heeft weer een verzending over Den Haag plaats gehad, maar toen met gebruikmaking van de aldaar sedert 1 Mei 1870 bestaande verbindingsbaan tusschen de H.IJ.S.M.- en de N.R.S.-stations. Zoowel de N.R.S. als de H.IJ.S.M. hadden er ten slotte voordeel bij, daar de vrachten van Haarlem naar Den Haag en van Den Haag naar Utrecht aanzienlijk hooger waren dan die van Haarlem naar Amsterdam en van Amsterdam naar Utrecht. Voor Beijnes echter was het voordeel wel het grootste; hij betaalde voor een transport van 20 gesloten goederenwagens naar Arnhem op 20 December 1871 *f* 404.82, een bedrag bijna 50 guldens lager dan wat hij in Januari voor 5 bagagewagens had betaald! Verzendingen over Amsterdam kwamen nadien niet meer voor!



* * *

Inmiddels was, zonder dat het destijds door velen zal zijn voorzien, met de verbouwing van 1871 in de ontwikkeling van de fabriek niet slechts een hoogtepunt bereikt, maar ook een tijdperk voorloopig afgesloten.

Niet voor niets spande Beijnes zich zoo in tot het uiterste om de klanten, die hij had, zoo goed als hij kon te bedienen. Wel moest nog een groot deel, vooral van het Staatsspoorwegnet, in ons land worden aangelegd. En nog steeds werden er door de verschillende Maatschappijen belangrijke bestellingen voor de levering van groote hoeveelheden nieuwe rijtuigen en wagens geplaatst. Maar bijna alle orders gingen naar het buitenland. Bij de S.S. was men begonnen – en de H.IJ.S.M. volgde hierin spoedig haar voorbeeld na – de levering van rollend materieel telkens, naar gelang van de behoefte, aan te besteden bij openbare inschrijving met toepassing, zonder eenige restrictie voor binnenlandsche dan wel buiten-

landsche gegadigden, van het beginsel der vrije mededinging. Het gevolg was een steeds fellere internationale concurrentie, waarbij vooral onze Oosterburen zich lieten gelden. In Duitschland waren indertijd op dezelfde wijze als hier te lande de oudste spoorwegmaatschappijen, zooals de beroemde Eisenbahn Nürnberg-Fürth, de Leipzig-Dresdener-, en de Berlin-Potsdamer Bahn, begonnen met het koopen van Engelsche en Belgische modelrijtuigen, die men dan, hetzij in de eigen werkplaatsen, hetzij bij kleinere, particuliere rijtuig- en wagenmakers, liet reproduceeren.

Uit de bedrijven van laatstgenoemden zijn, ongeveer in denzelfden tijd als waarin te onzent Beijnes' bedrijf zich ontwikkelde, de oudste Duitsche wagonfabrieken gegroeid. In die fabrieken ontstonden al vóór en omstreeks 1850 allerlei verbeteringen, die den uit den vierwieligen boerenwagen liever dan uit het zooveel sierlijker rijtuig voortgekomen spoorwagen – het spoorwegrijtuig als men wil – van lieverlede zijn karakteristieken vorm hebben gegeven. Zoo werd, om maar iets te noemen, in Duitschland al heel gauw de buitenbekleeding der wagenbakken met gepolijste ijzeren platen toegepast, een behandeling, waaraan het uitwendig geziene spoorwegrijtuig als type zijn ontstaan te danken heeft. In de werkplaatsen van de Rheinische Eisenbahn te Keulen (de Duitsche N.R.S.) werden in 1858 voor het eerst onderstellen vervaardigd met stelbalken van ijzer (balkijzer, dubbel T-ijzer), een constructie, die een omwenteling teweegbracht in de wijze van bouwen van spoorwegrijtuigen, en in enkele jaren de uitsluitend uit hout vervaardigde onderstellen van het Europeesche spoorwegnet deed verdwijnen. [177] Ook Beijnes heeft na 1864 nog slechts onderstellen gebouwd, die, eerst gedeeltelijk en later geheel, van ijzer en staal werden geconstrueerd. De reorganisatie van de fabriek,

waarin omstreeks dezen tijd Antonie Johannes als hoofd van de smederij-afdeeling werd opgenomen, vindt in dit belangrijke feit haar zakelijken ondergrond.

Zoo verplaatste zich bij ons evenals elders, van lieverlede het bouwen van spoorwegrijtuigen uit de sfeer van de kleine wagenmakerswerkplaats naar die van de machinale metaalbewerking. En ontstonden, vooral in Duitschland, al spoedig groote gespecialiseerde bedrijven, die niet slechts een belangrijk gedeelte van Europa van rollend materieel voorzagen, maar ook naar Azië en Afrika exporteerden.

Weliswaar stond in Duitschland de industrieele organisatie nog lang niet op de hoogte die later zou worden bereikt, maar er was reeds dat bijzondere gevoel van saamhoorigheid werkzaam, dat alles wat Duitsch is zich doet aaneensluiten en dat bij ons zoo dikwijls maar al te zeer ontbreekt. Naar binnen toe prikkelend tot steeds grooter krachtsinspanning, bevorderde het naar buiten zooveel mogelijk het trekken van één lijn. Spoedig gaf regeeringspolitiek daarbij den toon aan en trad regelend en stimuleerend op met beschermende rechten, van-boven-af-geleide vervoerstarieven, enz. Van heel bijzondere beteekenis is van de eerste dagen van zijn bestaan af de in 1847 gestichte „*Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen*" geweest, welk lichaam, behalve op andere gebieden, ook met betrekking tot het bouwen van spoorwegrijtuigen en wagens een krachtigen invloed heeft uitgeoefend, die tot ver buiten het Duitsche moederland reikte. Hetgeen begrijpelijk is wanneer men weet, dat behalve in Frankrijk en Engeland, waar de spoorwegmaatschappijen zelf den aanbouw en de verzorging op groote schaal van het rollend materieel ter hand namen, in alle landen van Europa de spoorwegen hun rijtuigen en wagens van particuliere fabrieken betrokken, in welk proces de Duitsche werkplaatsen, zooals we zagen, al spoedig een voorsprong kregen, die tientallen jaren behouden bleef, mede omdat alles en allen daar samenwerkten. Wat betreft de voorziening van het buitenland gingen de allergrootste fabrieken vooraan, wier voor den uitvoer bestemde productie soms $^{3}/_{5}$ van de totale capaciteit bedroeg.[178]] Op deze wijze was zich in Duitschland geleidelijk de toestand blijven ontwikkelen tot op het einde van 1869, toen het aantal wagonfabrieken daar te lande een kleine dertig bedroeg, sommige met 1000 en meer man personeel werkende en met een productievermogen van wel 20.000 rijtuigen en wagens per jaar. Het jaar daarop, kort vóór en gedurende den Fransch-Duitschen oorlog echter, rezen nieuwe Duitsche wagonfabrieken plotseling als

paddenstoelen uit den grond, zoodat in korten tijd hun aantal verdubbelde en een gezamenlijk productievermogen bereikte, veel te groot voor de normale toenmalige behoeften. „Het gevolg bleef niet uit en spoedig maakte een heftige concurrentie een tijd lang het voortwerken op dit gebied ten eenen male onmogelijk," aldus de heer ir. J. J. Beijnes, kleinzoon van den stichter in „De Ingenieur" van 10 October 1908.[179]] Wij weten, dat het geval zich in en na den wereldoorlog op veel grooter schaal heeft herhaald, toen het aantal fabrieken van ± 50 op 80 was geklommen met een aantal van 65000 werklieden![180]]

Nu was reeds in 1868 en '69, vóór een tot het uiterste gedreven concurrentie de buitenlandsche bouwers tot prijzen deed inschrijven, die beneden elke mogelijkheid van voortbrenging lagen, de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen begonnen met het plaatsen van bestellingen van materieel in Duitschland en België. Weliswaar was men over de uitvoering niet altijd tevreden. Zoo vermeldt het jaarverslag van de S.S. over 1872, dat de aflevering van het voor dat jaar bestelde materieel aanmerkelijke vertraging had ondergaan door de tijdsomstandigheden. „Op enkele gunstige uitzonderingen na," gaat het verslag voort, „had de aflevering der materialen voor den bouw dier wagens zeer onregelmatig en te laat plaats. De oorzaak was aanwezig in het feit, dat de productie niet meer in verhouding was met de behoefte. In hoeverre in dien toestand verbetering zal komen, is niet met zekerheid te bepalen."[181]]

Ondanks deze en andere minder gunstige ervaringen bleef men op denzelfden voet voortgaan. Zoo moesten herhaaldelijk bij de eindafrekeningen bedragen worden ingehouden voor veranderingen en verbeteringen van geleverd materieel, iets, waarvan ik bij door Beijnes geleverde voertuigen nooit heb gehoord. Het was echter niet meer alleen de S.S., die in het buitenland kocht. De H.IJ.S.M. volgde hoe langer hoe meer denzelfden weg. Hier had Beijnes soms wat meer geluk. Zoo was hij op 26 April 1872, toen een groote aanbesteding plaats vond van 40 derde klasserijtuigen, 120 gesloten goederenwagens en 110 zandwagens, de laagste inschrijver voor de 40 rijtuigen, waarmede een som van 120.000 gulden gemoeid was. In den zomer van 1873 vond de aflevering plaats.

* * *

Vrij onverwacht kreeg Beijnes omstreeks dezen tijd een nieuwen klant in de kort te voren

opgerichte Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorweg-Maatschappij. Ook deze Maatschappij had in het buitenland minder goede ervaringen opgedaan. Nadat in het begin van 1872 met de Midland Wagon Company te Birmingham was gecontracteerd nopens de levering van rijtuigen en wagens, bleek in Augustus van genoemd jaar aan een uit de directie afgevaardigde commissie tijdens een inspectiereis naar Engeland „dat aan de Fabricage op dat oogenblik nog niet was begonnen, dat er meer dan een jaar zou moeten verloopen alvorens de aflevering zou kunnen geschieden en dat opnieuw op verhooging van prijzen werd aangedrongen." „Dit bracht de Directie tot het inzicht, dat men met die fabrieken moest breken en.... met andere fabrikanten in overleg treden." [182] Kort nadien werd met Beijnes een contract gesloten voor het maken en leveren van 55 personenrijtuigen van verschillende klassen en typen. Ware dit contract van beide zijden loyaal nageleefd geworden, de toen volgende jaren zouden er voor Beijnes niet zóó donker hebben uitgezien als ze in werkelijkheid geweest zijn, maar van een loyale naleving is er aan de zijde van de N.B.D.S., door Mr. Jonckers Nieboer „de meest onfortuinlijke" van alle spoorwegmaatschappijen in ons land genoemd, [183] van meet af aan geen sprake geweest. [184] Om te beginnen werden in den loop van 1873 niet 55, doch slechts 19 rijtuigen afgenomen en kort nadien ook betaald. Dertien volgende voertuigen werden in Januari 1874 door de Maatschappij niet gekocht.... maar gehuurd. De huurpenningen, die naderhand gedeeltelijk in hypothecaire obligaties werden voldaan, kwamen voor zooveel het gedeelte in contanten betrof uiterst ongeregeld binnen. Het was echter niet alleen de afwikkeling van financieele zaken, die zoo nonchalant geschiedde. Van een tweetal bij contract bestelde gemengde rijtuigen duurde het maanden alvorens op herhaalde verzoeken van Beijnes door de N.B.D.S.-directie meegedeeld werd, dat de rijtuigen niet met drie afdeelingen eerste en twee afdeelingen tweede klasse, maar omgekeerd met twee compartimenten van de eerste en drie van de tweede klasse moesten worden gemaakt. Sedert 1 October '73 stond

een aantal tweede klasse-rijtuigen geheel gereed voor den dienst op het terrein en in de rijtuigloods van de H.IJ.S.M. te Haarlem – en wel volgens afspraak – zonder dat de Maatschappij ook maar eenige moeite deed om ze in Boxtel te krijgen. Op verzoek van de H.IJ.S.M., die haar loodsen voor eigen gebruik noodig had, moesten ze in het voorjaar van '74 weer naar de fabriek worden teruggehaald, enz. enz. De huurbetalingen geraakten hoe langer hoe meer ten achter. En Beijnes beklaagt zich, dat de directie in Rotterdam op zijn herhaalde verzoeken en voorstellen taal noch teeken geeft en zich in een absoluut stilzwijgen hult.[185]] In Augustus '74 zit de N.B.D.S. op haar beurt dringend verlegen om tien stellen assen met wielen. Zoowel de president, de heer Voorhoeve, uit Rotterdam, als de ingenieur der Tractie, de heer de Jong van Beek en Donk uit Gennep, schrijven en telegrafeeren aan Beijnes toch te willen helpen. „Ik zou u graag willen helpen, maar ik kan niet," antwoordt deze. „Het is u wellicht niet bekend, dat uwe Directie opgehouden heeft de Huur der Rijtuigen te betalen;" –[186]] schrijft hij naar Gennep – „Ued. begrijpt dus, dat ik tengevolge daarvan geen wielen kan of mag afgeven; zoodra H.Ed. de verschuldigde huur hebben aangezuiverd, zal ik mij haasten aan U.Ed. 10 stel wielen op te zenden." Er zouden echter eenige maanden voorbij gaan, vóór het zoover was.

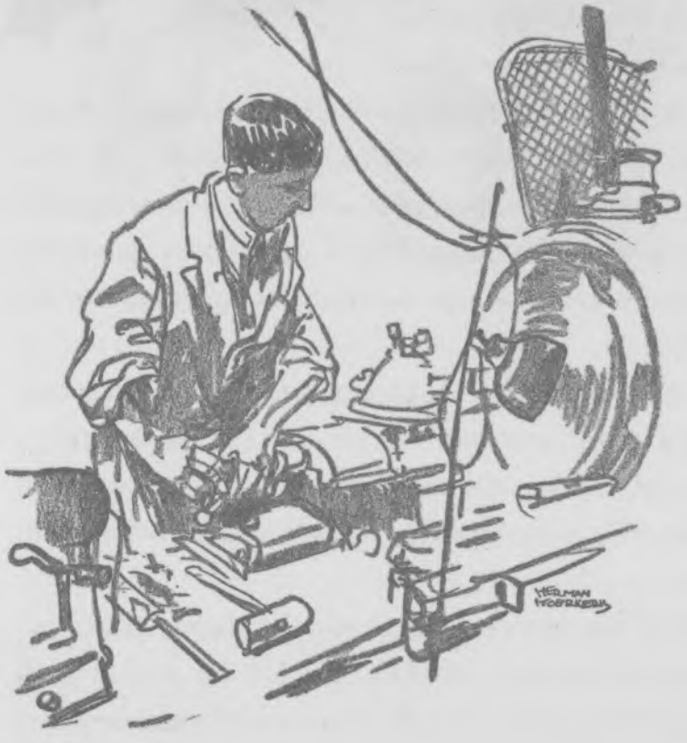
Inmiddels had de Maatschappij zich, om aan contanten te komen, genoodzaakt gezien haar bezittingen met een eerste hypotheek van *f* 6.000.000.– te belasten (27 Januari 1875). Korten tijd later was er geld voor wielen, die dan ook worden gezonden. Verder was men overeengekomen, dat de N.B.D.S. aan Beijnes 55 hypothecaire obligaties in betaling zou geven.

Toch waren hiermede de moeilijkheden niet uit; integendeel, de zaken liepen hoe langer hoe slechter. En voor Beijnes is deze relatie met de N.B.D.S., die hem in slechte jaren tot steun had kunnen zijn, een kwade kans te meer en een bron van voortdurende ergernis

daarbij geweest en men voelt iets van de stemming aan, die er ten grondslag ligt aan een klacht als deze: „ik behoef UEd. niet te zeggen, hoe dwars of mij Boxtel–Wesel in den maag ligt, en wat verlies ik alleen aan rente lijd," [187]] die men kan vinden in een aan den heer Conrad, ingenieur-werktuigkundige van de Nederl. Centraal Spoorwegmaatschappij, gericht schrijven van 16 Juli 1875.

* * *

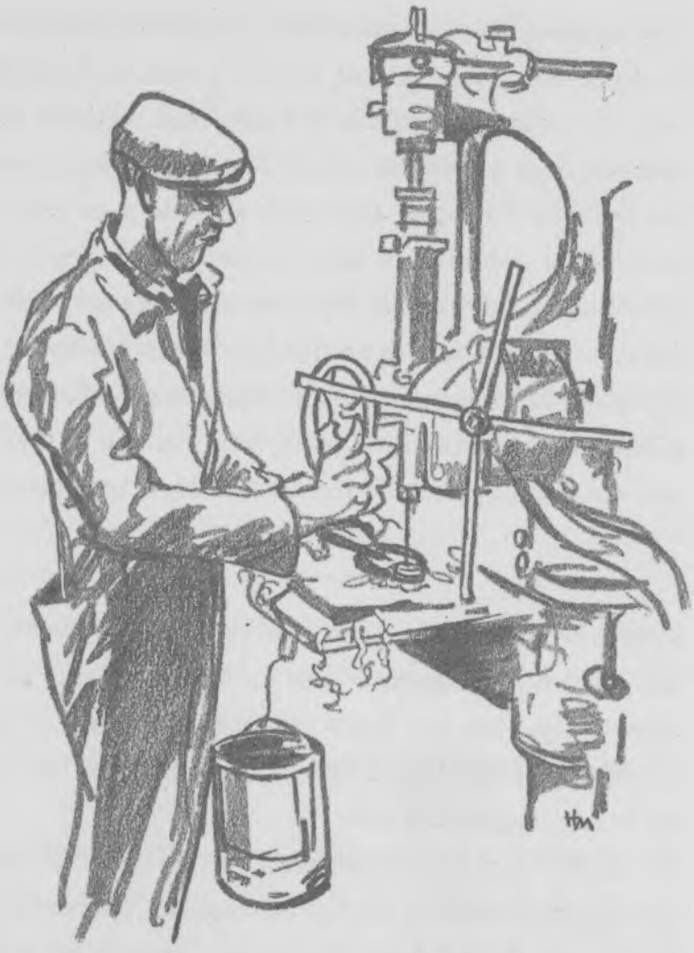
Met deze laatste Maatschappij, voor welke Beijnes reeds eerder een aantal elders gekochte personen-rijtuigen had veranderd en die hem in 1874 den bouw van ongeveer 30 goederen- en veewagens opdroeg, was Beijnes in onderhandeling getreden over een viertal van de reeds eerder genoemde 2e klasse-rijtuigen, die hij oorspronkelijk voor de N.B.D.S. had gemaakt. Achtereenvolgens bood hij de wagens, die hem zelf *f* 4485.– per stuk hadden gekost, aan tegen prijzen, die hem eerst *f* 500.–, daarna *f* 640.– en ten slotte *f* 740.– verlies opleverden. Tevergeefs, de Maatschappij bestelde andere rijtuigen in het buitenland.



Weinig beter verliepen onderhandelingen over een tweetal gemengde rijtuigen eerste en tweede klasse. De N.C.S. had hiervan reeds eerder vier stuks afgenomen; Beijnes bood er thans andermaal twee aan tegen een prijs van *f* 5250.– het stuk, d.i. 5 % lager dan de vroeger geleverde. De Maatschappij bood er *f* 4600.– voor, een aanbod dat de fabrikant, gedachtig aan de ervaring met de tweede klasserijtuigen, verontwaardigd van de hand wijst: „Mijn uiterste prijs is

f 5250.– p.s." schrijft hij. „Een later aanbod zult UEd. van mij niet ontvangen omdat ik heb ondervonden dat het wel van den Buitenlander maar niet van mij wordt aangenomen." [188]]

* * *



Inderdaad was de buitenlandsche concurrentie, die Beijnes zoo hoog zat, bezig voor zijn bedrijf den vorm van een ramp aan te nemen. Zoolang de loopende orders van de verschillende spoorweg-maatschappijen, waarvan de meeste hierboven besproken zijn, nog niet waren afgewerkt, was daarvan uiterlijk niet veel te zien. Terwijl Beijnes zich inspande tot het uiterste om nieuwe bestellingen te krijgen, werd in de fabriek doorgewerkt, maar tegen het einde van 1874 kwam ook daar de ommekeer. Niet onvoorzien, maar onafwendbaar.

„Inschrijving op inschrijving werd te hoog bevonden," lezen we bij Allan, [189]] „en of de verschillen groot of klein waren, alle wagens werden in het buitenland en voornamelijk in België en Duitschland besteld." „Nu was goede raad duur," vervolgt deze. „De pas opgetrokken gebouwen af te breken lag niet in het plan van onzen fabrikant; veel liever legde hij zich meer op het particuliere rijtuigvak toe. Hiermede is echter niet gezegd, dat dit vak ten achteren gebleven was. Integendeel. Voortdurend werden vele rijtuigen geleverd en zelfs betrekkingen met onze O. Indiën aangeknoopt. Door gemis van goede en betrouw-

bare agenten was men somwijlen overgeleverd aan de willekeur van anderen, en meermalen gebeurde het, dat een rijtuig, 't welk in den regel aldaar voor het dubbele bedrag van den normalen prijs hier te lande werd verkocht, niet de helft van dien prijs kon opbrengen. Vele en velerlei waren de teleurstellingen, welke de heer Beijnes in die dagen moest ondervinden, en tevergeefs spoorde men hem tot meerdere zendingen aan: hij werkte voor zichzelven – niet voor anderen. Alleen voor Nederlandsche afnemers werd er gewerkt en desalniettemin kon meermalen aan het einde van een jaar uit de boeken blijken, dat er meer dan 50 nieuwe rijtuigen waren afgeleverd. In dat slappe tijdperk moest het rijtuigvak dat der spoorwagens ondersteunen. Langzamerhand smolt het getal van 250 arbeiders tot op 80 en werd de werktijd van 13 à 14 uren per dag teruggebracht tot 11. Men kan dus begrijpen dat de ingetreden slapte zeer gevoelig werkte."

* * *

Krijgen we uit het hier geciteerde verhaal, dat Gonnet in 1888 voor Allan te boek stelde, een altijd nog eenigszins vagen indruk van allerlei nare en ernstige dingen die gebeurd moeten zijn, van een haast schokkende realiteit is een door Beijnes aan de H.IJ.S.M. gerichte brief uit het jaar 1875, die ons den man zelf, midden in zijn worsteling, laat zien als in een magnesium-flits.

Op 12 April had er, voor het eerst weer na geruimen tijd, een publieke aanbesteding plaats gehad voor de levering van 120 zandwagens, waarvan 20 met remwerk. Vijftien gegadigden, waaronder uit Nederland: Beijnes van Haarlem en de Koninklijke Fabriek van Stoom- en andere Werktuigen van Amsterdam, hadden ingeschreven voor bedragen die schommelden tusschen *f* 89.600.– en *f* 161.000.–. Beijnes was met *f* 132.000.– precies duizend gulden lager dan de Amsterdamsche fabriek. Tegen den minsten prijs van *f* 89.600.– hadden ingeschreven Carl Weijer & Co te Dusseldorf, die dan ook de opdracht tot de levering kregen.

Wat er nu juist van zij is mij niet bekend, maar de buiten alle normale verhoudingen vallende prijsverschillen schijnen op de een of andere wijze de meening of het gerucht in de wereld te hebben geholpen, dat Beijnes zijn berekeningen niet met de noodige zorg zou hebben gemaakt, ja zelfs dat zijn inschrijving niet ernstig gemeend zou zijn geweest. Hij

komt daartegen op in den volgenden in zijn soberheid monumentalen brief,[190]] die met een tweetal bijlagen was gedocumenteerd:

Raad van Administratie
Holl. IJz. Spoorweg Maatschappij
AMSTERDAM

Met 2 Bijlagen

Mijne Heeren!

Het groot aantal jaren waarin ik het genoegen had de welwillende relatiën van de Directie der Holl. IJz. Sp. Maatschappij te ondervinden, maken het mij tot pligt aan UEd. verklaring te geven van het groot verschil tusschen mijne rekening en die der laagste Inschrijver. Het kon alligt de schijn geven als of ik de zaak niet ernstig had opgevat, en bijgevolg buitensporig had ingeschreven.

Het belang mijner zaak en goede Naam vordert dit oordeel te ontgaan, en het is alleen daarom dat ik aan UEd mijne gedetailleerde berekening overleg, met beleefd verzoek dezelve door Deskundigen te doen onderzoeken, en daarbij in het oog te houden dat het bestek voorschrijft te gebruiken „SC Eng. Kroonijzer" waarvan de prijs heden genoteerd staat *f* 19.– per 100 k°.

Om eene vergelijking te maken leg ik hierbij over eene ontwikkelde berekening der laagste Inschrijver.

Ik twijfel niet of bij deskundig en onbevooroordeeld onderzoek, als dan duidelijk zal zijn dat alleen: „Werknood" en niet mijn „niet ernstig gemeende Inschrijving" de reden is van het buitensporig verschil van Inschrijving.

Zoude ik het niet ernstig meenen, overtuigd als ik ben dat staan of vallen mijner Spoorwagenfabriek er van afhing? Zij is ten eenenmale zonder werk. –

Zoude ik het niet met de grootste attentie behandelen, daar ik het daarvoor benoodigde Eikenhout reeds in het najaar heb doen zagen ten einde des noodig gereed te zijn?

Geen andere bedoeling hebbende dan UEd hiervan zoo mogelijk te overtuigen, en verschooning verzoekende voor deze mijne vrijheid heb ik de Eer onder aanbeveling van UEd voortdurende en steeds door mij Hooggeachte protectie te verblijven

UED Dr.

(get.) J. J. Beijnes.

INSCHRIJVINGSREKENING VAN 120 STUKS ZAND WAGENS, WAARVAN 20 STUKS MET REMWERK, TEN DIENSTE DER H.IJ.S.M., INGELEVERD OP 12 APRIL 1875, DOOR J. J. BEIJNES TE HAARLEM

ZANDWAGEN

OMSCHRIJVING	PRIJS	TOTAAL
Gesmeed ijzer 1027.27		
Façon ,, 648.83		
Gegoten ,, 14.—		
1690.10 ℔ à *f* 17.— per 100 kg	*f* 287.32⁵	
Steenkolen 2.2 mud p. 100 kg. van 1027.27 ℔ à *f* 1.—	- 22.60	
Arbeidsloon *f* 7.522 per 100 kg. van 1690.1 ℔	- 127.10	
IJzerverlies 15% van 1027.27 ℔ = 154 ℔ à *f* 17.—	- 26.18	*f* 463.20⁵
4 stuks oliepotten compleet à *f* 24.—	*f* 96.—	
4 ,, buffers ,, à - 22.50	- 90.—	
2 ,, zinkennaamplaten ,, à - 0.25	- 0.50	- 186.50
Eikenhout schoon aan de wagen gemeten 0.529735 kub. meter à *f* 100.—	*f* 52.97	
Greenenhout schoon aan de wagen gemeten 1.234570 kub. meter à *f* 50.—	- 61.73	
Arbeidsloon wagenmaker	- 65.—	
Draadnagels, houtschroeven, spijkers	- 5.05	- 184.75
Arbeidsloon en materialen schilder		- 35.—
		f 869.45⁵
Algemeene kosten 15% van *f* 869.45⁵		- 130.42
Transportkosten		- 20.—
Ondersteuningsfonds ½% van *f* 1025.—		- 5.12⁵
Totaal		*f* 1025.—

RECAPITULATIE

120 Wagens zonder Remwerk à *f* 1025.—	*f* 123000.—
20 Remwerken met Remhuis à - 450.—	- 9000.—
Totaal	*f* 132000.—

REMWERK

OMSCHRIJVING	PRIJS	TOTAAL
Gesmeed ijzer 631.6		
Gegoten ,, 251.-		
882.6 ℔ à *f* 17.— per 100 kg	*f* 150.04⁵	
Steenkolen 24 mud per Remwerk à *f* 1.—	- 24.—	
Arbeidsloon *f* 13.83 per 100 kg. van 882.6 ℔	- 122.08	
IJzerverlies 15% van 631.6 ℔ = 94.74 ℔ à *f* 17.—	- 16.10⁵	*f* 312.23
Stootbuffer met caoutchou	*f* 1.75	
3 scharnieren (deur Remhuis)	- 2.80	
Buiten- en binnenportierkruk	- 2.25	
Springslot	- 1.50	- 8.30
Eikenhout schoon aan het Remhuis gemeten 0.172965 kub. meter à *f* 100.—	*f* 17.30	
Greenenhout schoon aan het Remhuis gemeten 0.247430 kub. meter à *f* 50.—	- 12.37	
8 remklossen à *f* 0.55	- 4.40	
Arbeidsloon wagenmaker	- 20.—	
Draadnagels, houtschroeven, spijkers	- 1.50	- 55.57
Arbeidsloon en materialen schilder *f* 10.—, glas *f* 1.—		- 11.—
,, ,, ,, zadelmaker		- 2.25
		f 389.35
Algemeene kosten 15% van *f* 389.35		- 58.40
Ondersteuningsfonds ½% van *f* 450.—		- 2.25
Totaal		*f* 450.—

INSCHRIJVINGSREKENING VAN 120 STUKS ZAND TEN DIENSTE DER H.IJ.S.M., INGELEVERD OP 12 WAGENS, WAARVAN 20 STUKS MET REMWERK, APRIL 1875, DOOR CARL DE WEIJER & Co. TE DUSSELDORP

ZANDWAGEN

OMSCHRIJVING	PRIJS	TOTAAL
Gesmeed ijzer 1027.27		
Façon ,, 648.83		
Gegoten ,, 14.—		
1690.10 ℔ à *f* 10.— p. 100 kg	*f* 169.01	
Steenkolen 2 mud p. 100 van 1027.27 ℔ à *f* 0.75	- 15.41	
Arbeidsloon *f* 7.50 p. 100 van 1690.1 ℔	- 126.76	
IJzerverlies 10% van 1027.27 = 102.72 ℔ à *f* 10.—	- 10.27	*f* 321.45
4 stuks oliepotten compleet à *f* 24.—	*f* 96.—	
4 ,, buffers ,, à - 20.—	- 80.—	
2 ,, zinkennaamplaten ,, à - 0.25	- 0.50	- 176.50
Eikenhout schoon aan de wagen gemeten 0.529735 kub. met. à *f* 85.—	*f* 45.03	
Greenenhout schoon aan de wagen gemeten 1.234570 kub. met. à *f* 40.—	- 49.38	
Arbeidsloon wagenmaker	- 40.—	
Draadnagels, houtschroeven, spijkers	- 3.—	- 137.41
Arbeidsloon en materialen schilder		- 25.—
		f 660.36
Algemeene kosten, inkomende regten enz. 1.8% van *f* 660.36		- 12.16
Transportkosten		- 20.—
Ondersteuningsfonds ½% van *f* 696.—		- 3.48
Totaal		*f* 696.—

RECAPITULATIE

120 Wagens zonder remwerk à *f* 696.—	*f* 83520.—
20 Remwerken met remhuis à - 304.—	- 6080.—
Totaal	*f* 89600.—

REMWERK

OMSCHRIJVING	PRIJS	TOTAAL
Gesmeed ijzer 631.6		
Gegoten ,, 251.—		
882.6 ℔ à *f* 10.— p. 100 kg	*f* 88.26	
Steenkolen 20 mud per remwerk à *f* 0.75	- 15.—	
Arbeidsloon *f* 15.— p. 100 van 882.6 ℔	- 132.39	
IJzerverlies 10% van 631.6 ℔ = 63.16 ℔ à *f* 10.—	- 6.32	*f* 241.97
Stootbuffer met caoutchou	*f* 1.75	
3 Scharnieren (deur remhuis)	- 1.80	
Buiten en binnenportierkruk	- 2.25	
Springslot	- 1.50	- 7.30
Eikenhout schoon aan het remhuis gemeten 0.172965 kub. met. à *f* 85.—	*f* 14.70	
Greenenhout schoon aan het remhuis gemeten 0.247430 kub. met. à *f* 40.—	- 9.90	
8 Remklossen à *f* 0.55	- 4.40	
Arbeidsloon wagenmaker	- 12.50	
Draadnagels, houtschroeven, spijkers	- 1.—	- 42.50
Arbeidsloon, materialen en glas schilder		- 5.—
,, ,, zadelmaker		- 2.—
		f 298.77
Algemeene kosten, inkomende regten enz. 1.24% van *f* 298.77		- 3.70⁵
Ondersteuningsfonds ½% van *f* 304.—		- 1.52⁵
Totaal		*f* 304.—

Voor inkomende regten is nog niets gerekend.

Aan de eenmaal genomen beslissing kon de door Beijnes ondernomen stap natuurlijk niets meer veranderen. Hij zelf zal dat ook niet hebben verwacht. Erger was dat de H.IJ.S.M., na het gereed komen van het materieel voor den Oosterspoorweg, in de eigen werkplaats met gebrek aan werk te kampen kreeg. Ten einde niet genoodzaakt te worden dientengevolge een aantal goede werklieden te ontslaan besloot de Raad van Administratie nog in de maand Augustus tot den aanmaak in eigen beheer over te gaan van tien rijtuigen 3e klasse en dertig groote veewagens, „welke voertuigen bij toenemend vervoer op de oude lijn hard noodig zouden zijn." En „ook al mocht dit niet het geval zijn, dan nog zal het (d.i. het betreffende voorstel) kunnen strekken om gedeeltelijk te voorzien in de behoefte aan materieel bij uitbreiding onzer lijnen." [191] Het voorstel was op *f* 100.000.– begroot, een bedrag dat onder andere omstandigheden wellicht aan Beijnes had kunnen ten goede komen. En de omstandigheden werden er voor dezen vooral niet beter op toen in October van hetzelfde jaar 1875 de groote Spoorwegmaatschappijen van het Bestuur der Belastingen gedaan wisten te krijgen dat bij invoer van in het buitenland vervaardigde spoorwagens niet langer inkomende rechten zouden moeten worden betaald! Nieuw materieel voor de spoorwegen werd bij Beijnes voorloopig zoo goed als niet meer gebouwd. Bovendien zat hij nog altijd met een aantal oorspronkelijk voor de N.B.D.S. bestemde rijtuigen, die hij ten gevolge van de bij deze Maatschappij heerschende toestanden niet had kunnen leveren. Hieronder bevonden zich acht „vierbaks" rijtuigen der 1e en 2e klasse; twee daarvan had hij kort te voren nog aan de N.C.S. te koop aangeboden, van wier tegenbod van *f* 4600.– hij echter geen gebruik had gemaakt. [192]

Langer wachten moede besloot Beijnes in Mei 1876 de acht rijtuigen voor den prijs van *f* 5230.– per stuk aan de H.IJ.S.M. ter overname aan te bieden. [193] Deze wist wel wat ze deed toen ze, hierop ingaande, de rijtuigen in Juli d.a.v. kocht en voor den dienst op de kort te voren geopende lijn Amersfoort–Zutphen bestemde. [194] In het jaarverslag van de

H.IJ.S.M. over 1876 vinden we uitdrukkelijk vermeld dat vier van deze rijtuigen voor internationaal verkeer gebouwd waren met zes plaatsen in de 1e en acht in de 2e klasse-coupé's. [195]] Dit stelsel van zes en acht plaatsen voor de beide hoogere klassen werd later ook bij andere rijtuigen van de H.IJ.S.M. ingevoerd.

* * *

Onder deze bedrijven zijn we tot een gebeurtenis genaderd in de groote depressie, die Beijnes' fabriek van Spoorwagens doormaakte – chronologisch hebben we het oogenblik reeds overschreden – die, hoewel ze nog geen keerpunt beteekende, toch den Stichter met voldoening en met rechtmatigen trots moet hebben vervuld. In den loop van het jaar 1873 – de juiste datum is niet overgeleverd – kreeg hij n.l. opdracht om een drietal spoorwagens te leveren voor den Koning. In het betreffende contract, [196]] waarvan de aanhef als volgt luidt: „*Tusschen Zijne Majesteit Willem III Koning der Nederlanden, ter eenre – en J. J. Beijnes Rijtuig en Spoorwagen Fabriekant te Haarlem, ter andere – is het volgende overeengekomen: De Contractant ter andere zijde verbindt zich aan Ondergeteekende te eenre te leveren 3 stuks Spoorwagens elk op 2 Stel Assen met wielen....*" worden de „spoorwagens" nader aangeduid als: „Een Rijtuig Gemengd 2e & 3e Klasse, Een Bagagewagen met remwerk & Een Open Goederenwagen ingerigt tot vervoer van één Rijtuig en andere Goederen." Alle drie de voertuigen moesten „geheel overeenkomen met de daarvan ter bezigtiging gegeven en door de beide Contractanten of van hunnentwege gewaarmerkte teekening en goed zijn ingerigt voor het doel waarvoor ze blijkens die teekening zijn bestemd." De daarvoor benoodigde materialen moesten „zijn van de beste Kwaliteit in hunne soort en niets te wenschen overlaten." „De bewerking der Spoorrijtuigen moet zóódanig zijn dat zij met die der beste en meest Gerenommeerde fabrieken uit het buitenland kunnen wedijveren."
Artikel 2 bepaalde dat „om te zorgen dat de rijtuigen op alle Spoorbanen van het groote Europeesche Spoorwegnet kunnen worden gebruikt, naauwkeurig moet worden gezorgd dat de voertuigen in alle hoofdafmetingen naauwkeurig voldoen aan de ten dien aanzien bestaande voorschriften van het „Verein Deutscher Eisenbahn Verwaltungen"...."
De wagens, in een zestal volgende artikelen nader omschreven, blijken te zijn aanbesteed

voor resp. *f* 6650.–, *f* 3550.– en *f* 1950.– en moesten uiterlijk 15 Mei 1874 voor onmiddellijke aflevering worden gereed gehouden.

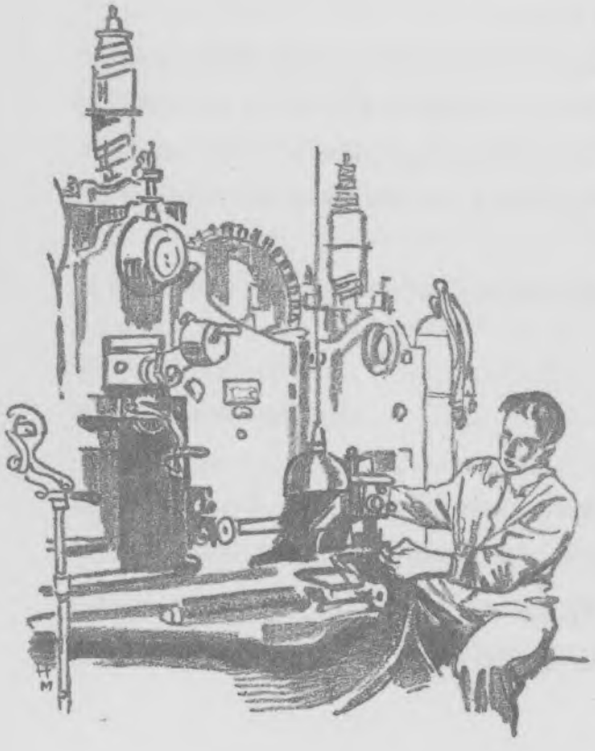
Behalve het hierboven geciteerde contract heb ik betreffende deze order geen directe gegevens kunnen vinden; de levering moet echter op den Koning een uitstekenden indruk hebben gemaakt, getuige een opdracht van Z.M. aan den fabrikant, kort daarna, tot het bouwen van een nieuwen salonwagen. De reeds bestaande was gebouwd in de fabriek van Gebr. Gastell in Mainz, doch beantwoordde niet aan de gestelde eischen. Oorspronkelijke stukken, ook over deze belangrijke transactie, zijn in het archief van de N.V. niet meer aanwezig; ik citeer daarom wat Allan hierover geeft. [197] „Na eerst eenige wenken van 's Konings eersten Stalmeester omtrent inrichting en noodige gemakken ontvangen te hebben, toog onze fabrikant aan den arbeid. Ten volle was hij van het gewicht dezer Koninklijke opdracht doordrongen, zoodat alles, alvorens definitief vastgesteld te zijn, meer dan eens gewikt en gewogen werd. Ten slotte kwam de teekening in orde en wenschte Z.M. zelf een onderhoud met den constructeur te hebben, ten einde directe antwoorden op Hoogstdeszelfs vragen te hooren. Met de grootste belangstelling hoorde Z.M. toe, deed verschillende vragen omtrent constructie en kwaliteit der grondstoffen, betuigde zijne hooge tevredenheid en droeg ten slotte den Heer Beijnes de levering van den Salonwagen op. Dat onze fabrikant zijn beste krachten aan deze Koninklijke opdracht wijdde, behoeft nauwelijks gezegd te worden. Niet, dat hij zich daarvan gouden bergen beloofde, maar de naam van „*Koninklijke Fabriek,*" die tevens verleend werd, moest hoog gehouden worden. De bak van den wagen is volgenderwijze verdeeld. Door middel eener optrede bereikt men het voorste gedeelte, het balkon van den wagen, waarop zich zes rieten zittingen bevinden; door eene deur komt men in een kleinen gang, die, links, toegang verleent tot het kabinet van den Koning en, rechts, den weg aanwijst tot de wachtkamer van een der lakeien; recht-vooruit bereikt men door eene deur de eigenlijke Salon. Deze is keurig-net bekleed met bruin juchtleder, evenals de twee canapé's, de slaapstoel en de beide fauteuils; het plafond is beschilderd door den kunstkeurigen *Stortenbeker*; terwijl het kastenmakerswerk geleverd is door den heer *Mutters*, beiden te 's-Gravenhage. De indruk, dien men bij het binnentreden van de Salon ontvangt, is aangenaam, en ons dunkt, dat geene betere uitdrukking gebezigd kan worden om de doelmatigheid der geheele inrichting van den

Koninklijken Salonwagen te staven, dan de uitroep der Dames, die haar bezichtigden: „O, hoe rustig is het hier!" De fabrikant leverde het kostbare werkstuk zelf af, en toen Zijne Majesteit den wagen had bezichtigd, mocht de Heer Beijnes, in het bijzijn van de leden van het Koninklijk Huis, een welverdienden lof inoogsten. Z.M. was zeer voldaan en onze wakkere fabrikant had eer van zijn werken en streven!"

In Mei 1876 kwam het rijtuig gereed en nadat het o.m. tijdens een proefrit naar Deventer zijn uitstekende hoedanigheden had bewezen werd het ter bewaring aan de hoede van de H.IJ.S.M. toevertrouwd, die het gedurende den tijd, dat de Koning niet met den wagen op reis was, een vaste standplaats gaf in de rijtuigloods te Amersfoort.

* * *

Met de beide hierboven omschreven leveringen aan het Koninklijk Huis, of eigenlijk met de eerste alleen al, was Beijnes nu Hofleverancier geworden. En op 26 Mei 1875 verleende de Hof-Commissie, daartoe door den Koning bij dispositie van den 22sten van dezelfde maand gemachtigd, hem de vergunning dien titel en als zoodanig het Koninklijk wapen te voeren, en aan zijne fabriek den naam te geven van „*Koninklijke Fabriek van Rijtuigen en Spoorwagens.*"



Voor deze onderscheiding dankte Beijnes den Koning met den volgenden karakteristieken brief: [198]]

Sire!

Uwe Majesteit vergunne mij Hoogstderzelve allernederigst mijnen diep gevoelden dank kenbaar te maken wegens de gunstige beschikking, waarbij het Uwe Majesteit heeft behaagd aan mijne fabriek den naam te schenken van „Koninklijke fabriek van rijtuigen en

Spoorwagens" en mij, met den vereerenden titel van: „Hofleverancier Uwer Majesteit" het regt toe te kennen van het Koninklijk wapen te voeren.

Die onderscheiding, Sire, stel ik op zeer hoogen prijs. De industrieel, hier te lande, heeft in het algemeen een moeielijken tijd te doorworstelen. De buitenlandsche concurrent, die eerstelijk het genot heeft van een eigen beschermde markt, legt zich al meer en meer toe op de Exploitatie van de zonderlinge voorkeur der Nederlanders voor alles wat uit den vreemde komt; en het stelsel van invoerregt hier te lande schijnt die neiging opzettelijk in de hand te werken. Is dit met de meeste onzer fabrieken het geval, *ik* ondervind het, tot merkelijk nadeel mijner, in hare soort éénige onderneming, op breede schaal.

Maar van dezen toestand, Sire, gewaag ik hier niet om Uwe Majesteit met klaagtoonen lastig te vallen; mijne bedoeling was *alleen* Uwe Majesteit beter te doen verstaan *waarom* de hooge onderscheiding, mij *als fabriekant van Spoorwagens en andere rijtuigen* te beurt gevallen door mij *op zóó hoogen prijs* wordt gesteld. Ik vind daarin namelijk een onschatbaren zedelijken steun om met goeden moed mijnen weg te vervolgen, in de hoop dat ik nog eenige jaren voor de welvaart van mijn gezin, den bloei van de Stad mijner inwoning, en de eer van mijn Vaderland zal mogen werkzaam blijven.

Indien het eenmaal met de wenschen Uwer Majesteit zal strooken mij voor Hoogstdezelver bijzonder gebruik met eene bestelling te begunstigen verzoek ik H. De. bij voorbaat wel de verzekering te willen aannemen, dat er niets door mij zal gespaard worden, om Z.Mt. het fijnst mogelijke werk te leveren, dat de vergelijking met het beste fabrikaat uit het buitenland roemvol zal kunnen doorstaan.

Inmiddels reken ik het mij tot een uitnemend voorregt mij met den meesten eerbied en de innigste erkentelijkheid te mogen noemen

Van Uwe Majesteit
de gehoorzame dienaar
.....

Haarlem
18 Juni 1875.

Hofleverancier van rijtuigen van Zijne Majesteit den Koning der Nederlanden, enz. enz. enz.

Kort na het verzenden van dit schrijven moet Beijnes de opdracht hebben bereikt tot het leveren van het salonrijtuig, waarvan hierboven sprake was. De in de voorlaatste alinea

van den brief aangevoerde suggestie werd dus wel zeer spoedig verwezenlijkt. Voor de onmiddellijke bestrijding van de werkloosheid, die het bedrijf nog steeds in te voren ongekenden omvang teisterde, was de vervaardiging van het Koninklijk rijtuig natuurlijk van weinig beteekenis. Moreel echter heeft de opdracht Beijnes en de zijnen gesterkt om vol te houden tot het einde toe.

En na twee lange jaren, waarin hoop telkens afwisselde met teleurstelling, is het einde van de crisis gekomen en maakte de inzinking plaats voor nieuwe bedrijvigheid. Deze nieuwe bedrijvigheid, deze „herleving"[199] van Beijnes' „Koninklijke Fabriek van Rijtuigen en Spoorwagens," waarvan de curve evenwijdig loopt met de opgaande lijn van de algemeene conjunctuur in die dagen, werd niet in de eerste plaats te voorschijn geroepen door opdrachten van de zijde van de groote spoorwegmaatschappijen, maar hangt ten nauwste samen met de opkomst in ons land van een geheel nieuw verschijnsel op verkeersgebied, het tramwegwezen.

* * *

De geschiedenis daarvan is nog niet geschreven.[200] Het begin was weinig glorieus en speelt vooral in de Residentie, waar op 23 Juni 1864 door de Dutch Tramway Company met twee rijtuigen een paardentramdienst werd geopend tusschen de Parkstraat en het gemeentelijk Badhuis in Scheveningen. De rijtuigen waren, evenals de Maatschappij, van Engelsch maaksel en enkele dagen te voren uit Londen aangevoerd. Een bericht in het Dagblad van Zuid-Holland en 's-Gravenhage van 14 Juni 1864 beschrijft „de aankomst van een der rijtuigen of omnibussen van het paardenspoor" als volgt:[201]

„De pracht van dit rijtuig trok ieders aandacht. Het is een wagen der eerste klasse en bestemd om 22 personen te vervoeren. Men weet niet wat meer te roemen: de fraaiheid of kommoditeit van deze omnibus – geheel van mahonyhout vervaardigd, inwendig met ponceau-kleurig fluweel bekleed en uitwendig met sierlijk geschilderde wapens (Nederland en Engeland) versierd. Als dit met passagiers bezet is, blijft er nog zooveel ruimte in over, dat men er zich tusschen door kan bewegen, terwijl het zoo hoog is, dat een heer, van meer dan gewone lengte met den hoed op het hoofd, nog niet eens aan het plafond rijkt."

Met dezen lof is al in tegenspraak wat hetzelfde blad ongeveer een week later meldde

betreffende met „de omnibus" gedane proefritten, „die nogal een vrij goed verloop gehad hebben; behalve dat men, vooral bij bochten, eenige malen uit de rails liep, wat spoedig verholpen werd, en waarvan men de oorzaak tracht op te sporen."

De groote miserie begon pas toen de lijn eenmaal geopend was. Na eenige dagen „werd de tramway een publieke vermakelijkheid" [202] doordat de wagens voortdurend derailleerden.

De directie zag zich genoodzaakt de bemanning van de rijtuigen te versterken met een hoefsmid, die gewapend met kelderwind en koevoet alle ritten meemaakte om het oponthoud zoo kort mogelijk te doen zijn. In de bochten moest volgens voorschrift stapvoets gereden worden, enz. enz.

Maar de ontsporingen, zelfs op de rechte baan, bleven onverminderd voortduren. Men stond voor een absoluut gebrek aan ervaring, waardoor het niet mogelijk bleek de oorzaken op te sporen. Deze waren van velerlei aard. Sommige ervan betroffen den aanleg van de lijn. Andere moesten worden gezocht in den bouw van het materieel. Bij de eerste wagens lagen de assen te dicht bij elkander, waardoor de rijtuigen gemakkelijk gingen wippen, vooral als er zich wat veel passagiers op het achterbalkon bevonden. Er was dan slechts een kleinigheid noodig om de voorste wielen omhoog en naast het spoor te brengen. Ook in de gebruikte bouwstoffen bleken fouten te schuilen; dagelijks braken wielen en assen, zoodat het jonge bedrijf geheel ontwricht werd. Aanvankelijk redde men zich, door van de verongelukte rijtuigen de goedgebleven wielen of assen af te nemen, en deze onder andere rijtuigen aan te brengen. Spoedig evenwel stond de remise in Scheveningen vol met ontredderd materieel.

Jarenlang is deze toestand min of meer ongewijzigd blijven voortbestaan. We lezen van directeuren-ontslag, van stopzetting van het bedrijf en van liquidatie. Meer dan eens ging de zaak in andere handen over, tot op 5 Augustus 1873 de Brusselsche financier Eduard Otlet de maatschappij opkocht, deze reorganiseerde en de *Société des Tramways de la Haye* in het leven riep.

Slechter nog verging het een andere onderneming, de Algemeene Nederlandsche Railroute Maatschappij, die op 24 Juni '66 een dienst opende van Delft over Rijswijk naar Den Haag. Toen de maatschappij begon te rijden lagen de rails nog niet verder dan de grens van de gemeente Den Haag en een bijzonderheid was dat de wagens verwisselbare wielstellen hadden, die met een handle op en neer gelaten konden worden. Men reed, waar nog geen spoor lag, eenvoudig over straat! Verdere bijzonderheden aangaande de rijtuigen (aanvankelijk 20) van deze Fransche maatschappij heb ik niet gevonden. De dienst heeft eenige jaren gefunctionneerd; van den eersten dag af waren er moeilijkheden, die bleven toenemen en duurden tot de maatschappij op 1 December 1874 ter ziele ging. [203]]

* * *

Zoo weinig verkwikkelijke lectuur tusschen 1863 en 1873 de geschiedenis van de oudste tram in de residentie biedt, zoo prettig en vlot liepen een decennium later de zaken in Amsterdam voor de aldaar als het ware spelenderwijze opgekomen *Amsterdamsche Omnibus-Maatschappij*. Als geestelijke vader daarvan is te beschouwen een bekend uitgever uit die dagen, wijlen de heer K. H. Schadd, die in 1870 of 1871 „buiten ging wonen" en uit de Amsterdamsche binnenstad naar de Plantage verhuisde. [204]]

Spoedig zag hij op tegen de dagelijks één of tweemaal herhaalde wandeling Plantage–Kalverstraat v.v., en waar anderen, die in hetzelfde geval verkeerden als hij, een vigilante hielden, redeneerde Schadd dat één vigilante voor b.v. vier gebruikers stellig heel wat goedkooper zou zijn. Dit denkbeeld van samenwerking wilde hem niet loslaten. Met dezen en genen er over sprekend, bleek het idee ook bij anderen aanhang te vinden. Niet vier maar wel twaalf liefhebbers deden zich op. Men liet toen het begrip rijtuig spoedig varen en er werd een omnibus voorgesteld. In een kort nadien belegde vergadering, die een enthousiast verloop had, viel het besluit tot de oprichting op coöperatieven grondslag van een

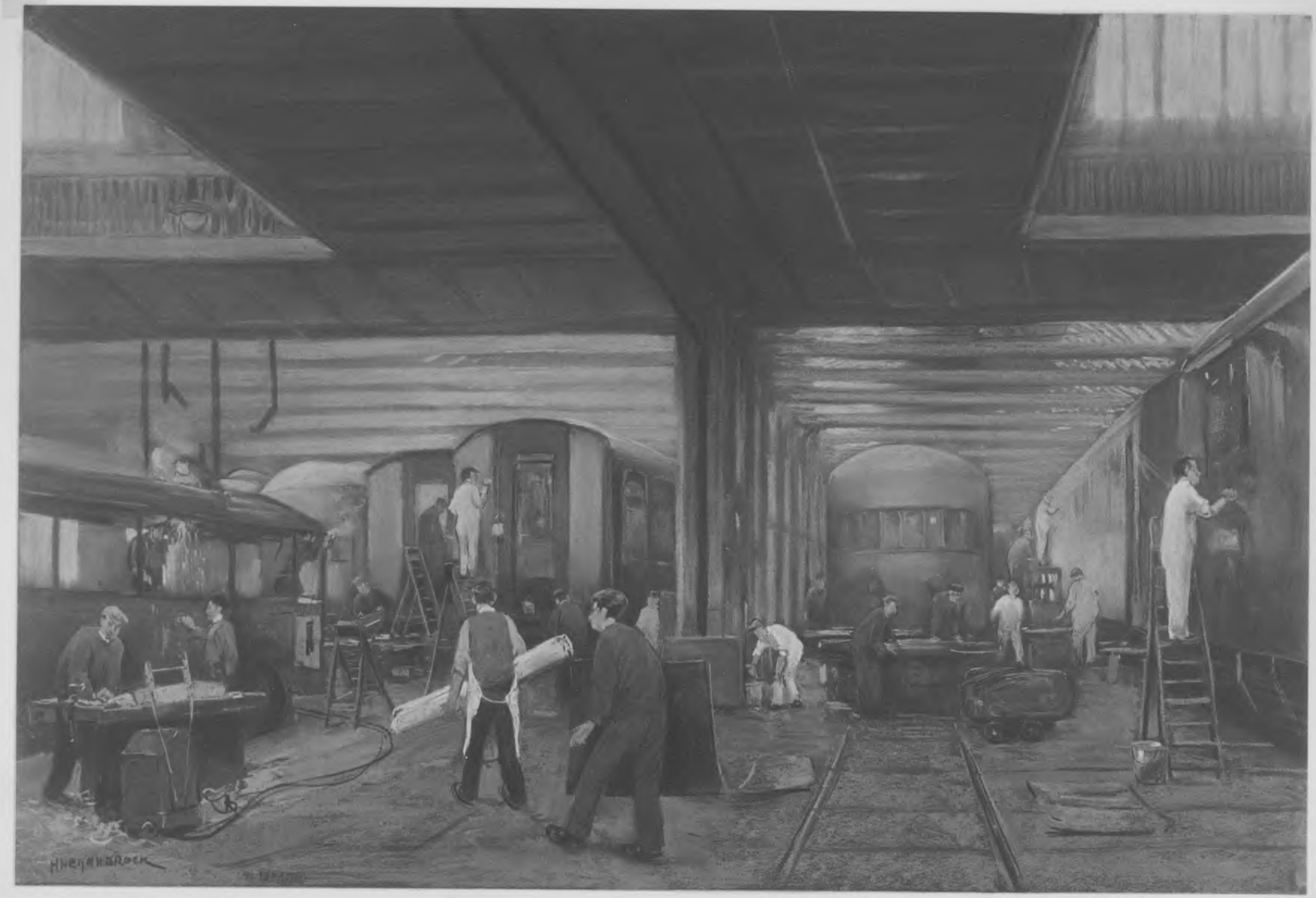
omnibusdienst Plantage–Dam v.v. Men schreef toen October 1871. 3 April 1872 reed de dienst, eerst met gehuurde, later met in Londen gekochte wagens.

De onderneming had zoo'n overweldigend succes, dat het weldra noodig bleek de eenvoudige coöperatie om te zetten in een naamlooze vennootschap. In artikel 2 van de statuten wordt als „onderwerp" der Vennootschap omschreven het „exploiteren van vervoermiddelen in Amsterdam en omstreken, en hetgeen daarmede in een dadelijk en onmiddellijk verband staat." Tot bestuur van de zich zienderoogen uitbreidende Vennootschap was gekozen de voorloopige commissie uit de vergadering van October 1871, met den heer Schadd als administrateur. Alles liep als van een leien dakje. Binnen anderhalf jaar werden vier, vijf nieuwe omnibus-lijnen in dienst gesteld. In Augustus 1873 was men zoover dat een concessie-aanvraag voor den aanleg van een *paarden-spoorwegnet* door geheel Amsterdam werd ingediend.

Het steeds groeiend vertrouwen van het bestuur, dat volle medewerking ondervond van de Stedelijke Regeering, deelde zich mee aan aandeelhouders en verdere beleggers. Het geïnvesteerde kapitaal bedroeg in 1872 *f* 50.000.–, vertienvoudigde in 1874 en steeg in 1877 tot *f* 1.275.000.–.

Spoedig werd met den aanleg van het net begonnen, waarmede veelal omvangrijke grond- en verbouwingswerken gemoeid waren. Reeds in 1875 werd er in de Leidsche Straat gereden met twee in Engeland gekochte tramrijtuigen. Maar eerst de opening van de lijn Leidsche Plein–Amstelveensche Weg, op 8 Augustus 1877, droeg een meer feestelijk karakter.

„Om 10 uur 's morgens stonden 3 mooie nieuwe tramwagens, geleverd door de fa. Beijnes te Haarlem, op het Leidsche Plein gereed en een zeer groot gezelschap, dat zich in Maison Stroucken verzameld had, trad naar buiten. De heer Westerman, voorzitter van het bestuur der A.O.M., sprak voor men zich in de rijtuigen begaf op zijn gullen, ronden toon de genoodigden toe en bracht dank aan de gemeentebesturen van Amsterdam en Amstelveen, welke gemeenten nu door de A.O.M. met ijzeren banden verbonden zijn. Hij herdacht de aangename samenwerking, ook van het bestuur „Vondelpark" en van den polder, die in deze samenwerking allen hunne belangen hadden weten te bevorderen. Er zijn geen gunsten gevraagd en ook niet verleend, maar nu alles gereed is, kunnen we elkander



vrij en met vriendschap in de oogen zien. Hij dankte verder allen voor hunne aanwezigheid en verzocht in te stappen, waarna men den versierden Overtoom, waar elk huis met vlaggen en groen versierd was, langs reed tot bij den eindpaal en den uitgang van het Vondelpark, waar zich de muziek van het 7de Regiment Infanterie onder Sonneman bevond, welke op plechtige wijze het „Wien Neerlands bloed" aanhief, gevolgd door eenige muziekstukken." [205]]

Ik meende goed te doen het bericht van deze opening onverkort, zooals ik het vond, weer te geven omdat, afgezien van een tweetal proefrijtuigen, de drie mooie nieuwe tramwagens, waarvan in den aanhef sprake is, zeer waarschijnlijk de eerste tramrijtuigen waren die Beijnes voor de Amsterdamsche Omnibus Maatschappij vervaardigd heeft. Er is n.l. in één van de copie-boeken van de N.V. het afschrift van een brief van 10 Augustus 1876 aan den heer A. L. van Gendt, [206]] ingenieur of architect in dienst van de A.O.M., bewaard gebleven. In dezen brief is sprake van een contract in duplo, waarvan Beijnes zegt: „Op het contract in zijn geheel genomen heb ik niet tegen, en ben bereid dezelve te onderschrijven, niettegenstaande de onderhoudstijd van 3 op 6 maanden is gebragt, maar, en dit kan ik niet onderteekenen, de tijd van levering zoo kort, en bepaald aan te nemen; het spijt mij! en zie wel in de gevolgen die uit mijne weigering zouden kunnen voortvloeijen, maar het kan niet anders."

„De tijdgeest is niet anders, men *kan* geen tijd van levering meer bepalen, men hangt zoo geheel en al van de wil of onwil van het volk af, dat men bijna geneigd is de werkzaamheden te staken."

* * *

Wat we hier te hooren krijgen zijn nog echte crisis-geluiden. Het werkvolk, zooveel minder ontwikkeld, reageerde op de nooden van den tijd, die het aan den lijve ondervond, heel anders, veel primitiever wellicht, dan het in onzen tijd zou doen. Midden in de depressie een lichtstraal ontwarend, verloor het zijn geduld! Dat het ook nog in anderen zin funest is voor een bedrijf door slapte of ongeregelden aanvoer van werk gedwongen te worden zijn menschen naar huis te zenden leert een schrijven, dat Beijnes enkele maanden vroeger, in April '76, aan den heer Grol, directeur van de Nederlandsch Indische Spoor in Den Haag,

verzond. [207]] De N.I.S. had zich, naar 't schijnt, beklaagd over vertraging in de aflevering. „Het is waarheid," schrijft Beijnes in antwoord op de klacht, „dat ik bij de aanneming heb gezegd, het werk in 3 maanden wel te kunnen afleveren; – mijn bedoeling was goed – maar verschillende omstandigheden hebben mij verhinderd, daaraan juist te hebben beantwoord, en waarom?"

„'t Is UEd. niet onbekend dat ik sedert lang bijna zonder eenige bestelling van werk ben geweest, van daar dat ik bij UEd., zoowel als bij andere Maatschappijen herhaaldelijk en dringend vroeg mij eenig werk te geven, omdat ik het bejammerde, zoo goed ingespannen zijnde met werklieden die men niet zoo gemakkelijk bij elkander krijgt, te *moeten* gedaan geven; zoodat ik ten einde raad, onderscheidene van mijne werklieden heb moeten wegzenden."

„Ik dacht toen ik UEd. werk aannam, dit wel zeer gemakkelijk te kunnen herstellen, doch de ondervinding heeft mij doen zien, dat dit niet zoo zoetsappig gaat."

* * *

Keeren wij thans terug naar de briefwisseling met den Amsterdamschen heer van Gendt. Beijnes besluit zijn schrijven als volgt: „Ik zal intusschen niets onbeproefd laten het werk *zooveel* mogelijk te bespoedigen, en geloof zelfs dat ik toch wel geheel en al zal gereed zijn, vóór de weg geheel gelegd is, en voor die tijd heeft men dezelven toch niet alle noodig. – Met de 2 eerste wordt de meeste spoed gemaakt."

Met „de weg" wordt hier zoo goed als zeker de tramlijn Leidsche Plein–Amstelveensche Weg bedoeld en de in het contract genoemde rijtuigen waren voor den dienst op deze lijn bestemd. Beijnes' in den voorlaatsten zin tot uiting komend optimisme zal wel in vervulling zijn gegaan, daar de bouw van de lijn langer tegenhield dan aanvankelijk was verwacht. En drie van deze rijtuigen vervoerden op 8 Augustus 1877 het hooge gezelschap vanaf Maison Stroucken naar den Amstelveenscheweg en terug.

Jammer genoeg licht de in het archief verder nog aanwezige correspondentie met de A.O.M. ons niet in over het verloop van volgende leveringen, terwijl toch tusschen 1877 en 1885 het belangrijke aantal van 164 tramwegrijtuigen voor deze Maatschappij werd gemaakt. De contracten zijn niet meer te vinden en de meest belangrijke zaken schijnen mondeling

te zijn afgehandeld. Dit geschiedde steeds met den heer Schadd, den administrateur of, zooals hij later gewoonlijk wordt betiteld, den directeur.

Er is niet met zekerheid te zeggen, van wien van de beide heeren, Beijnes of Schadd, het initiatief is uitgegaan tot deze samenwerking, die zich zoo vruchtbaar ontwikkelde. Beijnes schrijft in Augustus 1878 aan L. C. J. van Overeem te Alkmaar:....[208] „Een feit is het dat de Amsterdamsche Tramway Maatschappij hare dienst is begonnen met 4 Engelsche en 2 Belgische Rijtuigen, daarna leverde ik 2 Tramway Rijtuigen als proef, en deze proef was zoo goed uitgevallen, dat ik thans reeds 40 Rijtuigen in Amsterdam heb afgeleverd, en dat er geen Buitenlandsch materieel meer kan voldoen." Ook Gonnet (Allan) zegt dat de A.O.M. den dienst opende met twee Fransche en vier Engelsche rijtuigen en laat daarop volgen: „Al zeer spoedig werd de Heer Beijnes uitgenoodigd tot het leveren van twee proeftrams en gaarne voldeed hij aan die uitnoodiging, te meer, omdat hij voor zich zelf reeds besloten had zich op dien tak van industrie te gaan toeleggen, en wel zóó, dat de uitvoering aan allen reden tot tevredenheid zou geven."[209]

Belangrijk is wat Gonnet verder over deze eerste transactie mededeelt. Men was over deze eerste levering zoozeer voldaan, zegt hij, „dat noch Engelschman noch Franschman boven hem de voorkeur kon verkrijgen." „Niet dat het buitenlandsche werk werd afgekeurd, verre vandaar, maar in den bouw der tramrijtuigen herkende men den rijtuigmaker, den man van het vak. De sierlijkheid der wagens, de blanke notenhouten paneelen, de bevallige kromming van de kap, het inwendig rustige, veroorzaakt door de mahoniehouten binnenbekleeding – dat alles werkte mede tot een schoon en aangenaam geheel."[210]

Stellig is het deze overweging geweest, die den kwieken Amsterdamschen directeur er toe bracht met Beijnes in zee te gaan. Hij had in hem den wagenbouwer ontdekt – den man dien hij voor zijn jong en groeiend bedrijf noodig had. Beijnes van zijn kant was soepel genoeg om zijn nieuwen klant voor te stellen[211]] dat ,,kleine veranderingen en verbeteringen naar UEd. oordeel en ondervinding kosteloos zullen worden aangebracht, indien het geen groote uitgaaf van materialen vereischt, en geef ik UEd. de verzekering dat het steeds mijn streven zal zijn om wel te verbeteren maar niet te verminderen, wat de netheid en soliditeit van het werk betreft." Geheel in overeenstemming hiermede was een geste van Schadd, die in het voorjaar van 1878 voor rekening van de Maatschappij een tweetal nieuwe rijtuigen uit Amerika deed komen[212]] (nrs. 41 en 42)[213]] ten einde in staat te zijn het allerwegen geroemde zeer lage gewicht van deze rijtuigen te controleeren. Inderdaad bleken na aankomst de wagens 50 à 100 kg. minder te wegen dan de door Beijnes gebouwde, doch na een kort onderzoek verklaarde deze de constructie niet deugdelijk, hetgeen bevestigd werd doordat de voertuigen na korten tijd over de lengte gingen ,,doorhangen." Iets dergelijks schijnt met een Duitschen wagen (no. 60) gebeurd te zijn, die in de beide eerste maanden van 1880, waarschijnlijk voor onderzoek, in Beijnes' fabriek vertoefde.

En zoo is het gekomen dat Beijnes leverancier werd van practisch den geheelen inventaris van rollend materieel, dien de Amsterdamsche Omnibus-Maatschappij tot in het jaar 1885 bezat, toen motieven van economischen en anderen, internen aard de Maatschappij noopten over te gaan tot het bouwen van rijtuigen in eigen beheer. De geheele inventaris, d.w.z. de eerste 178 rijtuigen, met uitzondering van de nummers 1, 2, 41 en 42, die van Amerikaanschen, nrs. 3 t/m 10, die van Belgischen en no. 60, dat van Duitschen oorsprong was. De laatste gegevens zijn afkomstig van één van de thans nog levende zonen van den directeur van de A.O.M., den heer H. G. Schadd te Hilversum, die in zijn jeugd met heel zijn jongens-interesse het bedrijf had meegemaakt en zich menige bijzonderheid nog levendig herinnerde. (Vgl. de afbeelding op blz. 78 bovenaan.)

* * *

Het enthousiasme, dat de A.O.M. in het midden van de zeventiger jaren van de vorige eeuw voor de paardentram, of liever voor de tramspoorwegen in het algemeen, heeft

gewekt, is niet tot de hoofdstad beperkt gebleven. Toen Schadd en Amsterdam eenmaal hadden getoond wat er uit dat vervoermiddel viel te halen, ontstond hiervoor allerwegen een spontane belangstelling en als crocussen in het voorjaar rezen, heel het land door, de ondernemingen uit den grond, die den aanleg en de exploitatie beoogden van tramspoorwegen.

Vooraan gingen de groote gemeenten. Nauwelijks waren de eerste rijtuigen van Beijnes te Amsterdam in bedrijf of in Haarlem besloot men tot het aanleggen van een paardentram van het station naar den Hout, welke lijn in den loop van het jaar '78 geopend werd. Beijnes kreeg opdracht tot het leveren van acht rijtuigen tegen een som van *f* 18.000.–, te voldoen voor de helft à contant en voor de andere helft in 60 maandelijksche termijnen van *f* 150.–[214]] De Amsterdamsche rijtuigen werden steeds à contant betaald en brachten *f* 2250.– op voor de gesloten, en *f* 1750.– voor de open rijtuigen, de z.g. ,,zomerwagens."

Dit waren vaste prijzen, waarvan Beijnes zoo goed als nooit afweek, ook later niet. Wel trachtte men al spoedig Belgische tramwagens hier aan de markt te brengen tegen aanzienlijk lagere prijzen, maar behalve in Den Haag vonden die rijtuigen weinig aftrek. De reden daarvan was niet ver te zoeken. ,,UEd. zult zeker bij Uwe verschillende informatiën enz. ook wel Belgische prijsopgave voor de levering van rollend materieel ontvangen," schrijft Beijnes[215]] in 1878 aan een nieuwen afnemer-in spe, ,,en dan wel een belangrijk prijsverschil bespeuren, en misschien niet goed begrijpen waarom deze prijzen zoo uiteenloopend zijn, ik neem daarom de vrijheid UEd. daarop attent te maken en UEd. deze vraag op te lossen. Neem ik mijne prijs en de Belgische, het verschil daarvan zal groot zijn, maar neem dan ook de Haagsche (Belgische) Tramwagens en vergelijk die met mijne Rijtuigen van Haarlem en Amsterdam, en de vraag is voor UEd. direct opgelost...." ,,UEd. zult dan bemerken dat mijne Rijtuigen goedkooper zijn dan de Belgische in verhouding tot het werk."

De fabrikant overtuigde zijn afnemers gemakkelijk. Het was ten slotte de kwaliteit van het werk als manifestatie van het inzicht en den geest van den bouwer, die het pleit won. Na Haarlem deden zich nieuwe gegadigden op. Er is een concept-contract van 27 Augustus 1878 met de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij bewaard gebleven, waarin een uitvoerige omschrijving van de te leveren voertuigen voorkomt.[216]] Wellicht heeft zoo'n

beschrijving ook voor de toekomst eenige waarde; daarom volgt hier een uittreksel uit het betreffende contract: „De ondergeteekende biedt aan te leveren ten dienste der Rotterdamsche Tramway Maatschappij te Rotterdam een *vijfentwintigtal gesloten Tramway Rijtuigen*, geheel overeenkomende met de laatstelijk aan de Amsterdamsche en Haarlemsche Tramway Maatschappij geleverde, en volgens bijgaande Photographie."

„Deze rijtuigen loopen op glasharde schijfwielen van de best bekende kwaliteit, en zijn geschikt om door één paard te worden getrokken."

„Zij geven plaats voor 16 Personen binnen in en 6 Personen op ieder balcon, buiten de koetsier en de conducteur, alzoo geheel voor 30 Personen."

„De Rijtuigen zijn geheel vervaardigd van best eiken- en esschenhout met het noodige ijzerwerk."

„Van buiten bekleed met Amerikaansch noten en Mahonyhouten paneelen. Van boven betimmerd met Amerikaansch greenen hemel – van binnen geheel betimmerd met massief mahonyhout, en mahonyhouten deuren."

„Bekleed met bruin roode trijp, kussens en rugmatrassen."

„Geschilderd geheel naar keuze met de noodige nader op te geven namen, nummers en letters."

„Ieder rijtuig is voorzien van twee scheltoestellen op de balcons, en van twee binnenlantaarns met lenzen en verstelbare seinglazen, rood en groen om seinen te geven op den weg."

„Aan de balcons is aangebragt een snel werkend remtoestel, dat door den koetsier in werking wordt gebracht, door een remstang met slinger boven aan het voorscherm."

„Al het glas zal zijn best spiegelglas staande in caoutchouc in de sponningen. Het trekwerk is voorzien van eene veer voor het gemakkelijk trekken der paarden. Verder alles uiterst net en solide afgewerkt, met koperen handgrepen aan de hoeken der bak, en aan het voorscherm."

„Deze Rijtuigen worden geleverd geheel voor den dienst gereed, franco station Haarlem, tot den prijs van *Tweeduizend twee honderd en vijftig Gulden*, zegge *f* 2250.– per stuk, à contant, bij de levering zonder korting."

„De Opene of Zomer Tent-Tramway-Rijtuigen en geheel zoo als bij de Haarlemsche

Tramway Maatschappij in gebruik zijnde, kunnen geleverd worden, tot den prijs van *Achttien Honderd Gulden*, zegge *f* 1800.– per stuk...."

„Deze rijtuigen geven plaats van binnen voor 24 Personen en 14 Personen op de beide balcons, alsmede een koetsier en Conducteur, alzoo te zamen voor 40 Personen, en kunnen ook door één paard worden getrokken...."

Dat waren de wagens waarmede Beijnes in die dagen geheel Nederland veroverde. Na Rotterdam volgden Utrecht, Arnhem, Leiden.... overal, waar de paardentram haar intocht deed, verschenen rijtuigen van Beijnes.

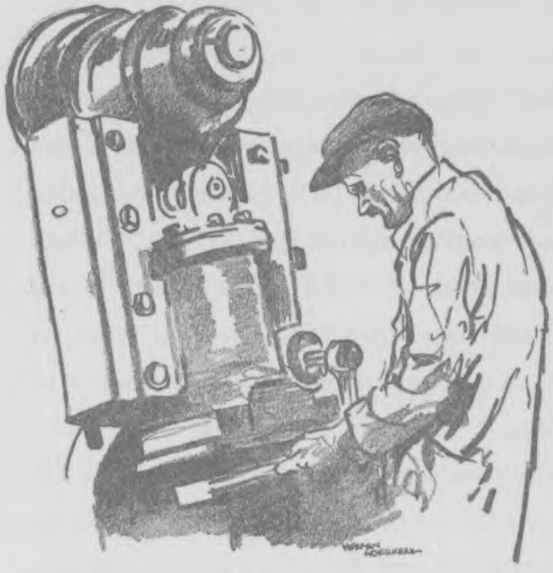
* * *

Intusschen hadden reeds de eerste in Amsterdam geleverde rijtuigen de aandacht van niemand minder dan de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij getrokken. Deze maatschappij was de eenige onder de spoorwegmaatschappijen in Nederland, aan welke Beijnes tot nog toe niet had geleverd. Tijdens een onderhoud, dat de fabrikant, daartoe uitgenoodigd, met de directie in October 1877 had, werd de mogelijkheid onder het oog gezien, de rijtuigen van Beijnes te gebruiken op een ontworpen tramspoorweg tusschen haar station in Den Haag en Scheveningen, waarop men nog altijd niet vast besloten was of men paarden- dan wel stoomtractie zou toepassen.

Ofschoon eerst werd onderhandeld over een levering van 20 rijtuigen,[217] overeenkomende met de reeds vroeger elders geleverde, bleek al spoedig dat de wagens voor den dienst op een stoomtramweg zonder meer niet te gebruiken zouden zijn. Er schijnt toen een bestelling van twee proefrijtuigen te zijn geweest, waarvan één met imperiaal. Kort daarna werd een derde rijtuig, dat iets langer was, eveneens op proef, gebouwd. Nadat vervolgens in den loop van het jaar 1878 de zaak beter was voorbereid, werd in Februari 1879 een contract afgesloten voor de levering vóór 15 Mei resp. 15 Juni van dat jaar van zeven vierassige rijtuigen, die een lengte hadden van 10.50 meter.[218]

Deze rijtuigen waren voor Nederland iets geheel nieuws; ze hadden twee draaibare onderstellen, wielen met gesmeed binnenwerk, assen en bandages van Bessemerstaal en boden plaats aan 18 reizigers 1e en 18 reizigers 2e of 3e klasse, terwijl op elk der balkons nog 6 personen konden plaats nemen, remmer en conducteur niet meegerekend. De rijtuigen

kostten *f* 4800.– het stuk. De wagens werden als volgt geschilderd: het eerste klassegedeelte geel, het tweede klassegedeelte bruin („kersenkleur"), op het onderpaneel kwam de aanduiding: *Nederlandsche Rhijnspoorweg Maatschappij*, op de bovenspiegels: *Den Haag–Scheveningen*, en in het midden boven op den wagen „het nummer volgens teekening 1 t/m 7."[219] Reeds in den loop van het volgend jaar werd een nieuwe reeks, ditmaal van negen stuks, van deze wagens gebouwd. Ouderen onder ons herinneren zich die voertuigen nog wel, zooals ze, eenigszins gewijzigd, tot diep in de twintigste eeuw op deze lijn gereden hebben.



Was op de voorspoedige ontwikkeling van de Amsterdamsche Omnibus Maatschappij bijna onmiddellijk de aanleg gevolgd van verschillende andere paardentrams, niet minder snel ontstond na het debuut van de N.R.S.-stoomtram in Den Haag een uitgebreid net van interlocale stoomtramwegen. Het zou buiten het bestek van dit Gedenkboek vallen al deze ondernemingen hier afzonderlijk te gedenken of aan het woord te laten. Haast alle kwamen ze tot Beijnes – niet alléén om rijtuigen, maar vaak ook om voorlichting en raad. Hij immers bezat de noodige ervaring, wist hoe in bepaalde gevallen moest worden gehandeld. En menig trambestuur prees zich later gelukkig zijn raad gevolgd te hebben.

Met welk een, ik zou haast zeggen: bijzonder talent van voortvarende tegemoetkomendheid, maar tevens met wat een stellig en vasthoudend proponeeren van eigen diepgewortelde overtuiging Beijnes zich – desnoods ongevraagd – van deze hem toegedachte nieuwe opvoedende taak wist te kwijten, mogen de volgende citaten aantoonen, die ontleend zijn aan een schrijven, in Januari 1880 door Beijnes aan de directie van de Arnhemsche Tramweg Mij. gezonden.[220]

Deze stond er op, dat een aantal door haar bestelde tramrijtuigen twee klassen zou

voeren. Alvorens aan de uitvoering van de opdracht te beginnen wil Beijnes de directie een aantal gegronde bezwaren onder het oog brengen, „die van zoo overweldigend belang zijn gebleken, dat niet alleen in het Buitenland, maar ook ten onzent daar waar het twee-klassen-systeem reeds eerder was ingevoerd, dit intusschen al weer is afgeschaft."

„Eerstens," vervolgt hij, „is het bestaande model Tramway-Rijtuig zoo ligt en kort mogelijk gebouwd dat het met 30 personen beladen juist door één paard kan worden getrokken."

„De binnenruimte, 8 op elke zitting, is maar juist groot genoeg.... zoodat van deze maat niets mag verloren gaan." „Maakt men nu een middenschot in het Rijtuig, dan neemt men eerstens plaatsruimte weg.... bovendien.... schikken acht personen zich gemakkelijker op eene zitting van M. 3.50 dan vier personen op eene van M. 1.72...."

„De Utrechtsche Tram Maatschappij wilde percée Eerste en Tweede Klassen in hare Rijtuigen hebben, – dit werd door ons gemaakt; de Rijtuigen moesten om behoorlijke plaatsruimte te geven M. 0.20 langer zijn, waardoor ze zooveel zwaarder werden dat zij met één paard met de gewone belasting van 30 personen maar zeer moeijelijk, zelfs zwaar liepen, zoodat men toen met twee paarden moest rijden, en men nú nog klaagt dat de Rijtuigen te zwaar zijn voor één paard."

„Wij maken nu voor UEd. Rijtuigen op normale grootte. – Ieder Compartiment eerste klasse moet bestemd zijn voor 6 personen, 3 op iedere bank, waardoor men 2 plaatsen verliest, want 4 personen is te veel, vooral in de eerste klasse, die hooger tarief moet betalen, en dus beter wil zitten; waarom anders dit verhoogd tarief? Komen er nu meer reizigers eerste klasse, dan moet men die toch doen plaats nemen in de tweede klasse, of wel, men laat hen op den weg staan, doch dan mist de Tramway haar doel, tenzij men voor een of twee passagiers een extra wagen laat loopen, doch dit gaat ook niet op. –"

„Omgekeerd gaat het evenmin; een werkman in minder fijne kleederen verlangt plaats 2e klasse; deze is bezet, maar in de eerste klasse is nog plaats over, moet nu die persoon in de 1e klasse? – dan mist men óók het doel! – deze gebeurtenissen geven steeds aanleiding tot onaangenaamheden."

„Het grootste bezwaar is nog het navolgende: Stel U voor dat een Tramway Rijtuig alleen wordt beladen met personen 1e kl. en dat de 2e kl. ongebruikt blijft, of slechts een paar passagiers bevat, dan zal het Rijtuig bij het doorloopen van eene bogt, of eene kleine brug

of helling steeds derailleeren, doordien het zwaarst beladen deel der wagen gaat dompen, en daardoor de wielen uit de rails ligt, zooals dit herhaaldelijk te Utrecht gebeurde, onderanderen aan de Catharijnebrug, waar de leuningen der brug meermalen werden verbrijzeld en zelfs een persoon te water werd geworpen. –"

„Meermalen hebben deze ongevallen plaats gehad, hetgeen dan ook tengevolge had, dat de Directie, overtuigd van de onnoodige, overbodige, zelfs zeer nadeelige en hinderlijk voor de passagiers zijnde afscheiding van Eerste en Tweede klasse, deze geheel heeft doen uitbreken en vervallen, zoodat nu ten gerieve van het publiek de Rijtuigen als gewoon in één salon zijn herschapen."

„Thans heeft ook het derailleeren opgehouden, doordien nu de passagiers meer verdeeld over de lengte der Rijtuigen kunnen plaats nemen en ruimer, gezelliger en gemakkelijker zitten dan in de twee kleine bekrompen Compartimenten."

„Te Amsterdam, daar het Tramway verkeer zeer groot is, kan men dikwijls zien, dat het willekeurig belasten van Tramway Rijtuigen tot derailleeren aanleiding geeft, daarom vraagt men het publiek om zich zooveel mogelijk in de Rijtuigen te verdeelen, liefst vooraan en nimmer achteraan in het Rijtuig, daar dán derailleeren onvermijdelijk is."

„In een Tramway Rijtuig met twee klassen is verschikking geheel onmogelijk, is dit achter geheel bezet en de voorste (afdeeling) ledig, dan is ook derailleeren een onvermijdelijk gevolg."

„De Rhijnspoorweg Maatschappij heeft op hare stoomtramlijn Den Haag–Scheveningen ook Rijtuigen ingevoerd met Compartimenten Eerste en Tweede klasse, doch heeft reeds in den eersten zomer, dat zij hare lijn exploiteerde, ondervonden dat dit zeer ondoelmatig is, en zelfs zeer lastig voor het publiek, zeer moeijlijk voor eene geregelde dienst en Controle, en zelfs meermalen aanleiding heeft gegeven tot moeijelijkheden, onaangenaame voorvallen en zelfs wanordelijkheden, zoodat deze Maatschappij in de negen nieuwe lange Rijtuigen, die thans door ons voor haar gebouwd worden, de afscheiding van 1e en 2e klasse heeft doen vervallen en ook van deze Rijtuigen, Salon Rijtuigen laten maken, waar 36 personen in een salon kunnen plaats nemen."

„Met het oog op deze feiten geef ik de Directie.... in overweging om uw plan van verbrokkelen der mooije Salonrijtuigen in twee bekrompen afdeelingen wel degelijk te over-

wegen en als het eenigszins mogelijk is dit plan te laten varen, ten einde te voorkomen alle nadeelige gevolgen en ongelukken, benevens ongerief voor het publiek dat er ongaarne mede gediend zal zijn en noodelooze kosten en ontsiering uwer Rijtuigen te voorkomen." Wil de directie dat niet, zegt Beijnes, d.w.z.: blijft zij op haar stuk staan en moet hij de rijtuigen bouwen zooals ze hem zijn opgegeven, dan is hij overtuigd, dat na een paar weken, wanneer men met de gevolgen heeft kennisgemaakt „want deze blijven niet achterwege, maar zullen zich degelijk doen gevoelen" men de afscheiding zal „doen wegbreken en laten vervallen, doch dan is het te laat, dan heeft men zich misschien reeds over ongelukken te beklagen, onnoodige onkosten gemaakt, en de goede naam der nieuwe zaak is geschonden!" [221]]

* * *

Wij moeten deze materie nu verder laten rusten. Het mooie van dien tijd is zeker geweest dat hij, duidelijker dan voorheen het geval was, heeft aangetoond hoe het meest geëigende materieel voor de tram-, later ook voor de spoorwegen, ontstond uit een weloverwogen samenwerking tusschen fabrikant en tram- of spoorwegdirectie. Weliswaar zou eerst een volgende generatie in ruimere mate van het toen gewonnen inzicht profiteeren.

Om zich een denkbeeld te kunnen vormen van den omvang van de werkzaamheden, die de opkomst van het tramwezen voor Beijnes' Koninklijke Fabriek meebracht, moet men weten dat er tusschen 1876 en 1883 jaarlijks gemiddeld 150 tramweg-rijtuigen werden gebouwd voor niet minder dan 25 verschillende maatschappijen, die ieder haar eigen nooden en wenschen hadden. Het overgroote deel van dit materieel bleef vooral de eerste jaren in Nederland. Toch vinden we reeds kort na 1880 onder de afnemers de Samarang–Joana Stoomtram-Maatschappij, de Nederlandsch-Indische Tramweg-Maatschappij en zelfs de Chemin de fer à voie étroite te Parijs. Spoedig volgden meerdere buitenlandsche ondernemingen, vooral in Frankrijk en België.

Bij dit tramweg-materieel kwamen, behalve de luxe-rijtuigen, waarvan er jaar in jaar uit nog steeds behoorlijke aantallen, zoowel door het binnenland als door de koloniën en zelfs door het buitenland werden betrokken, nieuwe bestellingen van de zijde van de spoorwegmaatschappijen, bij welke op den duur toch het besef levendig bleef, dat waar mogelijk de vaderlandsche industrie moest worden gesteund.

Zoo was er van de H.IJ.S.M. in 1877 een opdracht gekomen tot het bouwen van twintig derde klasse-rijtuigen – z.g. ,,zesbaks'' – aan den bouw waarvan als steeds ook nu weder de grootste zorg werd besteed. Voor het eerst kreeg Beijnes, nog in hetzelfde jaar, de levering van de onderstellen voor 49 derde klasse-rijtuigen voor de Staatsspoorwegen op Java. De prijzen, waarvoor was ingeschreven, bleken aan den lagen kant; maar de nauwelijks te boven gekomen slechte jaren hadden geleerd dat het beter was voor lagen prijs te werken dan in het geheel niet. Van de S.S. hier te lande kwamen sedert 1878 eveneens weer enkele, meest kleinere, bestellingen binnen; tot 1885 werden in het geheel 38 bagagewagens en rijtuigen, bestemd voor vervoer van reizigers en post, geleverd.

* * *

Ook op het terrein van de reclame bleef Beijnes werkzaam. Dat zijn product de vergelijking met dat van onverschillig welke andere fabriek glansrijk kon doorstaan, dat zat hem in merg en bloed, maar hij hield ervan ook anderen daarvan te doordringen. Reeds eerder was hij daarom op binnen- en buitenlandsche tentoonstellingen uitgekomen. Misschien had hem de Parijsche Wereldtentoonstelling van 1867 uiteindelijk niet gebracht wat hij ervan verwachtte. In ieder geval had hij in de slechte tijden, die volgden, voorloopig geen aanmoediging gevonden op dezen weg voort te gaan. In de jaren 1882 en 1883 echter zien we hem opnieuw deelnemen, eerst aan de Industrie-Tentoonstelling te Arnhem, waar een luxerijtuig en twee tramwagens werden ingezonden en het jaar daarna aan de groote Internationale Koloniale en Uitvoerhandel Tentoonstelling te Amsterdam. Hier behaalde Beijnes behalve de zilveren medaille ook het eere-diploma (de hoogste onderscheiding). Intusschen bleven de tijden wisselvallig. Met het even spoedig als ze waren opgekomen weder te-niet-gaan van vele overtollige fabrieken in het buitenland was de buitenlandsche concurrentie niet verdwenen. Allengs waren overal beter geregelde toestanden ontstaan. Wat niet mee kon of te zwak bleek was afgevallen; wat gezond en levenskrachtig genoeg was had zich gereorganiseerd en op den nieuwen tijd ingesteld. Met medewerking en steun van het heele samenstel van wetgevende instellingen en bestuurslichamen, banken en credietwezen wist vooral de Duitsche industrie zich te ontwikkelen tot een wereldmacht, die reeds toen op de buitenlandsche markt met andere middelen opereerde dan op de

Ir. J. J. BEIJNES
1873—1930

ELECTRISCH MOTORRIJTUIG DOOR BEIJNES IN 1907 GELEVERD AAN DE Z.H.E.S.M.

VESTIBULE-RIJTUIG VOOR INTERNATIONAAL VERKEER, DOOR BEIJNES IN 1897 VOOR DE H.IJ.S.M. GEBOUWD

binnenlandsche, waar de met overheidssteun in velerlei vorm, met onderlinge aaneensluiting, enz. verkregen hoogere prijzen de op buitenlandsche leveringen te nemen verliezen moesten compenseeren.

In ons kleine vaderland, dat meer wellicht dan eenig ander land den rechtstreekschen invloed onderging van de groote Duitsche industrieele expansie, heeft langen tijd de meening overheerscht, dat de voordeelen van deze ontwikkeling voor ons de nadeelen in belangrijke mate overtroffen. Zeker is het echter dat onze industrie met den gang van zaken, zooals deze zich na 1870 ontwikkelde, weinig is gediend geweest.

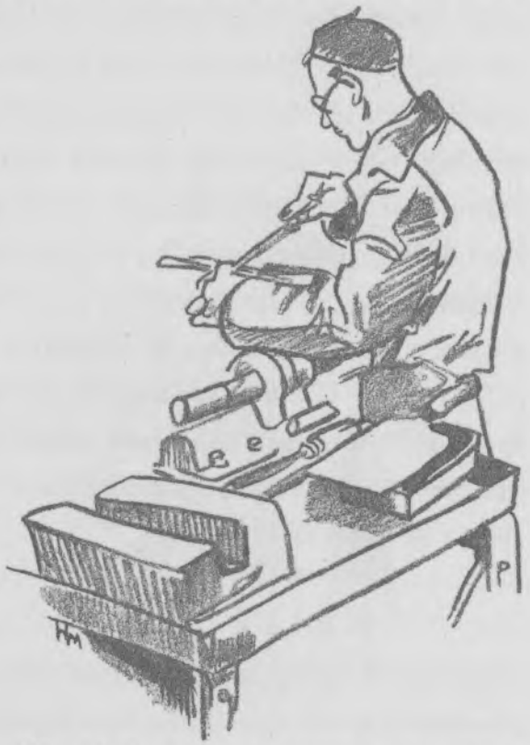
In bijzonder hevige mate ondervond de Koninklijke Fabriek van Rijtuigen en Spoorwagens de gevolgen eener in zoo grooten stijl opgezette concurrentie. Nog geen tien jaren waren sedert 1875-6 verloopen of reeds verkeerde in 1885 de inmiddels gemoderniseerde fabriek opnieuw in een gedrukten toestand wegens nijpend gebrek aan werk. Weer moesten in enkele maanden tijds meer dan 100 werklieden worden ontslagen. Beijnes, die heel goed de oorzaken onderkende van de opnieuw ingetreden slapte, trachtte met inspanning van alle krachten verdere inzinking tegen te houden. Hij wilde het buitenland met dezelfde middelen bestrijden waarmede hij werd aangevallen en schreef, zoowel in Oostenrijk als in Duitschland, in op openbare aanbestedingen voor de levering van spoorwegrijtuigen.[222]] In Oostenrijk slaagde hij er niet in de belemmering, door het daar te lande geheven invoerrecht van 10 à 15% samen met de ten gevolge van den grooten afstand zooveel hoogere spoorvracht gevormd, te overbruggen. In Duitschland echter bleek de door Beijnes berekende prijs bij een openbare aanbesteding op 17 October 1885 te Elberfeld lager dan die van den minsten Duitschen inschrijver. De uitslag was verrassend. Omdat Beijnes niet was *Duitsch onderdaan* werd zijn inschrijving ter zijde gelegd! Nog verrassender was dat bij twee nu volgende inschrijvingen, waarbij de Koninklijke Fabriek mededong en die plaats vonden vóórdat de zooeven genoemde afwijzing voor Elberfeld door het Duitsche ministerie was bekend gemaakt, de gezamenlijke Duitsche fabrikanten hun prijzen 2000 Mark bleken te hebben verlaagd! Een maatregel, waarop direct werd teruggekomen, toen de officieele afwijzing bekend werd en men meende te mogen veronderstellen, dat Beijnes zich wel niet meer in het strijdperk zou vertoonen. Hij deed dat echter wel en op de eerstvolgende, op 14 November te Frankfort a-M. gehouden inschrijving, was zijn prijs weer de laagste!

Met dat al bleef er weinig twijfel dat ook ditmaal een afwijzing volgen zou en ten einde raad wendde Beijnes zich in December 1885 tot de Regeering en de Tweede Kamer der Staten-Generaal met een uitvoerig gedocumenteerd request, waarin hij aan de hand van de boven aangehaalde feiten den benarden toestand van de Koninklijke Fabriek uiteenzette en de tusschenkomst der Regeering inriep om een ramp, die zooals hij meende zich niet tot zijn industrie alleen zou beperken, te voorkomen. De absoluut scheeve en onmogelijke verhouding, waarin de Fabriek was komen te staan, culmineerde in het feit, dat, zooals Beijnes requestreerde, alle geheel afgewerkte uit den vreemde herkomstige spoorwegwagens, zoomede de daarvoor benoodigde onderdeelen door de Spoorwegmaatschappijen zonder betaling van eenig invoerrecht konden worden ingevoerd. Waartegenover stond dat de fabrikant bepaalde, vaak in het bestek voorgeschreven onderdeelen – Pintsch-gasinrichting – Westinghouse-rem – Duitsche trijpen – veeren van Krupp – assen en wielen enz. – uit het buitenland betrekkende, daarvoor wel invoerrecht moest betalen.

Het stuk eindigde met het verzoek tot „doorgaande wijziging van de Nederlandsche en Nederlandsch-Indische tariefwetten", en tot het in het leven roepen van een bepaling bovendien, dat „de buitenlandsche fabrikant bij mededinging in ons land percentsgewijze met evenredige lasten zal worden bezwaard als den Nederlandschen inschrijver bij mededinging in het land, waartoe de vreemde fabrikant behoort, worden opgelegd."

Dit adres aan de IIe Kamer werd als ingekomen stuk gerapporteerd in de vergadering van 11 December 1885 en op voorstel van den afgevaardigde uit Tilburg, Mr. B. M. Bahlmann, met verzoek om inlichtingen aan de Ministers van Financiën en van Waterstaat, Handel en Nijverheid gezonden.[223] Met een enkel woord kwam het verzoek van Beijnes, dat in de

vergadering van de IIe Kamer van 23 December door een kort maar scherp pleidooi van den afgevaardigde voor Haarlem, den heer J. Duyvis, warm werd ondersteund,[224]] vervolgens ter sprake bij de Algemeene Beschouwingen over de Staatsbegrooting (Financiën) voor 1886, waarin toen door enkele leden de aandacht van de Regeering werd gevestigd op de omstandigheden dat de „tegenwoordige toepassing van ons tarief" er toe leidt „dat waar een voorwerp *in zijn geheel* vrij is, toch *sommige deelen* belast zijn."[225]] In de Memorie van Antwoord verklaarde, zooals te verwachten was, de Minister dat de Regeering zich vereenigde „met het gevoelen van hen die het beginsel van den vrijen handel als grondslag onzer tariefswetgeving wenschen te handhaven."[226]]



Hiermede was over het lot van het hoofdthema van het adres in negatieven zin beslist. En de Koninklijke Fabriek van Rijtuigen en Spoorwagens ontving op 13 April van de Ministers van Financiën en van Waterstaat, Handel en Nijverheid de mededeeling dat „ten opzichte van de gewenschte wijziging van het aan de Nederlandsche en Nederlandsch-Indische tarieven ten grondslag liggende stelsel de Regeering van oordeel is, dat de in het adres vermelde feiten geen aanleiding geven aan het verzoek te voldoen."[227]]

Toch wilde de Regeering wel iets doen; in hetzelfde schrijven werd n.l aan adressante te kennen gegeven „dat de vrijstelling van invoerrecht van de door haar bedoelde spoorwegwagens het gevolg is geweest van de wijze, waarop het bestuur der belastingen, in het belang van het spoorwegverkeer hier te lande, tot heden gemeend heeft de tariefwet te moeten toepassen; dat echter die toepassing der Regeering is voorgekomen niet te strooken met de wet.... en dat dus de bedoelde vrijstelling met ingang van 15 April j.l. is ingetrokken, blijkens de hierbij gaande circulaire aan de in dezen betrokken spoorwegbesturen...."[228]]

Was hiermede een belangrijke steen des aanstoots voor Beijnes weggenomen, de Regeering wilde – mits aan het beginsel van vrijhandel maar niet getornd werd – nog wel een stapje verder gaan. En dat deed ze dan ook bij missive van 8 Mei 1886 van den Minister van Waterstaat aan de zes Spoorwegbesturen. Hierin werden deze officieel verwittigd dat „de Fabriek van Spoorweg-rijtuigen van den heer J. J. Beijnes te Haarlem" zich bij de Regeering had beklaagd over de moeielijkheden waarmede haar bedrijf te kampen had in het bijzonder ten gevolge van de Duitsche concurrentie en dat zij verzocht ook hier te lande het beginsel toe te passen „dat bij aanschaffing van benoodigdheden de Nederlandsche Regeering zich nationaal toone." „Vermits echter in Nederland van staatswege geen spoorwegen worden geëxploiteerd en voor de Staatsspoorwegen op Java alleen ijzeren onderstellen voor spoorwegwagens en rijtuigen, ten einde die op Java te doen afwerken, en niet geheel gemonteerde, bekleede en afgewerkte rijtuigen, zooals adressante die vervaardigt, worden aangeschaft, heeft de Regeering gemeend bij het aan adressante te geven antwoord, haar er op te moeten wijzen, dat zij zich tot vervulling van haren wensch om meer bestellingen van spoorwegwagens tot de besturen van die maatschappijen zou hebben te wenden."
„Ik heb de eer U van een en ander kennis te geven, in de overtuiging dat de Nederlandsche spoorwegbesturen niet in gebreke zullen blijven om door het zooveel doenlijk hier te lande aanschaffen van hunne benoodigdheden, den bloei van de vaderlandsche nijverheid te helpen bevorderen." [229]]

* * *

Ongetwijfeld heeft dit hooge regeeringswoord wel nuttig effect geoefend, al kan men misschien ook niet spreken van een bepaalde koersverandering bij de Spoorwegmaatschappijen. De slechte jaren van 1885 tot 1887 hebben het bedrijf niet in die mate aangetast als de crisis van 1875-6. Gemiddeld werden ongeveer 120 menschen aan het werk gehouden. Hiertoe had bijgedragen dat van de rijtuigen, waarop in Duitschland was ingeschreven, uiteindelijk toch achttien stuks (voor de K.E.D. Frankfurt a-M. en Köln Rechtsrheinisch) mochten worden geleverd. Een prestatie, waarop men bij Beijnes terecht altijd zeer trotsch is gebleven.
Maar ook in het algemeen – al waren er vooral de eerste jaren nog sterke schommelingen

– namen de opdrachten toe, niet in het minst die voor spoorwegmaterieel, zoodat tot 1892 de leveringen van spoor- en tramwegmaterieel elkander in evenwicht hielden.

* * *

Wat nu den uitwendigen groei van de fabriek betreft, naar buiten zichtbare groote verbouwingen hadden sedert 1871 niet plaats gehad. Wel was de inventaris van de in bedrijf zijnde werktuigen en machines gestadig uitgebreid en op peil gehouden. Vooral de Parijsche tentoonstelling van het jaar 1878, waar Beijnes zelf niet geëxposeerd heeft, maar waar hij als koopman oogen en ooren den kost had gegeven, ,,gaf een krachtigen stoot aan de uitbreiding van het machinale gedeelte der werkplaatsen, zoodat met succes de nieuwe periode der tramwegen werd begonnen." [230] Nadat reeds in 1877 een tweede stoomketel in dienst was gesteld, werd in 1882 een nieuwe stoommachine van 50 p.k. geplaatst met twee ketels van grootere capaciteit, die beurtelings in gebruik waren.

Interessant is het nog even stil te staan bij de waardevermeerdering, die de tot de fabriek behoorende roerende en onroerende goederen in den loop der jaren hadden ondergaan.

Hoe duidelijk blijkt deze uit een vergeelde ,,nota van de oppervlakte van den grond van alle gebouwen behoorende bij de fabriek aan het stationsplein, benevens waarde van grond en opstal, opgenomen in Juli 1878." [231] De waarde van den grond, dien Beijnes in 1858 van de gemeente Haarlem had gekocht tegen een prijs van *f* 0.50 per m², werd nog niet ten volle 20 jaar later geschat op een bedrag dat varieerde tusschen *f* 10.– en *f* 20.– per m²! Het oudste van de gemeente gekochte stuk grond, groot 1473 m², had Beijnes in 1858 *f* 701.50 gekost; in 1878 werd de waarde van het tot 4440 m² aangegroeide terrein met de zich daarop bevindende gebouwen (doch zonder de machinerieën) begroot op *f* 118.228.–!

Ook uit een vergelijking van bepaalde balansposten in den loop der jaren krijgt men een treffenden indruk van den groei van het bedrijf en van de door zijn stichter ontwikkelde

energie. Bedroeg de kapitaalrekening op ultimo December 1838 *f* 2879.68, vijftig jaar later, in 1888, beliep deze *f* 320.000.–!

* * *

Slechts weinig gegevens zijn er bewaard gebleven betreffende het personeel, dat toch aan den opbouw van het bedrijf een belangrijk aandeel heeft gehad. Over het algemeen stond het levenspeil een halve eeuw en langer geleden niet alleen in ons land, maar ook elders, op een veel lager niveau dan later. De sociale positie van den werkman moest nog van den grond af worden opgebouwd. Ook hygiëne en volksgezondheid lieten alles te wenschen. Vooral drankmisbruik was een veel voorkomend euvel.

Er is bij Beijnes altijd een soort traditie bewaard gebleven, die in allen, die op de een of andere wijze aan de fabriek verbonden waren, van den hoogste tot den laagste, één groote familie wil zien en die zich b.v. uit in een spontaan meeleven bij huiselijke belevenissen van gelukkigen of droevigen aard. Ook andere dingen wijzen in een zelfde richting. In meer dan één zakenbrief – ze zijn, zooals bekend is, alle uit later tijd – treft men mededeelingen, zinswendingen en uitdrukkingen aan, waaruit groote zorg en verantwoordelijkheidsgevoel van Beijnes voor zijn menschen spreken. Vooral in de wijze, waarop dit laatste tot uiting komt, is soms iets als van een patriarchale sfeer blijven hangen.

Toch waren de omstandigheden allesbehalve patriarchaal. Tijdens de eerste jaren mag het geregeld persoonlijk contact van den fabrikant met zijn knechts voldoende zijn geweest om een onder alle omstandigheden ordelijk verloopenden gang van zaken te verzekeren. Reeds in 1853 of '54 echter was er een „Reglement voor de Werklieden." [232] Volgens artikel 2 van dit Reglement had iedere werkman „een penning met een bepaald nummer, waarbij hij op de weeklijst vermeld staat." De penning moest bij het binnenkomen van de fabriek op het „penningenbord" gelegd worden en niemand mocht de fabriek verlaten „dan na alvorens zijnen penning terugontvangen te hebben; het verzuim hiervan wordt met een boete van 5 cents gestraft."

Een ander artikel verbood het rooken van tabak gedurende den werktijd „op een boete van 25 cents voor de éérste en 50 cts. voor de tweede maal." Sterke drank mocht niet in de werkplaatsen ingevoerd of gebruikt worden, „zij, die dit gebod overtreden, worden voor den

eersten keer met één gulden boete, doch voor den tweeden keer met ontslag gestraft." Verder waren er artikelen betreffende de berekening van het loon, betaling van overwerk, het melden bij ziekte, het breken van ruiten in de werkplaatsen, enz.

Tegelijkertijd werd een „Reglement voor de Ziekenbos ten behoeve der werklieden van de Rijtuigfabriek van den heer J. J. Beijnes"[233]] vastgesteld. Deze „Ziekenbos" was opgericht op 1 Januari 1854 en is zoomede te beschouwen als een van de oudste ziekenfondsen voor werklieden in Nederland. Het bestuur bestond uit vier leden, waarvan één lid benoemd werd tot secretaris, „terwijl het Hoofd der Fabriek steeds als President zal ageren." Verplicht lid was ieder van het werklieden-personeel die één gulden of meer per week verdiende. De contributie bedroeg 1 % van het loon. Uitgekeerd werd bij ziekte van een langeren duur dan drie dagen vijftig procent van het weekloon, een uitkeering, die niet langer dan dertien volle weken mocht duren.

Ook hierin kan men slechts een blijk te meer zien van den ernstigen wil van den fabrikant om mede onder de eersten van zijn tijdgenooten naar vermogen bij te dragen in de verzorging van de stoffelijke nooden van zijne onderhebbenden. Dat dit geschiedde in een tijd toen de fabriek nog aan de Riviervischmarkt stond en er van het bouwen en leveren van spoorwegrijtuigen nog geen sprake was, kan onze waardeering slechts doen toenemen. Ook onder het personeel bleef in den loop der jaren de erkenning van dit alles levendig weerklank vinden. Erkenning, die mede ten grondslag zal hebben gelegen aan de vorming van de traditie, waarvan hierboven sprake was.

* * *

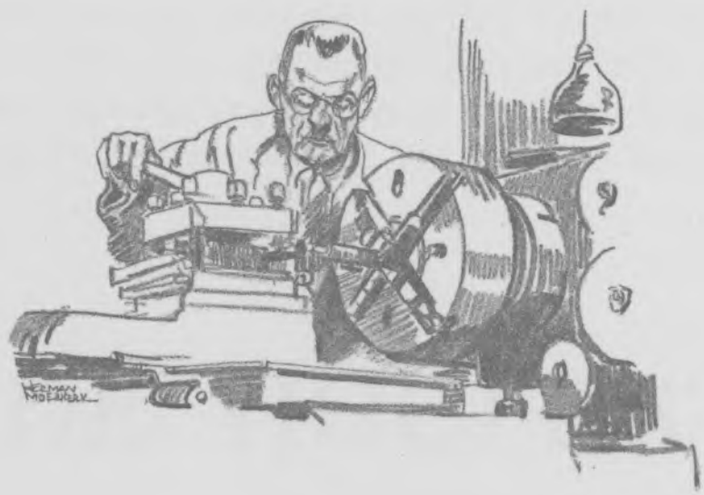
Met vooruitzienden blik had de stichter voor de leiding van zijn bedrijf gezorgd. Het feit dat sedert 1 Januari 1864 Antonie Johannes daarin als deelgenoot was getreden had weinig of niets veranderd aan de wijze van bestuur. En ook nadat in 1871 des stichters zoon, de op 17 September 1846 geboren JOHANNES JACOBUS FRANCISCUS, en in 1877 zijn op 17 Januari 1853 geboren neef JOHANNES WILHELMUS ANTONIUS, zoon van Antonie Johannes, als vennooten in de zaak waren opgenomen, bleef in den eersten tijd de leiding nog geheel in handen van Johannes Jacobus. Tot de laatste jaren toe bleef deze zijn persoonlijken stempel drukken op alle handelingen van beteekenis, die door de

vennootschap werden aangegaan. Brieven en andere stukken onderteekende hij meestal zelf. Toch had hij, door de tijdige opneming in de zaak van de beide jongere vennooten, dezen niet alleen den weg geëffend, maar ook hun belang direct ingesteld op het welzijn van de fabriek en hen in overwegende mate daarbij geïnteresseerd. Beiden, als toekomstige vertegenwoordigers, ieder voor zijn familie-aandeel, werden er aan gewend gezamenlijk het bedrijf te dragen.

Dit werd in ernst van hen gevraagd toen op 5 Maart 1888 Johannes Jacobus na een langdurig ziekbed het tijdelijke met het eeuwige verwisselde. Eenige maanden vroeger had de Koning ook diens persoonlijke diensten erkend door hem te benoemen tot Ridder in de Orde van den Nederlandschen Leeuw. In stilte mag hij tot het einde toe hebben gehoopt nog den vijftigsten verjaardag van de stichting zijner onderneming te beleven – in werkelijkheid ontbraken slechts enkele maanden. Wat hij in die halve eeuw bereikt had moet hem op het oogenblik van zijn heengaan een groote voldoening hebben geschonken – bij het bescheiden begin op de Riviervischmarkt in November 1838 kan het hem bezwaarlijk voor den geest hebben gestaan.

Ons is door een gelukkig toeval in het reeds vaker genoemde werk van Allan een opgave bewaard gebleven van alle rij- en voertuigen, die de fabriek tot in het sterfjaar van Johannes Jacobus Beijnes had vervaardigd en afgeleverd. Als een eenvoudige hulde aan den grondlegger van het bedrijf vinde deze opgave ook in dit Gedenkboek een plaats en blijve zoo mede voor het nageslacht behouden. Ziehier de opgave: „1e 883 *luxe-rijtuigen*, die zoowel hier te lande als in Frankrijk, Duitschland, Ned.-Indië, Japan, Perzië, enz. werden geplaatst; 2e 1156 *Spoorwegwagons*, die geleverd werden aan Z.M. den Koning; de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij; de Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij; de Maatschappij tot Exploitatie van Staats-Spoorwegen; de Noordbrabantsch-Duitsche Spoorweg-Maatschappij; de Centraal Spoorweg-Maatschappij; de Staats-Spoorwegen op Java; de Nederlandsche Posterijen; de Königliche Eisenbahn-Direction Frankfurt a/d Main; de Königliche Eisenbahn-Direction Köln.-rrh.; de Deli-Spoorweg-Maatschappij; de Koninklijke Beiersche-Bierbrouwerij, en de Heinekens Bierbrouwerij-Maatschappij; en 3e werden er sedert 1876 niet minder dan 956 *Tramwegwagons* gebouwd en afgeleverd aan de volgende Maatschappijen: de Amsterd. Omnibus Maatschappij;

de Rotterd. Tramweg-Maatschappij; de Ned. Rijnspoorweg; de Haarlemsche-, de Stichtsche-, de Leidsche-, de Arnhemsche-, de Eerste Groninger-, de Nederlandsche-, de Zuider-Stoom-, de Noord-Zuidhollandsche-, de Rijnlandsche Stoom-, de Geldersche Stoom- en de Noordbrabantsche Stoom-Tramweg-Maatschappijen; voorts aan de Gooische Stoomtram; de Stoomtramweg Maatschappijen 's Bosch-Helmond; de Stoomtram Gouda-Bodegraven; de Stoom-Tramweg Bergen op Zoom; de Stoomtram Amsterdam-Sloterdijk; de Holl. IJz. Spoorweg-Maatschappij; de Ooster Stoomtram-Maatschappij; de Tramweg Zandvoort; de Westlandsche Stoom-Tramweg-Maatschappij; de Maastrichtsche Omnibus-Maatschappij; de Dedemsvaartsche Stoom-Tramweg-Maatschappij; de Tram-Omnibus-Maatschappij Haarlem-Overveen-Bloemendaal; Stoomtram-Maatschappij Breskens-Maldeghem; de Stoom-Tramweg-Maatschappij Antwerpen-Bergen op Zoom-Tholen; de Haagsche Tramweg-Maatschappij; de 's Gravenlandsche Tramweg-Maatschappij; de Gorsselsche Tram-Omnibus-Maatschappij; de Geldersch-Overijselsche Stoomtram-Maatschappij; de Chemin de fer à voie étroite te Parijs; de Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij; de Ned. Indische Tramweg-Maatschappij; de Neu Wiener Tramway-Gesellschaft; de Compagnie des Tramway's du Département du Nord à Paris; de Société générale de Chemin de fer économique à Bruxelles; en de Tram-Omnibus Namurais." [234]]



DE FABRIEK ONDER NIEUWE LEIDING • BETERE TIJDEN EN ALGEMEENE BLOEI • WAARVAN OOK NEDERLAND PROFITEERT • BIJ BEIJNES HOUDEN BESTELLINGEN VOOR SPOOR- EN TRAMWEGMATERIEEL ELKANDER IN EVENWICHT • SALON-TRAMWEGRIJTUIG VOOR DEN SULTAN VAN DELI • VERDERE OPDRACHTEN VOOR INDISCHE EN NEDERLANDSCHE TRAMWEGEN • ZAKEN DOEN MET TRAMWEGMAATSCHAPPIJEN • BEIJNES ALS LEVERANCIER VAN TRAMWAGENS IN HET BUITENLAND • „EEN-ASSIG TRUCK-SYSTEEM" • VERSCHEIDENHEID VAN MODELLEN EN TYPEN VAN TRAMWAGENS ALS RESULTAAT VAN TWINTIGJARIGE ONTWIKKELING • TOENEMING VAN DE BESTELLINGEN DOOR DE SPOORWEGEN • CONCURRENTIE, DIE OP DEN DUUR BLIJKT MEE TE VALLEN • DE EERSTE RIJTUIGEN VOOR INTERNATIONAAL VERKEER • DE LEVERINGEN AAN DE N.Z.A.S.M. • SALONRIJTUIGEN VOOR DEN PRESIDENT DER ZUID-AFRIKAANSCHE REPUBLIEK EN VOOR DE DIRECTIE DER N.Z.A.S.M. • HET PRESIDENTS-RIJTUIG • WAT ER VERDER VOOR DE N.Z.A.S.M. GEBOUWD WERD • DE FABRIEKSGEBOUWEN SEDERT 1888 • AANSLUITING MET DE LOS- EN LAADLIJNEN DER H.IJ.S.M. • EEN NIEUWE DRAAIERIJ 1894 • VERGROOTING VAN DE WAGENMAKERIJ 1895 • DE GROOTE UITBREIDING VAN 1896 • TE VOREN ANDERE MOGELIJKHEDEN OVERWOGEN • BESCHRIJVING VAN DE FABRIEK NA DE VOLTOOIING • SOCIALE EN CULTUREELE INSTELLINGEN VOOR HET PERSONEEL • SAMENWERKING MET DE H.IJ.S.M. BIJ HET ZOEKEN NAAR GEËIGEND VIER-ASSIG DOORGANGSMATERIEEL VOOR VERRE VERBINDINGEN • 1888–1900 •

VIJFDE · HOOFDSTUK

VIJFDE HOOFDSTUK

ZOO moest voortaan de Koninklijke Fabriek van Rijtuigen en Spoorwagens de krachtige en persoonlijke leiding van haar stichter ontberen. Waarbij kwam, dat ook Antonie Johannes zich kort nadien uit de directie heeft teruggetrokken; 74 jaar oud overleed hij op 16 September 1891.

Gelukkig bleek de nieuwe generatie, die in 1888 het bestuur definitief in handen nam, tegen haar taak ten volle opgewassen. Dit behoeft niet te verwonderen. De beide jonge firmanten waren na hun voor dien tijd zeer verzorgde schoolopleiding, die door den jongste van de twee, den thans nog levenden heer J. W. A. Beijnes, aan de Technische Hoogeschool te Aken werd voltooid, reeds vroegtijdig in de fabriek opgenomen, met alle voorkomende werkzaamheden uit eigen practische ervaring ter dege bekend en tot in details ook met de leiding vertrouwd geraakt. De oudere firmant, de heer J. J. F. Beijnes, in hooge mate begaafd als constructeur, vóór alles een stoere werker en nog heden in de herinnering van het personeel voortlevend als „de groote Baas", en de jongere, van huis uit meer administratief aangelegd, beiden hadden van jongs af aan en in steeds grootere mate het bedrijf mee opgebouwd en gedragen, zoowel in goede als in kwade jaren.

Het had er allen schijn van of deze laatste waren nu voorgoed voorbij. Langzaam maar zeker was de phenomenale bloei begonnen, die binnen een menschenleeftijd de Europeesche samenleving naar een tot dusver nimmer bereikte hoogte van welstand en materieele beschaving zou voeren. Ook Nederland heeft daarvan zijn deel gekregen. Van het toenemend wereldverkeer profiteerden na onze scheepvaart en onzen handel ook onze spoorwegen. Voor de industrie waren de voordeelen misschien minder groot, maar ook aan haar ging de welvaart van dien tijd niet ongemerkt voorbij. De eene bloei deelde zich aan den anderen mee.

Groote plannen, hier en in Indië, die lang op uitvoering hadden gewacht, werden achtereenvolgens aangepakt. En ook in andere werelddeelen zocht en vond Nederlandsche energie weer terreinen en middelen voor haar ontplooiing. Ik noem hier alleen Zuid-Afrika met zijn Boerenrepublieken.

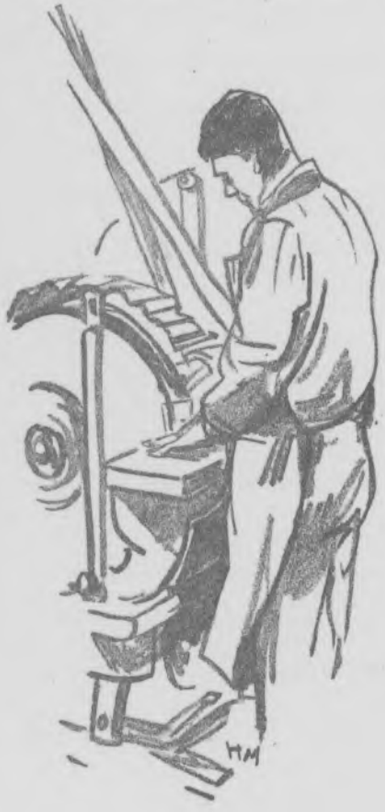
In mindere mate dan voorheen werd thans ook in het binnenland de eigen industrie voorbijgezien. De Spoorwegmaatschappijen hielden zich over 't algemeen aan den wenk van de Regeering en al gingen van tijd tot tijd nog posten, waaronder belangrijke, naar den

vreemde, steeds meer bleek toch de wil aanwezig bij bestellingen van rollend materieel – behalve dan van locomotieven – ook de Nederlandsche nijverheid te gedenken.

* * *

Gedurende de eerste jaren stegen weliswaar de bedragen van het door Beijnes geleverde spoorwegmaterieel nog niet uit boven die in tramwegrijtuigen omgezet. Van deze laatste waren nog in den zomer van 1888 in bewerking genomen acht vier-assige rijtuigen voor de stoomtram Den Haag–Scheveningen, een aantal ijzeren onderstellen voor de Samarang–Joana Stoomtram-Maatschappij, twee omnibus-trams voor Namen, twee lange tweepaards-trams voor de A.O.M., enz. In den winter 1888-89 kwamen daar aan complete voertuigen bij: o.a. een twintigtal rijtuigen van verschillend type voor tramwegmaatschappijen hier te lande en ongeveer vijftig personen- en goederenwagens voor de Oost-Java-Stoomtram, de Samarang–Joana- en de Nederlandsch-Indische Tramwegmaatschappij in Indië.
Een object, waarvan het belang destijds nogal hoog werd aangeslagen, was het salonrijtuig dat in het laatst van 1888 door de Deli-Maatschappijen aan den Sultan van Deli werd aangeboden. Met de Deli Spoorweg Maatschappij voerde Beijnes sedert een of twee jaren correspondentie. In Januari 1886 werd een partijtje ijzerwerk voor onderstellen geleverd.[235] En in den zomer van 1887 werden de eerste besprekingen gevoerd over het bewuste salon-rijtuig.[236] Kort daarop zond de Koninklijke Fabriek een begrooting met teekeningen enz. in. Voor *f* 10.000.– kon het rijtuig worden geleverd en op 19 September volgde de bestelling.[237] Beijnes, die niet ten onrechte de opdracht als een post van vertrouwen beschouwde, hoopte, dat wanneer men over de levering tevreden zou zijn, dit wellicht voor de Deli Spoorweg Maatschappij een reden zou kunnen worden tot het plaatsen van meerdere bestellingen. Inderdaad zijn er den eersten tijd ook opdrachten gevolgd, eerst voor de levering van tien, daarna nog eens van zeven rijtuigen.
Het salon-tramwegrijtuig voor den Sultan kwam in April van het volgende jaar voor de aflevering gereed. In het weekblad „De Locomotief" van 18 April '88 komt een korte beschrijving ervan voor, waaraan het volgende ontleend is: „het rijtuig is lang 8.5 M., heeft 2 assen en een ijzeren raam, waarop een kast van teakhout is gebouwd met ijzeren paneelen. Het rijtuig bevat aan de eene zijde een ruim balcon, aan alle zijden voorzien van

rieten jalousieën en waarop enkele Weener stoelen met draaiende zittingen geplaatst zijn. Van het balcon komt men door een kleinen gang, aan welks zijden zich een cabinet de toilette en een buffet bevinden, in het salon, dat zeer smaakvol gemeubeld is; als een soort van troon bevindt zich daarin aan het uiteinde op een kleine verhevenheid een vergulde stoel; het verdere ameublement bestaat uit twee met leder bekleede fauteuils, twee canapé's, waarvan de zittingen uitgeschoven kunnen worden, en 2 notenhouten hoekkastjes.
In het salon is een parketvloer, terwijl de wanden en het plafond, voor zooverre geen binnenbetimmering uit Italiaansch notenhout aangebracht is, versierd zijn met beschilderd doek. Voor de verlichting zijn op het balcon sierlijke rijtuiglantaarns aangebracht, terwijl daarvoor in het salon candelabres opgehangen zijn.
Het rijtuig is van buiten donkerblauw geschilderd, terwijl op de paneelen het Nederlandsche wapen is aangebracht, aan weerszijden waarvan zich bevindt het monogram der maatschappij en de Tjap (zegel) van den Sultan."
Als haar persoonlijke meening schreef de redactie neer, dat de firma Beijnes „door dat rijtuig opnieuw bewezen (heeft) in staat te zijn niet alleen deugdzaam maar ook zeer geacheveerd werk te kunnen leveren." [238] Het kostbare geschenk werd op 17 December 1888 door Z.M. den Sultan „welwillend aanvaard."



* * *

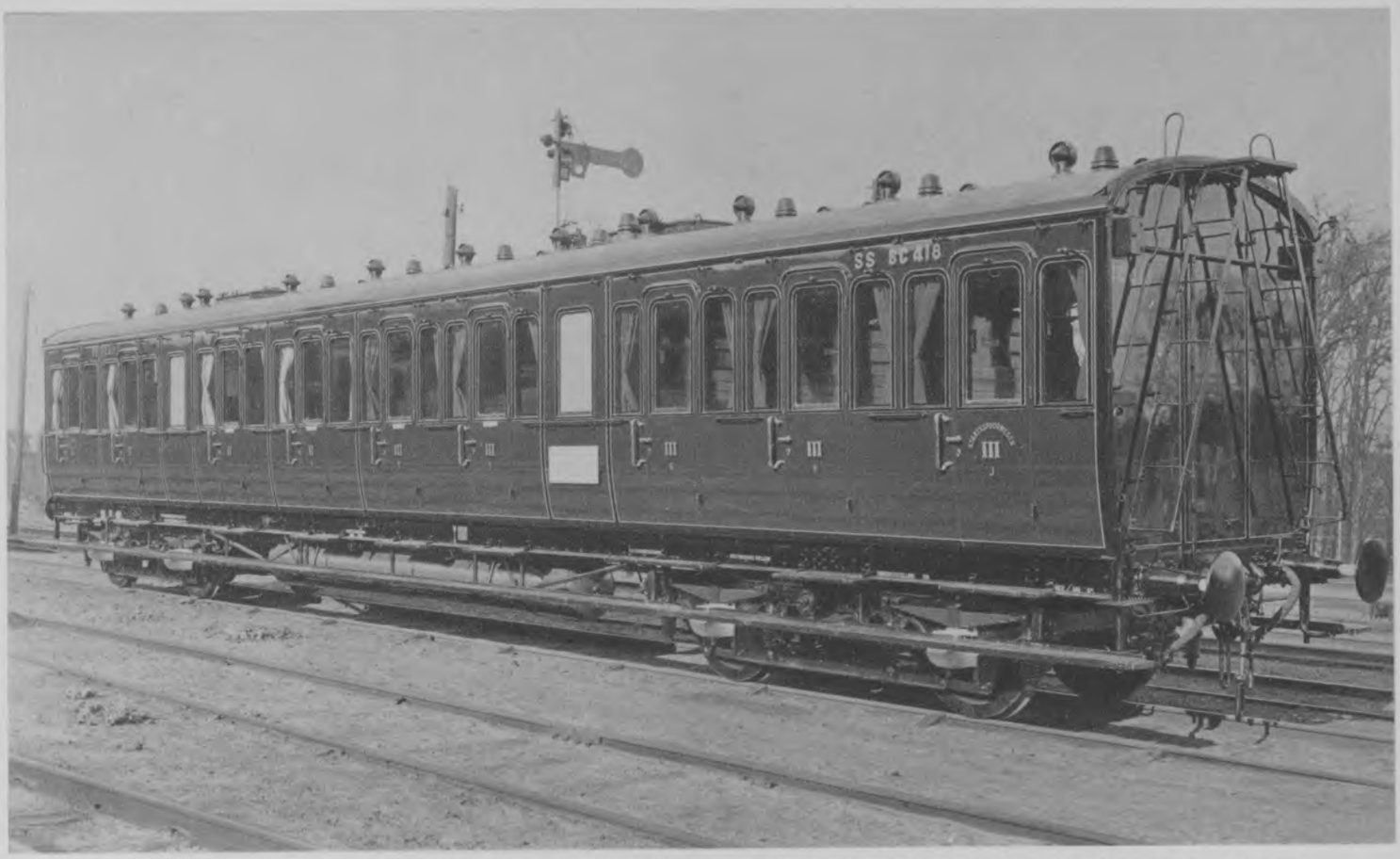
Al was het nu ook niet de Deli Spoorweg Maatschappij, van welke de belangrijkste orders kwamen, in steeds grooter hoeveelheden gingen in de nu volgende jaren heel en half afgewerkte tramwegrijtuigen naar Indië. Het is niet wel doenlijk en ook niet noodig stuk voor stuk alle opdrachten of zelfs maar de belangrijkste hier te memoreeren. Jaar in jaar uit werden tientallen rijtuigen en wagens voor de Indische tram- en smalspoorwegen afgeleverd om, zorgvuldig in kisten verpakt, via Amsterdam of Rotterdam hun lange reis over zee te aanvaarden. In sommige jaren waren het er meer dan honderd.

Niet alleen uit Indië, ook uit Nederland bleven de bestellingen voor tramwegmaterieel regelmatig binnenkomen. Weliswaar betrokken de meeste maatschappijen hier te lande gewoonlijk geen groote hoeveelheden in eens. Onder de belangrijkste bestellingen van dezen tijd noem ik die van de slechts korten tijd bestaan hebbende Centraal Tram-Omnibus Maatschappij te Amsterdam[239]] en van de Utrechtsche Tramweg Maatschappij,[240]] die in Februari en November 1890 elk tien rijtuigen tegelijk bestelden. Een jaar later moesten voor de Dedemsvaartsche Stoomtram[241]] acht groote rijtuigen worden gebouwd, enz. Meestal echter waren de bestellingen kleiner en betrof het aantallen van vijf of drie stuks of minder, die moesten worden geleverd. Er was hieraan vrij veel werk verbonden. Niet alleen verschilde in veel gevallen de spoorwijdte, waarvoor de gelijktijdig of ongeveer gelijktijdig opgegeven rijtuigen moesten worden gebouwd, maar bovendien had elke maatschappij haar eigen inzichten en daarmede strookende eischen.

Ook de wijze van zaken doen in het algemeen, met deze vele ondernemingen en ondernemingkjes, wier aantal zich voorshands nog bleef uitbreiden, vorderde heel wat energie. Vooral de financieele afwikkeling van de eenmaal aangegane contracten vereischte den noodigen tact en vaak ook bijzondere voorzorgen. In meerdere maatschappijen was Beijnes financieel geïnteresseerd; hij bezat een of meer aandeelen of fungeerde als commissaris. Toch was er nog al eens vertraging in de betaling. Een heel enkele maal moest een dubieuze post uiteindelijk wel eens worden afgeschreven. Maar over 't algemeen kwam de afrekening ten slotte toch terecht.[242]] Onder deze bedrijven groeide het aantal van de door de Koninklijke Fabriek geleverde tramwegrijtuigen; blijkens een advertentie uit het jaar 1892 was het cijfer in dat jaar geklommen tot 1347.[243]]

Steeds grooter bekendheid als leverancier van voortreffelijk tramwegmaterieel kreeg Beijnes' Koninklijke Fabriek in het buitenland. Er kwamen aanvragen voor het leveren van wagens uit St. Petersburg, uit Lissabon en Barcelona, uit meerdere plaatsen in Frankrijk, waar de Hollandsche rijtuigen zoozeer den naijver wekten van sommige Fransche fabrikanten, dat men begon met ze zonder meer na te maken. Fransche handelaren en ingenieurs reisden in de jaren 1889 en 1890 de Nederlandsche spoor- en tramwegmaatschappijen af om de teekeningen machtig te worden, die Beijnes, na er een paar maal ingeloopen te zijn, niet langer distribueerde! Een bepaalde Fransch-Belgische fabriek liet

TEGELTABLEAU DOOR HET PERSONEEL AAN DE VENNOOTEN AANGEBODEN BIJ GELEGENHEID VAN HET 50-JARIG BESTAAN VAN HET FABRIEKSGEBOUW AAN HET STATIONSPLEIN



GEMENGD RIJTUIG 2e EN 3e KLASSE. EEN DER ZESTIG STUKS IN 1914 EN 1915 VOOR DE S.S. GEBOUWD

EEN DER STALEN RIJTUIGEN 3e KLASSE MET 12 COUPÉ'S VOOR DE N.S. GEBOUWD

in Rijssel van de aldaar geleverde rijtuigen de onderstellen uitteekenen, die ze in Haarlem tevergeefs had getracht te koopen en exposeerde deze teekeningen als eigen ontwerpen op de Wereldtentoonstelling van 1889 te Parijs.[243]]

Het betrof een door Beijnes in het begin van de tachtiger jaren voor de Amsterdamsche Omnibus Maatschappij geconstrueerd z.g. „één-assig truck-systeem," dat later herhaaldelijk verbeterd werd en van lieverlede groote belangstelling genoot, maar ten slotte door de meer-assige trucks geleidelijk weer verdrongen is. Twee in horizontale richting draaibare assen, onderling door diagonaals-gewijze werkende stangen verbonden en afhankelijk van de beweging van het trekwerk, vormden het essentieele gedeelte van dit systeem, waarmede bij een radstand van drie meter zonder bezwaar door bogen van 15 m. en zelfs 10 m. straal kon worden gereden en dat een tijd lang in verschillende landen gepatenteerd was. Vooral in het binnenland zijn deze trucks bij zeer vele tramwegmaatschappijen toegepast.

Na ons land was het vooral Frankrijk, waar dit systeem een belangrijk afzetgebied vond. Behalve een twintigtal rijtuigen van de Compagnie des Tramways du Département du Nord, die tusschen Rijssel en Roubaix-Tourcoing reden, had ook de Compagnie Générale des Omnibus te Parijs[245]] reeds in 1888 een viertal van hare rijtuigen op deze trucks gemonteerd, die van den Trocadéro naar de buitenwijken liepen. Ze voldeden zoo goed, dat de Compagnie besloot voor de Wereldtentoonstelling van 1889 een geheel nieuw rijtuig te bouwen, waarvan het complete onderstel met trucks en alles wat er verder toe hoorde door Beijnes geleverd werd.

De maatschappij behaalde met dit rijtuig de gouden medaille. De firma Beijnes zelf, de uitvindster van het truck-stel, die eveneens met dit materieel of in ieder geval met teekeningen en plannen daarvan op de groote tentoonstelling exposeerde, moest tevreden zijn met een bronzen medaille! Haar herhaald beklag bij den Raad van Beheer bleef zonder uitwerking. Wel vond het systeem, dat men overigens lustig bleef namaken, steeds meer aftrek. Zoo moest Beijnes in 1890 veertig, en in 1893 weder tachtig nieuwe stellen bouwen voor dezelfde Compagnie des Omnibus te Parijs.

Van de vele verdere aanvragen uit het buitenland – ze kwamen in de beide volgende jaren tot uit Helsingfors en zelfs uit Teheran – had die van de „Hannoversche Strassenbahnen"

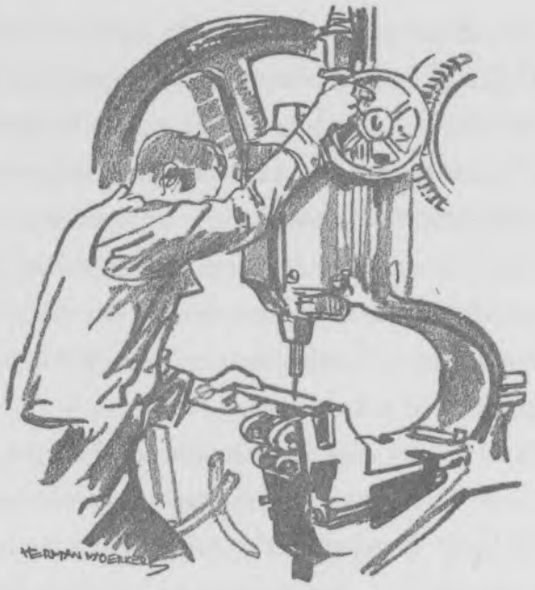
nog het beste resultaat. Aan deze onderneming werden eerst drie en enkele maanden later, in 1890, nogmaals zeven rijtuigen geleverd. Aanbiedingen in die dagen aan Berlijnsche en Casselsche maatschappijen gedaan bleven, voor zooveel ik heb kunnen nagaan, zonder gevolg.

Nu was het risico, dat deze en andere zaken met het buitenland meebrachten, naar verhouding heel wat grooter, vooral wanneer, zooals met betrekking tot ondernemingen in verderaf gelegen landen veelal het geval was, met tusschenpersonen moest worden onderhandeld. Niet steeds kon men op dezen voldoende staat maken. Een zaak, die in den beginne heel wat beloofde, werd zoo b.v. voor een Argentijnsche tramwegonderneming in Buenos-Aires van Londen uit begonnen. Bij concurreerenden prijs werd een waarschijnlijke levering van 100 à 150 rijtuigen in het vooruitzicht gesteld. Een kleine proeforder van drie rijtuigen van verschillend en ten deele geheel nieuw type werd ontvangen en met de meeste zorg uitgevoerd. Beijnes, die, zooals hij zelf schreef, de opdracht als een eerezaak en niet als een handelszaak had opgevat, maakte drie rijtuigen, waarover o.a. de directeur van de Amsterdamsche Omnibus-Maatschappij zich zeer waardeerend uitliet. Tevergeefs echter noodigde de directie haar Londensche opdrachtgevers uit om zich van de afwerking der rijtuigen en de verpakking in de kisten, voor het transport over zee, te komen overtuigen. Hiervoor hadden de heeren geen tijd. De wagens vertrokken via Antwerpen naar Buenos-Aires. De fabrikant kreeg wel zijn geld, doch hoorde van de zaak verder niets meer, zelfs niet op herhaalde navraag. [246]]

* * *

Wie, als schrijver dezes, alvorens afscheid te nemen van dit hoofdstuk over tramwegen en tramwagens, nog even het album doorbladert met lithographieën, dat de firma op het einde van de tachtiger of in het begin van de negentiger jaren voor reclamedoeleinden deed samenstellen, zal met respect, zoo niet met bewondering, de verscheidenheid van modellen en typen ontwaren, die het resultaat vormen van de ontwikkeling gedurende twintig jaar van een zoo simpel ding als een tramwegrijtuig oorspronkelijk was. Heel deze ontwikkeling was – anders dan bij de spoorwegen – naar teekening en berekening product van Beijnes' industrie. Men voelt als het ware aan, hoe ook in dit nieuwe object het talent en de

persoonlijke hoedanigheden van den wagenbouwer bij de gratie Gods zich hebben verlustigd en uitgevierd – ten voordeele van het bedrijf in zijn geheelen omvang.
Uiteindelijk liep de ontwikkeling van het betere materieel voor stoomtramwegen in de latere dagen haast volkomen parallel met die van het groote spoorwegmaterieel; iets waarvan men zich thans nog overtuigen kan aan een met buitengewone zorg afgewerkt model van een Semarang-Cheribon-rijtuig in het Nederlandsch Spoorwegmuseum.



* * *

Tot zoover de tramwagens. Ook in het luxe-rijtuigvak gingen er nog steeds bedragen van ettelijke duizenden guldens per jaar om. De meest gevraagde modellen werden regelmatig in voorraad gehouden en uit de hand verkocht tegen prijzen, die varieerden van *f* 800.– tot *f* 2500.–.
Toch zou de gezamenlijke behoefte aan materieel voor de verschillende stoom- en paardentrammen, zelfs wanneer men de Indische en de altijd wat onzekere buitenlandsche afnemers er bij berekent, en aan luxe-rijtuigen niet voldoende zijn geweest om de Koninklijke Fabriek van Rijtuigen en Spoorwagens opnieuw tot werkelijken bloei te brengen, wanneer op den duur de bestellingen van de groote spoorwegmaatschappijen zouden zijn uitgebleven.
Waarbij nog kwam dat, ten gevolge van de toenemende vraag naar railvoertuigen, zich ook hier te lande de concurrentie niet onbetuigd had gelaten. In oude jaargangen van het weekblad „De Locomotief" komt men van tijd tot tijd de namen tegen van nieuwe ondernemingen. Ernstiger liet zich de mededinging aanzien, die het gevolg zou kunnen zijn van de reorganisatie van de Koninklijke Fabriek van Stoom- en andere Werktuigen te Amsterdam, die op 22 Mei 1891 onder den naam van „Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel, genaamd „Werkspoor" als een nieuwe phoenix uit haar asch verrees.

Aan deze reorganisatie toch hadden ook de beide spoorwegmaatschappijen, S.S. en H.IJ.S.M., een werkzaam aandeel genomen door het verstrekken van een rente-garantie.[247]] De situatie ontwikkelde zich echter al spoedig zóó, dat Werkspoor zich van den beginne af meer op het vervaardigen van goederenwagens en later ook van locomotieven is gaan toeleggen,[248]] terwijl Beijnes bij voorkeur personenrijtuigen bleef bouwen.

Ook kan men zich afvragen of, wat zich in den beginne vooral liet aanzien als concurrentie, ten slotte niet heeft meegewerkt om mede de positie van Beijnes' industrie, vooral in den voortaan gezamenlijk gevoerden strijd tegen buitenlandsche mededinging, eer te verstevigen dan te verzwakken.

Ik bleef een oogenblik langer bij deze gebeurtenis staan, omdat ze nog een ander aspect heeft. In het in 1927 uitgegeven gedenkboek „Honderd Jaar Machine-Industrie op Oostenburg. Amsterdam" schrijft dr. de Boer op bldz. 90: „Bij den opzet der nieuwe zaak had men.... het voornemen den bouw van spoorwegmaterieel ter hand te nemen. Men dacht aanvankelijk slechts aan den bouw van wagens en spoorwegrijtuigen en de spoorwegmaatschappijen hadden daarbij hare medewerking toegezegd.

Ervaring op dit gebied had men eigenlijk niet; er was nog een oude baas in dienst, die ook in dit bedrijf bij de Koninklijke fabriek (te Amsterdam) reeds was werkzaam geweest."

De hier gecursiveerde zinsnede moet ik onwillekeurig in verband brengen met het bestaan van een schriftelijk verzoek van de H.IJ.S.M. aan Beijnes, beoogende het leenen of verschaffen aan Werkspoor van bazen. De tegenwoordige directeur, ir. Bekkers, heeft mij herhaaldelijk over dezen brief gesproken en kan zich met zekerheid herinneren hem vóór 1930 gezien te hebben. Het is zeer jammer, dat ik van dezen brief, die dunkt mij alleen op het jaar 1891 betrekking kan hebben, geen spoor meer heb kunnen vinden.

* * *

Keeren we na dit uitstapje tot de groote Spoorwegmaatschappijen terug, dan vinden we in de jaarverslagen van den eersten tijd den naam Beijnes meestal wel vermeld, doch de leveringen zijn noch talrijk, noch belangrijk.

Voor de S.S. werd nog in 1888 een zestal gemengde rijtuigen met postafdeeling, die Beijnes in 1879 had gebouwd, veranderd in postrijtuigen met één compartiment eerste

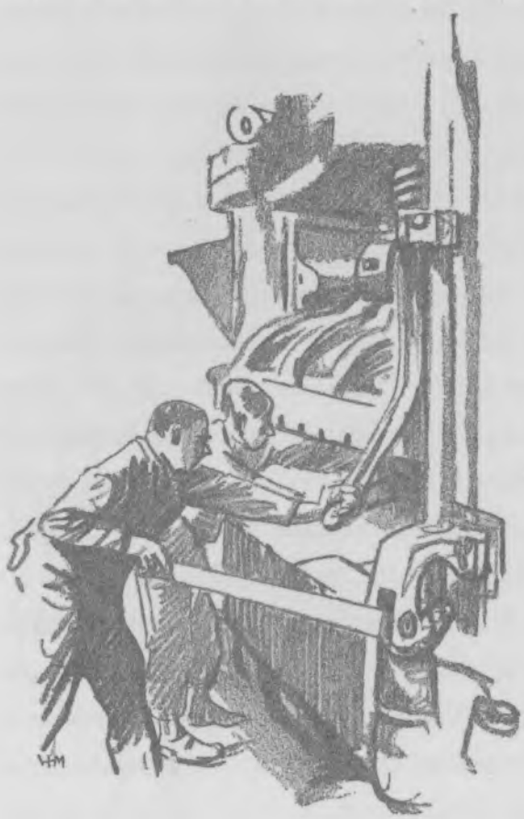
klasse. [249]] Het waren vrij kleine voertuigen op drie assen, die bij deze gelegenheid met Westinghouse-rem [250]] werden uitgerust. In hetzelfde jaar werden contracten afgesloten voor vijf bagagewagens met postafdeeling en voor veertien gewone bagagewagens, alle met drie assen en Westinghouse-rem. Verder werd een aanvraag ontvangen voor de levering van 200 gesloten goederenwagens. Aangezien de leveringstijd erg kort was en er bovendien vrij veel werk voor anderen onderhanden was, oordeelde de directie het voorzichtig slechts op een vijftigtal van deze wagens in te schrijven. [251]] De S.S. schijnt daar evenwel niet op in te zijn gegaan. Ook in de volgende maanden werd nog een paar maal op de levering van goederen- en veewagens ingeschreven, zonder dat een bestelling plaats vond. De meeste dezer voertuigen zullen door Werkspoor geleverd zijn.

Gedurende het jaar 1890 werden van de Exploitatie-Maatschappij geen bestellingen ontvangen, maar in den herfst van het volgende jaar werden eerst een drietal tram-bagagewagens en kort daarop vijfentwintig gemengde rijtuigen besteld. [252]] De prijs bedroeg 10000.– gulden per stuk. Het waren drie-assige rijtuigen, elk met drie compartimenten tweede en twee-en-een-half compartiment eerste klasse. Het halve compartiment eerste klasse bevond zich aan het ééne einde van het rijtuig. Behalve een bank met vier zitplaatsen was er een opklapzeteltje, dat voor een halve plaats telde. En in het jaarverslag van de S.S. over het jaar 1892 staat nog altijd te lezen: „.... 24 rijtuigen 1e en 2e klasse AB 461–484, 20 1/2 zitplaats eerste klasse, 30 zitplaatsen 2e klasse.... [253]]

Zeer veel werk werd door Beijnes gemaakt van de uitvoering van twee rijtuigen met zijgang en intercommunicatie, ongeveer te zelfder tijd besteld. Deze waren bestemd om als slaaprijtuigen dienst te doen tusschen Vlissingen en Weenen; ze liepen op drie assen en hadden uitschuifbare zittingen. Het waren, voor zoover ik weet, de eerste in ons land vervaardigde rijtuigen met harmonica-verbinding. Portieren aan de beide uiteinden gaven toegang tot één doorloopende zijgang, van waaruit twee coupé's eerste en vijf coupé's tweede klasse benevens een kleine retirade bereikbaar waren.

Deze rijtuigen zijn te vergelijken met een tweetal omstreeks denzelfden tijd voor de H.IJ.S.M. gebouwde drie-assige rijtuigen, eveneens met vijf compartimenten en een zijgang, doch zonder intercommunicatie, waarvan hieronder sprake zal zijn. Aan de vervaardiging en de afwerking werd, zooals gezegd, door Beijnes zeer veel zorg besteed en bij het bezoek van

H.H.M.M. de Koningin en de Koningin-Regentes aan de fabriek op Vrijdag 23 September 1892, [254]] figureerden deze rijtuigen op het eerste plan. De ontwerpen waren afkomstig van het Hoofdbureau der S.S. te Utrecht en een viertal van deze rijtuigen was kort te voren in het buitenland (Nürnberg) gebouwd. Beijnes maakte de constructie iets zwaarder en verbeterde de stoffeering. De Nürnberger wagens wogen 19600 kg., die van Beijnes 20700 kg. Ondanks de gekoesterde groote verwachtingen werden noch voor S.S. noch voor H.IJ.S.M. verdere rijtuigen van dit type gebouwd.



Trouwens van de S.S. kwamen in de eerstvolgende vier of vijf jaren in 't geheel geen orders meer binnen. Niet onmogelijk is een klein geschil over een in een van de nieuwe AB rijtuigen gesprongen stoompijp in Januari 1893 daaraan niet vreemd geweest. [255]] Eerst van 1897 af hebben weer nieuwe opdrachten plaats gevonden.

Aan werk ontbrak het overigens in den loop der jaren hoe langer hoe minder. Herhaaldelijk moesten aanvragen tot het bouwen van goederenmaterieel worden afgezegd. Zoo konden in den winter 1891-2 alleen voor S.S. 250 goederen- en veewagens, [256]] in November 1892 weer honderd open goederenwagens, niet worden geleverd. [257]] En in Februari 1896 werden opnieuw 50 gesloten goederenwagens voor deze Maatschappij niet aangenomen. [258]] Eerst in de daarop volgende maand Maart begonnen opnieuw leveringen van personenmaterieel voor deze Maatschappij. Wij komen hierop nog nader terug.

Betrok de S.S. ook in deze jaren nog altijd vrij groote hoeveelheden uit het buitenland, de H.IJ.S.M. vervaardigde veel in haar eigen werkplaats in Haarlem (in 1890 acht rijtuigen, vijf bagagewagens en niet minder dan honderd open en gesloten goederenwagens.) [259]]

Ook bleef deze werkplaats bij voortduring een soort laboratorium, waar allerlei nieuwigheden werden uitgedacht, geconstrueerd en beproefd. Heel wat speciale voertuigen zijn er in den loop der jaren gemaakt; o.a. in 1885 de beide oudste gemengde rijtuigen op draaistellen in ons land. In de jaren vóór 1890 evenwel gingen ook van de H.IJ.S.M. geregeld groote bestellingen vooral naar Duitschland.

Kort na 1890 is dit veranderd; ik heb niet kunnen nagaan door welke oorzaak of oorzaken.

Echter werd in de maand Februari 1891, voor het eerst weer na langen tijd, door de Koninklijke Fabriek van Rijtuigen en Spoorwagens met succes een poging gedaan om de levering te bemachtigen van een gedeelte van de in den loop van het jaar voor haar vroegere cliënte benoodigde nieuwe rijtuigen. In een 13 Februari gedagteekend schrijven [260]] neemt J. J. Beijnes aan te maken en te leveren ten dienste der Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij: „*Tien Stuks Derde Klasse Rijtuigen* (Coupé's systeem). Geheel compleet als uitgedrukt in het daarbij behoorend bestek en desbetreffende teekeningen tot den prijs van *zes duizend zeshonderd Gulden*, zegge *f* 6600.– per stuk," en „Tien stuks Gemengde Rijtuigen (Coupé's systeem) geheel compleet.... tot den prijs van: *Twaalfduizend gulden*, zegge *f* 12000.– per stuk." De levering van de 3e klasserijtuigen moest nog in den loop van het jaar plaats hebben; die van de 1e en 2e klasserijtuigen in 1892.

De beslissing van den Raad van Administratie, waarbij de opdracht werd verstrekt, gewerd Beijnes op 3 Maart en zijn bericht van ontvangst eindigde met de woorden: [261]] „Met alle zorgen zullen wij Uwe bestelling uitvoeren ten einde Uwe tevredenheid te verwerven."

Men kan er intusschen van verzekerd zijn, dat bij de H.IJ.S.M. de diensten niet vergeten waren, die Beijnes in vroeger jaren aan de maatschappij bewezen had. En onverminderd was de waardeering gebleven voor het eerder door hem geleverd werk.

De rijtuigen van de derde klasse, waarvan de levering thans het eerst aan de beurt was, waren nog van het oude systeem met zes compartimenten en op twee assen, ongeveer zooals Beijnes er in 1877 reeds een aantal geleverd had. Alleen waren ze ongeveer 25 cm. hooger en voor de eerste maal begon zich dat ietwat stijve, maar toch zoo voorname en karakteristieke profiel [262]] af te teekenen, dat de sedert 1890 ontstane H.IJ.S.M.-rijtuigen op den eersten blik doet onderscheiden van alle andere. De eerste en tweede klassewagens waren op drie assen en hadden zes ($5\,^1/_2$) compartimenten. De radstand bedroeg 7 m. Na de zes vijfbaks rijtuigen die Beijnes in 1884 had gemaakt en waarvan de radstand nog slechts 6.75 m. bedroeg, waren dit de eerste grootere drie-assers, die tot dusver in de fabriek waren gemaakt. Nieuw was bij beide, de gemengde en de derde klasse rijtuigen, de uitrusting met een inrichting voor stoomverwarming.

De hier besproken typeeringen en nieuwe toepassingen vertegenwoordigen slechts zeer enkele van de vele verbeteringen, die vooral in deze jaren de ontwikkeling en het bouwen van spoorwegmaterieel in geheel nieuwe banen hebben geleid. Van nu af zijn de rijtuigen al maar grooter, comfortabeler en tot in de laatste jaren toe ook zwaarder geworden. Kort nadat voor S.S. de beide hierboven [263]] besproken slaaprijtuigen voor den dienst Vlissingen-Weenen gereedkwamen, was voor de H.IJ.S.M. een model gemengd-rijtuig met zijgang en retirade in aanbouw voor den internationalen dienst van en naar Hoek van Holland. Dit type had niet, zooals het voor de S.S. gebouwde, intercommunicatie, maar voldeed overigens aan zeer hooge eischen. In het verslag over het jaar 1892 lezen wij op blz. 42 dienaangaande: „In de fabriek van den Heer Beijnes te Haarlem werd voor proef een rijtuig aangemaakt van een nieuw type, gekozen met het oog op het Engelsch verkeer. De vijf afdeelingen waarin dit rijtuig, als andere coupé rijtuigen, is verdeeld, worden door een langs een der zijwanden loopende gang, onderling verbonden. Deze gang staat in verbinding met een kabinet. Bij den proefrit bleek dit rijtuig, dank zij den langen radstand (8 meter) en den goeden bouw, zeer rustig te loopen. Met den aanmaak van nog elf dezer rijtuigen werd aangevangen."

Deze elf rijtuigen, [264]] die tegen den prijs van zestien duizend gulden [265]] per stuk werden aangenomen, konden reeds 1 Juni 1893 worden afgeleverd. Het waren pronkstukken van wagenbouwerskunst. Dat ze desondanks niet zeer veel jaren zijn gebruikt geworden voor

den dienst waarvoor ze gebouwd waren, hield verband met de door de internationale concurrentie steeds hooger opgevoerde eischen, die het reizend publiek ging stellen. Met name in Duitschland was men, Amerikaansche modellen navolgend, in dien tijd begonnen voor het verkeer op grooten afstand, in plaats van de tot dan toe gebruikte drie-assige wagens steeds meer vier-assige rijtuigen te bouwen.

En zoo neemt dan ook reeds op 21 October van hetzelfde jaar 1893 [266]] de directie van Beijnes aan „te maken en te leveren ten dienste van de Holl. IJzeren Spoorweg Maatschappij te Amsterdam:

Twee groote Zijgang-Rijtuigen volgens door U verstrekte teekening met de door mij voorgestelde wijzigingen, in de verdeeling met meerdere lichtramen in de zijvakken.

De geheele rijtuigkast compleet, franco station Haarlem.... ten Uwen genoege afgeleverd, in principe geheel overeenkomende met de geleverde ABZ-rijtuigen en met bijlevering van de.... meerdere deelen dan in de laatst geleverde ABZ rijtuigen.... vóór of op 1 Mei 1894 tot den totalen prijs van *negentien duizend zes honderd Gulden*, zegge *f* 19600.—."

„Door Uwe Maatschappij zullen worden verstrekt de twee geheel complete onderstellen op trucks, met buffers, trekwerk, remwerk, gasketels en toebehooren, enz."

De hier bedoelde trucks waren afkomstig van een tweetal rijtuigen, in de jaren 1885–'86 in de werkplaats der H.IJ.S.M. te Haarlem eveneens voor den internationalen dienst ontworpen en gebouwd, die echter niet voldeden en later werden „gedeeld," ieder in een rijtuig eerste en een rijtuig tweede klasse; het eerste onder gelijktijdige verlenging met één coupé.

De door Beijnes vervaardigde nieuwe rijtuigen konden, na op 13 December definitief te zijn besteld, begin Juli 1894 worden afgeleverd. In het jaarverslag van de H.IJ.S.M. over dat jaar [267]] worden ze omschreven als: „2 rijtuigen 1e en 2e klasse met doorgang en overdekte balcons (rijtuigbalgen) voor het verkeer Hoek van Holland–Duitschland, ingericht om te loopen in zoogenaamde harmonica-treinen. Ze zijn genummerd 299 en 300 en rusten op twee-assige schamelstellen, ze hebben 12 zitplaatsen eerste en 24 zitplaatsen tweede klasse, een compartiment voor den conducteur en twee kabinetten." Dit wil zeggen, dat de beide eerste klassecoupé's ieder zes en de drie tweede klassecoupé's ieder acht plaatsen boden. Dit is later, in 1901 meen ik, veranderd. De gebezigde trucks hadden al eerder niet voldaan en werden reeds in Juli 1895 vervangen door nieuwe schamelstellen van Ameri-

kaansch model. In dezen vorm zijn ze het prototype geworden voor al het latere D-treinmaterieel der H.IJ.S.M. Slechts werd dit in het vervolg met zes in plaats van met vijf coupé's gebouwd, zoodat de lengte van twee volgende rijtuigen, in den zomer van 1896 afgeleverd, bijna achttien en een halven meter bedroeg.

Met den aanbouw van deze nieuwe ,,vestibule-rijtuigen" werd in 1895 begonnen: 28 September van dat jaar deelde Beijnes aan de H.IJ.S.M. mede [268]] den bouw aan te nemen van: ,,*Twee stuks Gemengde Rijtuigen* met zijgang, souffletten en Buffetten, [269]] gemonteerd op trucks.... tot den prijs van *vierentwintig duizend vijfhonderd Gulden* (*f* 24500.–) per Rijtuig." (Wij komen op deze rijtuigen terug bij de beschrijving van het nieuwe fabrieksgedeelte in 1896. – Vgl. blz. 194 e.v.)

Van het in 1893 en volgende jaren verder gebouwde materieel memoreer ik nog een twintigtal derde klasserijtuigen, ongeveer gelijk aan de in 1892 geleverde. Merkwaardigerwijze waren er vijf van deze rijtuigen, die alle van stoomverwarming waren voorzien, bovendien ingericht voor verwarming met briketten. Ze liepen, zooals men zich herinneren zal, nog op twee assen. Drie assen daarentegen hadden, behalve de reeds genoemde gemengde rijtuigen voor internationaal verkeer, ook een tiental in 1894 afgeleverde gewone coupé-rijtuigen van het gemengde type.

Korten tijd later was men eindelijk ook voor de derde klasserijtuigen tot het stelsel van drie assen genaderd. In den herfst van 1894 werd n.l. een contract geteekend voor de levering van vijf en dertig stuks derde klasserijtuigen ,,van een geheel nieuw type" op drie assen en met 80 plaatsen elk voor *f* 8400.– per stuk. [270]] Van de rijtuigen van dit later herhaaldelijk uitgebreide contract werden er nog in 1895 een vijftiental en vervolgens, jaren lang, groote aantallen geleverd.

* * *

Bij de vele en omvangrijke werkzaamheden voor de H.IJ.S.M. en de andere spoor- en tramwegmaatschappijen hier en in Indië verricht en bij de niet zoo talrijke maar toch vermeldenswaarde opdrachten uit het buitenland was de ontginning van een geheel nieuw en in meer dan een opzicht belangrijk arbeidsveld gekomen. Sedert 1885 werkte een groep energieke en voortvarende mannen, zoowel in Amsterdam als in Zuid-Afrika, Engeland en Portugal, aan de voorbereiding en den bouw van wat binnen enkele jaren de grootste

industrieele onderneming van Nederlanders in den vreemde zou worden, de *Nederlandsch Zuid-Afrikaansche Spoorweg Maatschappij*, die, met de zelfstandigheid van de Boerenrepublieken ontijdig te gronde gegaan, gedurende den korten tijd van haar bestaan zooveel voor de Nederlandsche Nijverheid heeft gedaan. [271]]

In een van de oudere copie-boeken [272]] vind ik een offerte van Beijnes, gedateerd 12 December 1888, waarin deze aan de N.Z.A.S.M. aanbiedt te maken en te leveren: vier gesloten en twaalf open goederenwagens, waarvan zes met rem voor resp. *f* 1440.– en *f* 1540.– het stuk, vier rijtuigen eerste en vier rijtuigen tweede klasse voor resp. *f* 2800.– en *f* 2950.– het stuk, benevens een hoeveelheid onderdeelen; alles samen voor *f* 51000.–. Volgens het jaarverslag van de N.Z.A.S.M. over 1889 [273]] is de betreffende levering waarschijnlijk nog iets grooter geworden. Het materieel was bestemd om gebruikt te worden op de 17 Maart 1890 geopende stoomtramlijn Johannesburg-Boksburg (de z.g. Randtram, later verlengd tot Springs en tot hoofdspoorweg verzwaard). Dit is de oudste relatie tusschen Beijnes en de N.Z.A.S.M., die ik heb kunnen vinden. Ongeveer een jaar daarna werden opnieuw eerst acht en kort daarop nog twee personenrijtuigen opgedragen. Een paar maanden later volgde een bestelling van honderd goederenwagens. [274]] En nog weer een maand verder, in Maart 1890, werden opnieuw zestig goederenwagens en tien personenrijtuigen [275]] opgedragen en in Mei andermaal tien rijtuigen en veertig wagens. [276]] In één woord, de bestellingen volgden elkander van nu af aan zoo snel op, dat de uitvoering ervan in hetzelfde tempo niet langer mogelijk scheen. Reeds in Juni 1890 moest dan ook voor een nieuwe opdracht van zesendertig open goederenwagens worden bedankt. [277]]

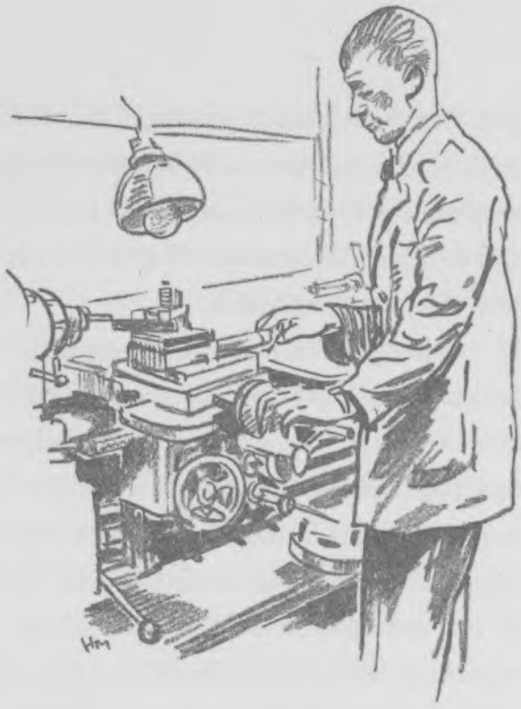
Met een geweldig enthousiasme werden de zaken aangepakt. De geestdrift was des te grooter, omdat veel van het nieuwe materieel door Beijnes mede ontworpen en geteekend moest worden. Hierbij moest niet slechts met de ervaringen, opgedaan hier te lande, worden rekening gehouden maar ook „te rade worden gegaan met hetgeen reeds in Zuid-Afrika op de aansluitende lijnen bestond, omdat het van overwegend belang was, dat zoowel de locomotieven als de rijtuigen in de treinen der aansluitende buitenlandsche spoorwegen konden loopen." „Er moest dus eenheid in de wijze van aankoppeling en in systeem van doorgaanden rem bestaan en de hoofdafmetingen moesten passen in het normaal profil der vrije ruimte van de bestaande spoorwegen." [278]]

Dank zij de uitstekende verhouding, die er bestond tusschen de directie van Beijnes' Koninklijke Fabriek van Rijtuigen en Spoorwagens en den op 1 Januari 1890 in functie getreden nieuwen directeur van de N.Z.A.S.M., ir. G. A. A. Middelberg, die als Chef van den Dienst van Tractie bij H.IJ.S.M. gedurende eenige jaren gelegenheid had gehad Beijnes' werk van nabij te leeren kennen, was een vlotte wijze van werken mogelijk. In de orders, die binnen kwamen, zat wat in. De meeste bevatten niet meer dan algemeene aanwijzingen; de uitwerking werd aan den bouwer overgelaten. Dit bracht natuurlijk groote hoeveelheden werk, ook voor de teekenkamer, mee. Zoo moest in den winter 1890-1 het teekenbureau met één man worden uitgebreid en het aantal teekenaars van drie op vier worden gebracht. [279] En toch kon reeds in de maand Mei 1891 niet meer worden voldaan aan een aanvraag van het Departement van Koloniën een „planteekening van een nieuw systeem rijtuig voor de Indische Staatsspoorwegen op Java" te ontwerpen. Er waren toen in bewerking 20 groote personenrijtuigen voor de H.IJ.S.M. en 215 rijtuigen en wagens voor de N.Z.A.S.M., benevens „een groote partij ander werk."

Van de benoodigde materialen werd een gedeelte door de directie van de N.Z.A.S.M. rechtstreeks in het buitenland besteld, façonijzer b.v.; wagonladingen kwamen daarvan in die dagen aan Beijnes' adres in Haarlem aan, dikwijls ongeveer gelijktijdig met de bestelling. Soms was er van het ééne, van wat niet direct noodig was, te veel, terwijl het andere, dat wel direct moest worden gebruikt, ontbrak. Meer dan eens ook werden van bepaalde onderdeelen en details de teekeningen nog tijdens den bouw gewijzigd, waardoor de in de bestekken vastgestelde prijzen soms met bedragen van honderd en meer guldens verhoogd of verlaagd moesten worden.

* * *

Toen in 1893 en 1894 het tijdstip van de opening van den z.g. Delagoabaai-spoorweg van lieverlede in het vooruitzicht kwam, werden de eischen, aan het te leveren materieel gesteld, hooger. Reeds in April 1892 is er een offerte voor de levering van zeven eerste klasse en zeven tweede klasse (z.g. tweeling-) rijtuigen. Elk compleet stel bestond uit twee kort gekoppelde kleinere rijtuigen, ieder op vier wielen. Het geheel was te beschouwen als een poging tot het verkrijgen van een langere eenheid met vermijding van de uit Amerika



afkomstige en ook toen reeds hier en daar in Europa ingevoerde groote vier-assige rijtuigen op draaistellen. De prijzen van de door Beijnes te bouwen tweeling-rijtuigen bedroegen per rijtuig (halve eenheid) resp. *f* 4925.– en *f* 4175.–.[280]]

Nadat de levering – benevens die van nog zeer veel ander materieel, waarop hier niet verder kan worden ingegaan – had plaats gehad, zijn er reeds weer in Januari 1893 onderhandelingen over een stel tweeling-rijtuigen met slaapinrichting volgens een nieuw plan. In verband met de omstandigheid dat bij de voorafgegane bespreking „nog veel wat de inwendige inrichting betreft onbepaald is gebleven, wordt de (voor de vroegere eerste klasse tweelingrijtuigen bepaalde) prijs van *f* 4925.– per enkel rijtuig als uitgangspunt genomen en voorgesteld, dat deze rijtuigen hoogstens één duizend gulden (zegge *f* 1000.–) hooger in prijs zullen komen." [281]]

De slaaprijtuigen werden 31 Januari besteld. Een bijzonderheid was dat de plafonds ervan zouden worden geschilderd door de leerlingen van de Nijverheidsschool onder leiding van den heer Sahn. Veel animo schijnt er bij deze leerlingen voor het werk niet geweest te zijn. De directie van Beijnes beklaagt zich tenminste in een schrijven van 19 Juni aan de N.Z.A. S.M., dat de rijtuigen zoogoed als klaar zijn, doch dat het schilderwerk van de plafonds nog niet gereed is. [282]] „Tot op heden is er slechts een leerling van genoemde school en hebben wij ter bespoediging van het werk reeds drie van onze schilders daarbij gegeven, die nu onder de leiding van den bedoelden leerling werken." Einde Juli evenwel waren de rijtuigen gereed voor de aflevering, die in de maand Augustus plaats vond. Dat ze tot volle tevredenheid aanleiding hebben gegeven, blijkt uit een op 12 Augustus gevolgde nieuwe bestelling van o.a. 20 van dezelfde tweeling-slaaprijtuigen. Een order, die in den loop der volgende jaren nog eenige malen herhaald werd.

Een van de mooiste opdrachten, die de Koninklijke Fabriek ooit ontving, vooral wat het werk betrof, was die voor twee stel salonrijtuigen, eveneens elk uit twee eenheden bestaande, waarvan het eene stel bestemd was om te worden aangeboden aan Paul Kruger, President van de Zuid-Afrikaansche Republiek, en het andere dienst zou doen als directierijtuig met slaap-accommodatie.

In verband met de historische beteekenis, die het Presidentsrijtuig later door den loop der gebeurtenissen heeft gekregen, volge hier een beschrijving van bedoeld rijtuig zooals deze kon worden ontleend aan het schrijven, waarmee Beijnes op 2 Januari 1894 de betreffende opdracht aanvaardde: [283] „Wij zullen voor Uwe Maatschappij bouwen: *Twee Stel Rijtuigen – 4 stuks Rijtuigen*: Een Salon Rijtuig, met een Coupé Rijtuig, als tweeling aangekoppeld volgens onze desbetreffende Teekening, alles geheel volgens Uwe beschrijving in het contract, en volgens mondelinge overeenkomsten, alzoo: Twee Rijtuigen met de *meest mogelijke luxe en Rijkdom ingericht*, rijk betimmerd, en gegarneerd. De Salon voorzien van 10 mecanieke fauteuils met uitschuivend voetstuk, 2 (?) verplaatsbare kleptafels, de noodige.... lustres voor waskaarsen.

Rijkgeschilderde plafonds, zoowel in de Salon, als in de coupé's, de gang en het Cabinet. In de Salon worden mede aangebracht: Een pendule, en een barometer op daarvoor doelmatige plaatsen in ornamenten geëncadreerd, een en ander met de meeste zorg uitgevoerd. De bekleeding zal zijn van best Havana en bruin maroquin leder van de beste kwaliteit. De 4 slaapbedden zullen worden bekleed met fijn damast, met losse hoofdkussens.

Onder de zittingen zullen worden geborgen in daartoe behoorlijk betimmerde kasten *voor ieder bed*: Een hoofdkussen, met twee witte linnen sloopen. Twee fijne wollen dekens. Vier fijne linnen beddenlakens. Twee handdoeken voor de clozetkamer.

Het Buffetkamertje en de kasten zullen door ons van het noodige worden voorzien, op luxueuze wijze zal dit worden ingericht, voor een ontbijt en een lunch zal worden gezorgd, voor borden, glazen, vorken, messen, tafellakens, vingerdoekjes, en alles wat daartoe behoort.

De twee andere Rijtuigen worden eenvoudiger in uitvoering, toch ook rijk afgewerkt. Voor goede zorgvuldige uitvoering van het geheel zal door ons al het mogelijke worden gedaan.

Volgens onze afspraak zal door de Maatschappij aan ons worden betaald voor deze twee Luxe-Salon Rijtuigen een som van *Vierentwintig duizend Gulden*: zegge *f* 24000.–.
Voor de twee andere Rijtuigen eene som van *Achttien duizend* Gulden, zegge *f* 18000.–.
Van deze som zal door ons aan den Heere Sluiterman, worden uitgekeerd, volgens overeenkomst, voor door ZEd. te maken, en te leveren, de bedoelde plafondsbeschilderingen, en de teekeningen, voor de inwendige decoratie, met de noodige aanwijzingen en inlichtingen, voor de twee Luxe-Rijtuigen, een som van te hoogste *Tweeduizend* Gulden, zegge *f* 2000.–. In verband met de Decoratie zal in overleg worden getreden met de door UEd. aangestelde Heer Sluiterman, als Architect, ten einde te verkrijgen een geheel dat voldoet aan Uwe verwachting."

De hier geciteerde beschrijving „avant le plan" is uiteraard onvolledig. Vooral de beide Presidents-rijtuigen muntten uit door buitengewoonheid en rijkdom van ornament. Zoo versierden geschilderde copieën van Rembrandt's „Staalmeesters" en Van der Helst's „Schuttersmaaltijd" één der kopwanden van den salon. Voor de verlichting bij avond dienden behalve zes groote plafondlampen nog drie vergulde lusters. De vloer was bedekt met een Deventer tapijt.

In de lambrizeering zaten, om met „De Locomotief" [284] te spreken, waaraan behalve het bovenstaande ook wat volgt ontleend is, allerlei verrassingen verborgen, „en vooral hier valt het op, hoe van alle ruimte is profijt getrokken. In die lambrizeering toch zijn niet alleen aangebracht twaalf, waarvan zes beweegbare, vensters, doch tevens jalouzieën en

acht kleine tafeltjes waarop glazen enz. kunnen worden geplaatst. Al die voorwerpen zitten schijnbaar muurvast, zoodat rammelen niet mogelijk is, en toch zijn ze op zeer eenvoudige en gemakkelijke wijze te bewegen. Twee teakhouten tafels, die verplaatsbaar zijn en tot één kunnen worden gemaakt, voltooien het ameublement van dit prachtig salon. Door een kleine harmonica komt men alsnu in den slaapkamer, die uit twee coupé's bestaat en allerlei geriefelijkheden aanbiedt. Iedere coupé heeft zitplaats voor 4 personen en slaapgelegenheid voor twee".... Van buiten waren de rijtuigen geschil-

derd „ultramarijn blauw, afgezet met rozenobelgoud." En aan weerszijden van den salon was het wapen van de Zuid-Afrikaansche Republiek aangebracht. (Men zie verder onze afbeelding van de Presidents-rijtuigen op blz. 105 – bovenaan.)
Een probleem apart beteekende het vervoer van deze even licht te beschadigen als moeilijk te hanteeren stukken naar hun bestemming. Gewoonlijk toch werden rijtuigen en wagens voor verzending naar overzee gedeeltelijk uit elkander genomen en in kisten gepakt. De constructie van deze met zooveel zorg gebouwde salonrijtuigen gedoogde echter niet dat ze gedemonteerd werden om ginds opnieuw te worden opgebouwd. Ze moesten dus met afgenomen onderstellen, doch verder geheel compleet, in kisten worden gepakt, die zoo formidabele afmetingen kregen als 8.15 × 3.30 × 3.16 meter! [285]]

* * *

Jaar in jaar uit bleven van nu af de bestellingen elkander opvolgen. En op elke bestelling volgde prompt de aflevering. Soms was er vertraging in de uitvoering, omdat de een of andere fabriek een bepaald onderdeel niet op tijd leverde. Bij Beijnes zette men er alles op om zoo mogelijk toch op tijd klaar te zijn. En meestal lukte dat een heel eind. Maar de directie wenschte zich in gevallen, waarin zij van anderen afhankelijk was, ook weer niet van te voren vast te leggen. En als er op dat punt al eens verschil van meening ontstond, wisten de heeren met groote beslistheid hun rechten duidelijk te omschrijven, voor zooveel noodig te bewijzen, en energiek te verdedigen! [286]]
Inmiddels ontwikkelde zich ook het in Afrika gebruikte rijtuigtype verder. Na de „tweeling"-rijtuigen deed bij de N.Z.A.S.M. het vier-assige truck-rijtuig zijn intrede. In September 1896 zijn er onderhandelingen gaande over de levering van een twaalftal slaaprijtuigen op trucks, lang 12.20 m. en met vier coupé's eerste klasse en vier toiletten. [287]] Beijnes bood aan deze rijtuigen, die bestemd waren voor den dienst op de toen in aanbouw zijnde Natalsche lijn, te leveren voor *f* 18000.– het stuk. Begin Februari 1897 werden ze besteld. [288]]
Veel eenvoudiger om te bouwen en veel goedkooper in prijs waren de z.g. kaffer- of inboorlingenrijtuigen [289]] – een soort derde klassewagens – die niet duurder kwamen dan *f* 2725.– het stuk en waarvan er een aantal in 1897 verzonden werd.

A. J. J. BEIJNES
1883—1930

RAAD VAN COMMISSARISSEN IN 1938

1 PROF. IR. J. KLOPPER, PRESIDENT • 2 J. W. A. BEIJNES • 3 W. GRAADT VAN ROGGEN
4 IR. J. E. INCKEL • 5 DR. L. G. KORTENHORST

De voornaamste rijtuigtypen voor de N.Z.A.S.M. gebouwd, zijn hiermede opgesomd. Tot in het laatst van 1899 gingen de leveringen ongestoord en in steeds vlugger tempo door. Toen kwam met den Boeren-oorlog de stagnatie. Men kent het droevig einde. Ook nu nog kan men het ir. J. J. Beijnes volmondig nazeggen, dat het te betreuren blijft, „dat deze grootsche Nederlandsche onderneming in Zuid-Afrika ten prooi moest vallen aan den overwinnaar, te betreuren voor zoovele Nederlanders, die aan deze Maatschappij een levensbestaan hadden en zouden vinden, maar ook te betreuren voor zoovelen, die voor deze Maatschappij mochten werken." [290]]

In hoe groote mate echter de N.Z.A.S.M. tusschen 1890 en 1900 aan het voortbestaan en aan den bloei van Beijnes' Koninklijke Fabriek heeft bijgedragen, wordt duidelijk voor wie bedenkt dat in deze jaren ruim 200 rijtuigen en ± 400 goederenwagens voor haar werden gebouwd, een gezamenlijk bedrag van *f* 2.100.000.– vertegenwoordigende. [291]]

* * *

Herhaaldelijk reeds gewaagden we in dit summiere overzicht-van-afgewikkelde-transacties ook van inschrijvingen, aan welke niet kon worden voldaan. In den loop der jaren namen zulke aanvragen tot het bouwen van nieuw materieel, die door de directie moesten worden afgewezen, nog voortdurend in aantal toe.

Dit was ook niet zoo verwonderlijk. We hebben de fabriek verlaten, zooals ze was uitgegroeid tot en met de groote vernieuwing van 1871. Ruim opgezet en van de nieuwste machines voorzien, stonden de werkplaatsen in de eerste jaren daarna in elk opzicht op de hoogte van haar tijd. Inmiddels ging met de ontwikkeling van de techniek ook die van de rijtuigbouwerij met reuzenschreden vooruit.

Naderhand was er echter aan de gebouwen zoo goed als niets meer veranderd. De uitbreidingen van 1877, 1878 en 1882 betroffen bijna uitsluitend de outillage. Deze was dan ook op peil gebleven en kon op geen enkel tijdstip verouderd worden genoemd, maar wèl klemde, evenals vijfentwintig jaar eerder, van 1892 af ongeveer, een steeds toenemend gebrek aan ruimte.

De afmetingen en ook het gewicht van de in den loop der negentiger jaren gebouwde spoorwegrijtuigen bedroegen bijna het drievoudige van die van de rijtuigen uit 1870!

De aantallen, die vaak in zeer kort bestek moesten worden geleverd, nog buiten beschouwing gelaten.

En zoo zien we, dat na het reeds genoemde jaar 1892, wanneer door de H.IJ.S.M. weer regelmatig grootere bestellingen worden geplaatst, steeds meer orders moesten worden afgewezen. Ten laatste ook voor de oudste en beste klanten, zooals H.IJ.S.M. en N.Z.A.S.M. [292]]

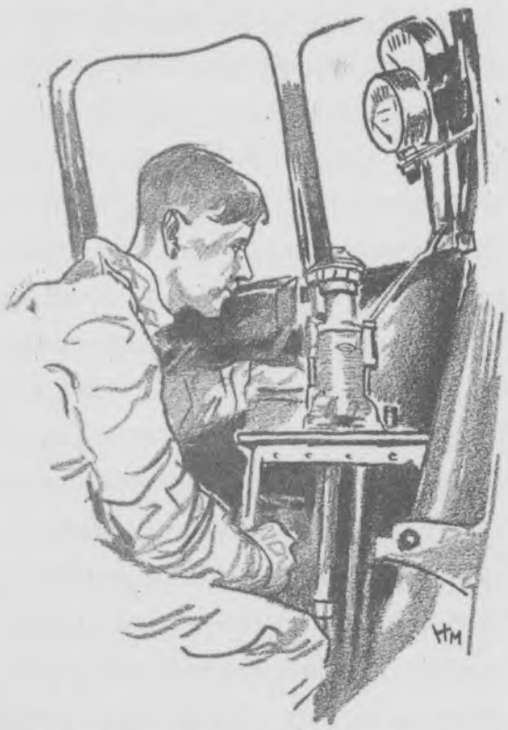
Wel bleef men voortgaan met in de bestaande gebouwen of op het terrein allerlei verbeteringen aan te brengen. Een van de belangrijkste was het aanleggen van een verbindingsspoor vanuit de fabriek, over en langs het Stationsplein en den Jansweg, naar de destijds aan de overzijde van het stationsemplacement gelegen los- en laadplaats van de H.IJ.S.M.

Nadat aan de gemeente Haarlem voor zooveel noodig toestemming was gevraagd voor het leggen der aansluiting op het Stationsplein tot aan den overweg, werd op 10 Juli 1891 aan de H.IJ.S.M. ,,met het oog op de ligging onzer werkplaats tegenover Uw Stations Gebouw te Haarlem en de moeilijkheid van het vervoer van Rijtuigen, Wagens en groote kisten met spoorwegmaterieel voor vreemde landen naar Uw ladingsterrein te Haarlem" het verzoek [293]] gericht ,,onder Uwe goedkeuring, vergunning en welwillende medewerking een spoor te leggen van uit onze werkplaats over Uwe spoorbaan, tusschen de rails Uwer lijnen, doch zonder deze te snijden, en verder in aansluiting aan Uwe Goederen-Sporen, achter en naast de veelading, alles volgens nevenstaande teekeningen".

De aansluiting met de los- en laadlijnen van de H.IJ.S.M. zou door middel van een tweetal wissels worden verkregen. Verder was het de bedoeling den aanleg, voor zooveel die op het terrein van de H.IJ.S.M. was geprojecteerd, ook door deze voor rekening van de aanvraagster te doen plaats hebben.

Op 25 Juli [294]] schreef Beijnes dat de vergunning van het Gemeentebestuur was verkregen. Verder had hij ,,bereids de rails gekocht voor den aanleg der lijnen buiten Uwe spoorbaan". Met het oog op belangrijke leveringen, ,,o.a. van 20 groote Spoorwegrijtuigen, in het najaar, was het wenschelijk met den aanleg zoo spoedig mogelijk te beginnen." Een zelfde, als rappel bedoeld, schrijven werd op 20 Augustus [295]] verzonden. Er moesten echter meer instanties in het geval worden gekend. En nadat de H.IJ.S.M. het verzoek van

Beijnes bestudeerd en uitvoerbaar had bevonden, werd door haar op 3 September een ontwerpvergunning voor den aanleg van een kruisspoor aan den Jansweg te Haarlem als werkspoor voor Beijnes' Koninklijke Fabriek aan de directie van deze, bij wijze van nieuw voorstel, toegezonden. Enkele dagen later ging dit ontwerp, waaromtrent men spoedig tot overeenstemming was gekomen, naar het Departement van Waterstaat, Handel en Nijverheid, vanwaar men, nadat eerst het advies van den Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten was verkregen, op 9 November aan Amsterdam antwoordde dat ,,dezerzijds geen bezwaar bestaat tegen de ontwerpvergunning" en ,,de definitieve stukken kunnen ter goedkeuring worden ingezonden." [296]



Gelukkig behoefde hierop niet meer te worden gewacht, en terwijl de stukken werden gereed gemaakt, kon intusschen de uitvoering met spoed ter hand worden genomen, zoodat op 1 December 1891 het verbindingsspoor kon worden gebruikt voor de aflevering van een tiental derde klasserijtuigen – de eerste, die na zooveel jaren weer voor de H.IJ.S.M. waren gebouwd.

Hiermede was aan een àl te lang bestendigden toestand een einde gekomen en konden voortaan ook de zwaarste en meest omvangrijke leveringen op gemakkelijke en practische wijze worden bewerkstelligd. Het werkspoor, dat, zooals Beijnes in een brief aan den Raad van Toezicht meedeelt, aan de fabriek *f* 12000.– had gekost, [297] bleef tot aan de verhooging van de spoorbaan en den bouw van het nieuwe station in bedrijf, toen het met het verplaatsen van de losplaats naar elders kwam te vervallen. In 1907 werd het vervangen door het thans nog bestaande nieuwe werkspoor, dat, van het Stationsplein in oostelijke richting doorloopend, ten zuiden aan de spoorlijn naar Amsterdam aansluit.

Een andere verbetering van beteekenis werd vervolgens verkregen door de uitrusting

van de fabriek met electrisch licht, zoodat allerlei werkzaamheden binnen in de in aanbouw zijnde rijtuigen en wagens voortaan ook bij avond konden geschieden. Het plaatsen van de voor de stroomlevering benoodigde installatie ging gepaard met een uitbreiding van de gebouwen, geheel aan den westelijken vleugel van het complex, aan de zijde van de Molenstraat. Drie of vier huisjes, die in voorafgaande jaren werden gekocht, moesten daarvoor worden afgebroken. Nadat met het voorbereidende werk van deze en andere aankoopen heel wat tijd was heengegaan, vond op 6 April 1894 de onderhandsche aanbesteding plaats van „een nieuwe draaierij met aanbouw voor de electrische dynamo en batterij . . ., alsmede het maken van lichtramen en luchtkappen in de bekapping van de bestaande bank- en vuurwerkerij." Vòòr of op 1 Juni 1894 moest het werk zijn opgeleverd . . . . . en op 23 Mei kon Beijnes aan zijn vriend Middelberg in Pretoria schrijven: „Onze geheele fabriek is nu electrisch verlicht . . . . dat bevalt ons uitstekend." [298]

Deze betrekkelijk niet zeer groote verbouwing vormde intusschen slechts het eerste van een drietal werken, in den loop van dit en de beide volgende jaren tot stand gebracht, waarvan het laatste verreweg het grootst in omvang en beteekenis was. Een voorafgaande etape hiervan vormde de uitbreiding van 1895, toen aan den oostelijken vleugel, eveneens langs de zijde van de Molenstraat, een nieuw gebouw werd gesticht voor de te vergrooten wagenmakerij. Hieraan toch was vooreerst het meest behoefte.

Door de derde uitbreiding van 1896 ten slotte heeft de fabriek den omvang en het uiterlijk gekregen, die zij tot heden behouden heeft.

Weliswaar stond deze oplossing omstreeks 1890 nog niet bij voorbaat vast. Want toen reeds moest op den duur een insluiting van de Koninklijke Fabriek aan het Stationsplein worden gevreesd. Immers bleef de aan de oostzijde van het plein eventueel beschikbare ruimte, alles bij elkaar, slechts van beperkten omvang, terwijl in het westen goed rendeerende bedrijven elke expansie uitsloten. Het valt dan ook te begrijpen, dat de directie van Beijnes in die dagen eerst nog naar andere mogelijkheden heeft uitgezien. Met name was haar oog gevallen op de Phoenix-terreinen, benoorden de spoorlijn, die toen nog in eigendom aan de stad behoorden. Begonnen onderhandelingen met het Gemeentebestuur liepen echter op niets uit. En van een reeds half en half voorgenomen verplaatsing van de fabriek naar elders is toen verder niets gekomen.

Uitbreiding van het bestaande complex was, zooals wij zagen, echter nog slechts naar het oosten mogelijk. Dertig jaar te voren was het terrein hier zoo goed als onbebouwd. Hoe anders was dat in den loop der jaren geworden! Naar men zich herinnert[299]] had de gemeente Haarlem op 8 April 1863 de tusschen de fabriek en den Jansweg overblijvende strook grond verkocht aan den spoorbeambte van Til, die daarop aan het Stationsplein drie huizen had gebouwd, waarvan er één tot logement werd ingericht. Wat van Til met de rest van den grond langs den Jansweg tot aan de Molenstraat heeft gedaan, is mij niet bekend. Later stonden hier verderop nog vier huizen. In 1891 behoorde het geheele blok tusschen Stationsplein en Molenstraat aan een in Renkum wonenden eigenaar, C. C. E. Busé, van wien het terrein naderhand voor of door Beijnes moet zijn opgekocht. De bestede prijs was vermoedelijk heel wat hooger dan die van 1863, toen meergenoemde van Til voor den grond aan de gemeente Haarlem *f* 1.– per vierkanten meter betaalde! Al de hier staande huizen, benevens nog enkele kleinere woninkjes aan de Molenstraat, die aan verschillende eigenaren hadden toebehoord, werden, voor zooveel dat al niet eerder had plaats gehad, in het voorjaar van 1896 afgebroken. Een gedeelte van de oude fabriek, die sedert 1864 aan het stationsplein in oostelijke richting een eind naar voren sprong, moest mede worden geamoveerd.

Met het oog op de steeds grootere afmetingen van het voor de Spoorwegen te leveren materieel werden de proporties van het door de architecten Roog en Van den Ban in overleg met de directie van Beijnes ontworpen nieuwe gebouw zoodanig, dat het noodzakelijk bleek aan de gemeente te vragen een strook gronds af te staan aan de zuidzijde van het Stationsplein, ter breedte van 1 meter en over een lengte van 27 meter. Ofschoon het Gemeentebestuur hiertoe in den beginne niet zeer genegen was[300]] kon de afstand na eenigen tijd toch worden verkregen, waarna met den in Maart 1896 aanbesteden bouw van de ons allen welbekende statige tweeling-hal kon worden aangevangen, die sindsdien als domineerende oostvleugel het fabrieks-complex zoo markant afsluit.

Het werk, dat oorspronkelijk op 1 October moest worden afgeleverd, schijnt langer te hebben geduurd dan voorzien was; maar op Dinsdag 1 December konden toch de nieuwe werkplaatsen, der traditie getrouw, met eenig vertoon van feestelijkheid in gebruik worden genomen.

Een redacteur van het tijdschrift „Eigen Haard" bezocht de fabriek enkele maanden later en zag deze na de uitbreiding volop in bedrijf. In het nummer van 7 Augustus 1897 van genoemd weekblad komt onder den titel „De werkplaatsen der Koninklijke Fabriek van Rijtuigen en Spoorwagens der firma J. J. Beijnes te Haarlem" een levendige beschrijving voor van deze wandeling, die vooral met het oog op de inzichten van den tijd, die men er weerspiegeld vindt, ook thans nog de moeite van het lezen waard is. De volgende aan het artikel ontleende bijzonderheden geven een beeld van de inrichting van de gebouwen en laten iets zien van de wijze waarop er gewerkt werd:

„De werkplaatsen, zooals die op 't oogenblik na de vele veranderingen en uitbreidingen ingericht zijn, worden verdeeld in de volgende afdeelingen: machinale houtbewerking, wagenmakerij, kastenmakerij, politoerafdeeling, schilderswerkplaats, smederij, stelplaats, draaierij, schaverij en zadelmakerij. De gebouwen binnentredend bevindt men zich rechts tegenover de eerstgenoemde afdeeling. Het hout, in verschillende afmetingen uit de houtloodsen in deze afdeeling aangevoerd, wordt met behulp van eenige cirkelzagen, lintzagen, schaafbanken, freesbanken, pennenslagbanken, boor- en steekbanken op zoodanige wijze bewerkt, dat er betrekkelijk maar weinig handenarbeid noodig is, om de onderdeelen, die bij den opbouw der tram- en spoorwegrijtuigen gebezigd worden, verder af te werken en op te stellen.

Interessant is het, na te gaan hoe in korten tijd geschaafd worden: lijsten van alle denkbare vormen, profils, vloerdeelen, gelijktijdig van vier verschillende zijden; hoe door middel

van geschikte modellen honderden bakboomen volkomen gelijk in vorm geschaafd worden; hoe vierkante gaten op ééne machine tegelijkertijd geboord en gestoken worden. Men kan zich nauwelijks een denkbeeld vormen met welke snelheid al deze bewerkingen geschieden, terwijl zij tevens eene zuiverheid en volkomenheid bereiken, die met handenarbeid moeilijk te verkrijgen zou zijn.

Uit de afdeeling der machinale houtbewerking komen wij in de wagenmakerij, waar wij de stukken, die wij zooeven zagen bewerken, door anderen zien gebruiken om er allerlei verschillende typen van rijtuigen uit op te bouwen. Men ontmoet hier de rijtuigen in hare verschillende stadiën van wording. Hier ziet men een spoorwegrijtuig IIIe klasse nog bijna geheel in geraamte, ginds een spoorwegrijtuig, waarvan een deel reeds met platen afgedekt is; elders weder ligt een geheele zijwand voor een ander type van rijtuigen. Dit alles in détail op te geven is onmogelijk...."

„Begeven wij ons van hier naar het andere einde dezer afdeeling, die eene lengte heeft van meer dan 125 meter bij een breedte van ongeveer 20 meter, dan betreden wij.... het nog eerst kort geleden nieuw opgebouwde gedeelte der werkplaatsen. Terwijl het eerste gedeelte uit ééne verdieping is opgetrokken, vinden wij hier boven ons een ruime, breede galerij voor de kastenmakers-afdeeling, waar het fijne betimmeringswerk der spoor- en tramwegrijtuigen afgewerkt wordt.

Een groote schuifdeur, 20 meter lang bij 5 meter hoog, vormt de afscheiding van dit gedeelte der wagenmakerij en de schilderswerkplaats.

Deze deuren, geopend door een kleinen electrischen motor, van de firma Willem Smit te Slikkerveer, met eene zeer eenvoudige doch ingenieuze toepassing van de wetten der schroefbeweging, geven gelegenheid de rijtuigen, die tegenwoordig eene lengte van 18–20 meter bereiken, van dit gebouw naar de schilderswerkplaats over te brengen.

Toen wij de schilderswerkplaats binnentraden werd ons oog aangenaam verrast door den grootschen aanblik van vier kolossale vestibule-rijtuigen, in de werkplaatsen gebouwd voor rekening der Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij, welke maatschappij, dit zij hier niet verzwegen, in hare relaties met de firma steeds heeft getoond voor de belangen der nationale industrie de oogen open te hebben"....

„Naast deze enorme werkstukken, die zoovele bewijzen zijn van de ontwikkeling en werk-

kracht, waartoe deze werkplaatsen gedurende haar zestigjarig bestaan zijn gekomen, zien wij eenige afgewerkte tramwegrijtuigen, gebouwd voor verschillende Nederlandsche maatschappijen.

Ook boven een gedeelte dezer afdeeling loopt eene breede galerij, volkomen met de eerste overeenstemmend, waar het binnenwerk der rijtuigen gepolitoerd wordt. Beneden geeft een schuifdeur van dezelfde afmetingen als de eerste gelegenheid om de rijtuigen uit de fabriek af te leveren naar de lijnen der Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij. . . ."

„Begeven we ons nu naar de afdeelingen, waar de ijzeren onderramen der spoor- en tramwegrijtuigen worden saamgesteld, dan zien wij daar een geheel nieuw electrisch-hydraulisch klinkwerktuig, waarmede in zeer korten tijd alle mogelijke vormen en afmetingen van klinknagels behandeld worden. De resultaten, met dit werktuig verkregen, toonden ons duidelijk zijne superioriteit boven handenarbeid aan, wier onontbeerlijkheid echter ten volle in de smederij blijkt, waar aan verschillende dubbele vuren de ijzeren onderdeelen der rijtuigen, al is het dan ook met behulp van een stel stoomhamers en een pneumatischen hamer, vervaardigd worden". . . .

„Door de geheel modern ingerichte bankwerkerij, waar de ijzeren onderstellen afgewerkt worden, naar de draaierij en schaverij gaande om te zien in hoeverre tal van schaaf-, draai-, boor- en steekbanken, draadsnijmachines, cirkelzagen, etc. den zwaren handenarbeid van vroeger jaren overnamen, vinden wij aan het einde dezer werkplaats de lokalen, bestemd voor de electrische licht-installatie. Een direct met de dynamo gekoppelde vertikale stoommachine van ongeveer 45 P.K. voorziet alle werkplaatsen en kantoren van electrisch licht, terwijl het marmeren schakelbord, met zijn omschakelaars, afsluiters, loodzekeringen, volt- en ampèremeters en reguleerapparaten aan het geheel iets deftigs, iets laboratorium-achtigs geeft.

Direct verbonden met deze installatie is eene accumulatorenbatterij, die, wanneer de stoommachine stil staat, een gedeelte der werkplaatsen en de verschillende kantoren van voldoenden stroom voorziet.

Na nog een vluchtig bezoek te hebben gebracht aan de zadelmakerij, de stoffeerderij en de verschillende daarbij behoorende magazijnen, wilden wij niet heengaan, zonder ook kennis te hebben gemaakt met de reuzen, die hier dag in dag uit in bruikbaren vorm het arbeids-

vermogen leveren; de reuzen, zonder wier medewerking al wat wij op onze wandeling zagen gebeuren geschikte stof voor een sprookje zou zijn. Zij zijn vertegenwoordigd door twee stoommachines, ééne horizontale van 80 P.K. en ééne kleine, vertikale; of, als men liever wil, door twee ketels met dubbele vuren, die zoowel voor die machines als voor de stoomhamers stoom leveren." [301]]

* * *

In het hierboven met zoo groote nauwkeurigheid geschetste bedrijf verdienden in 1896 ruim 350 menschen hun brood, een aantal, dat ook voor het jaar 1898 vermeld wordt. Omtrent de sociale verhoudingen, waaronder de menschen werkten, zijn weinig bijzonderheden bekend. Van het sinds 1854 bestaande ziekenfonds gewaagden we reeds. Sedert 1893 was er ten behoeve van de werklieden een weduwenfonds „Hulp door Eendracht" [302]] dat beoogde bij overlijden van de leden aan achterblijvende weduwe of kinderen geldelijke hulp te verschaffen. De premie bedroeg *f* 0.10 per week; de uitkeering *f* 250.– ineens. Uit hetzelfde jaar 1893 dateert een door 76 werklieden uit de smederij onderteekend curieus verzoekschrift aan de Patroons, „den Werktijd, zooals dien tot heden was, niet te doen veranderen, zoo niet, dan dien Werktijd vast te stellen van des morgens 6 uur tot des avonds 8 uur." [303]]
Meer van cultureele beteekenis was het op 29 Januari 1897 opgerichte Fanfarecorps „Wilhelmina", [304]] waarvan het doel „in hoofdzaak (was) door gepaste ontspanning op muzikaal gebied de onderlinge verstandhouding der leden te bevorderen door op gezette tijden blijken hunner vorderingen aan H.H. Donateurs en Kunstlievende leden van het Fanfare Corps aan te bieden."

* * *

In de nu volgende jaren heeft de Koninklijke Fabriek steeds met volle kracht kunnen doorwerken. Aan bestellingen, zoowel uit Nederland als uit Indië, was geen gebrek. Voor de N.Z.A.S.M. is men blijven bouwen tot in het laatst van 1899. Een aantal rijtuigen kon ten slotte ten gevolge van den oorlogstoestand niet meer worden geleverd. Elf of twaalf stuks bleven onafgewerkt tot in het begin van het jaar 1904, toen ze uiteindelijk toch naar Zuid-Afrika konden worden verkocht. [305]]

De H.IJ.S.M. en de S.S. kwamen telken jare met belangrijke nieuwe opdrachten. Vooral voor rijtuigen derde klasse, waarvan toen een type met acht compartimenten benevens een retirade-afdeeling, en op drie assen loopend, in zwang kwam, [306] dat bij beide Maatschappijen, vooral naar het uiterlijk, nogal wat uiteenliep. In deze nieuwe retirade-rijtuigen was plaats voor 66 reizigers, hetgeen een belangrijke vermindering beteekende tegenover de 80 plaatsen, die de kort te voren voor H.IJ.S.M. gebouwde rijtuigen-zonder-retirade boden.

Voor de laatste Maatschappij werden bovendien jaarlijks 10 à 12 gemengde rijtuigen van het coupé-type gebouwd, deze eveneens nog zonder retirade. [307]

Meer en meer begon de fabriek zich intusschen in samenwerking vooral met de H.IJ.S.M. (later ook met de S.S.) toe te leggen op de constructie van steeds grootere en zwaardere spoorwegrijtuigen op vier assen. We gewaagden op blz. 176 reeds van de beide groote vestibule-rijtuigen met buffetten, die nog tijdens den bouw van de nieuwe fabriek in Juni 1896 aan

de H.IJ.S.M. werden afgeleverd. Ze bevatten zes coupé's, twee voor de eerste en vier voor de tweede klasse, ieder plaats biedend voor zes personen. [308] De coupé's der eerste klasse waren ingericht als slaaprijtuigen, d.w.z. door het uitschuiven der banken werden twee zitplaatsen tot één slaapgelegenheid gemaakt. Boven de eene zitplaats verscheen dan een hoofdkussen, de andere zonk naar achteren weg.

In alle coupé's waren tafeltjes, ventilatoren, zonneschermen, en ook nachtluikjes, evenals de ventilatoren destijds iets nieuws. De langs de coupé's loopende wandelgang was ruim en voortreffelijk geventileerd. Aan de ééne zijde van het rijtuig bevond zich een buffet met o.a. een ijskast en een wijnkelder, en door middel van electrische schellen met alle coupé's verbonden. Aan de andere zijde bevond zich de grootendeels in wit marmer uitgevoerde retirade. De rijtuigen, die verder nog waren uitgerust met verstelbare stoomverwarming en met gasverlichting, wogen 35 ton, een gewicht vóór dien nog nooit bereikt! Weinig minder wogen een viertal harmonica-rijtuigen, kort daarna besteld en in de lente van 1897 afgeleverd. [309] Het buffet was hierin vervallen, doch er waren twee retirades met waterspoeling. Verder was het aantal plaatsen in de eerste klassecoupé's teruggebracht van zes op vier. Al deze wagens liepen op twee-assige stalen draaistellen met wieg-, draag- en spiraalveeren, zoodat alle tijdens het rijden optredende schokken bijna volkomen werden opgevangen en weggewerkt. [310] Men vindt één dezer 18 1/2 meter lange pracht-rijtuigen afgebeeld op de foto's van de nieuwe wagenmakerij en schilderswerkplaats, in 1897 o.a. in „Eigen Haard" gepubliceerd. (Een andere afbeelding op onze blz. 148 – onderaan.)

Het ontwerpen en bouwen van zoodanig materieel in die ver terug liggende dagen – langer dan veertig jaar geleden afgeleverd doen de rijtuigen tot nu toe dienst, een enkele maal zelfs nog in internationale treinen – moet als een door de H.IJ.S.M. samen met Beijnes verricht belangwekkend pionierswerk worden beschouwd. In zekeren zin ook als een proefneming, waarvan de nadere uitslag moest worden afgewacht. De eerste paar jaren bleef het dan ook bij de reeds genoemde acht of tien stuks harmonica-rijtuigen, die op vier assen liepen. Andere voertuigen werden, zooals wij zagen, voorloopig nog op drie assen gebouwd. Spoedig weliswaar zou dat anders worden; de belangrijke evolutie, die daarna gevolgd is, ligt echter niet meer binnen het bestek van dit hoofdstuk, dat wij hiermede omstreeks 1900 willen laten eindigen.

INVLOED VAN DE ELECTROTECHNIEK OP DE VERKEERSMIDDELEN • HET ELECTRISCH GEDREVEN RIJTUIG • DE E.N.E.T. • VERSCHILLENDE LEVERINGEN • DE KONINKLIJKE TREIN • J. J. F. BEIJNES IN DE LEIDING VAN HET BEDRIJF OPGEVOLGD DOOR IR. J. J. BEIJNES • MOTOR- EN AANHANGRIJTUIGEN VOOR DE Z.H.E.S.M. • TOEPASSING VAN VIER-ASSIG MATERIEEL BREIDT ZICH UIT • AFZONDERLIJKE A- EN B-RIJTUIGEN WORDEN NOG VOOR DE S.S. GEBOUWD • INMIDDELS KOMEN VIER-ASSIGE RIJTUIGEN STEEDS MEER IN GEBRUIK VOOR BINNENLANDSCH VERKEER • INVLOED HIERVAN OP HET LOCOMOTIEVENPARK • AANTALLEN EN PRIJZEN VAN GELEVERDE RIJTUIGEN • TOENEMENDE BESTELLINGEN UIT INDIË • NIEUWE WERKPLAATS AAN DEN VERSPRONCKWEG • DE OORLOGSJAREN • AMBULANCE-TREIN • SCHAARSCHTE VAN GRONDSTOFFEN • HOOGE PRIJZEN • STIJGENDE LOONEN • UITBREIDING BEDRIJFSKAPITAAL • DE KONINKLIJKE FABRIEK WORDT NAAMLOOZE VENNOOTSCHAP • A. J. J. BEIJNES MEDEDIRECTEUR • REORGANISATIE VAN 1920 • TYPE SPOORWEGRIJTUIGEN CONSTANT GEBLEVEN •

ZESDE · HOOFDSTUK

ZESDE HOOFDSTUK

DE nooit te voren geziene en door geen vroeger geslacht ooit gedroomde technische vernieuwing, die den gang van onzen tijd onder een spanning zet, welke zelfs de meest onversaagden ontstelt, vindt haar uitgangspunt in de vermeerdering van onze kennis van de electrische verschijnselen en in den vooruitgang van de electrotechniek.

Deze electrotechniek heeft reeds in haar beginstadium ook den vorm en de ontwikkeling van de verkeersmiddelen ten zeerste beïnvloed. Haar groote vlucht was al voor ruim veertig jaren begonnen. Aan den ingang van de twintigste eeuw – nog vóór de ééne ontdekking als met sprongen op de andere gevolgd is – staat het electrisch gedreven voertuig. Zijn eerste verschijnen vond plaats in het buitenland, in Amerika en in Duitschland hoofdzakelijk, waar, sedert 1890 ongeveer, in steeds meer groote steden electrische tramwegen hun intrede deden.

Nederland is hierin betrekkelijk spoedig gevolgd. Na een of twee vergeefsche pogingen is het in Haarlem geweest, waar in den zomer van 1899 de eerste electrische trams reden. Op 1 Juli van dat jaar opende n.l. de Eerste Nederlandsche Electrische Tram-Maatschappij haar oudste diensten op de z.g. Ceintuurbaan en op de lijn Haarlem-Zandvoort (totale lengte ± 13.3 km.), terwijl op 1 October 1900 de verbinding Haarlem-Bloemendaal (3 km.) in gebruik werd genomen.

* * *

De zeer vooraanstaande plaats, de eerste plaats eigenlijk, die Haarlem door dit feit is gaan innemen in de geschiedenis van de electrische tractie voor tram-, later ook voor locaal- en hoofdspoorwegen in Nederland, heeft het, meen ik, voor een niet onbelangrijk deel te danken aan den vooruitzienden blik en de energie van den op 16 September 1873 geboren JOHANNES JACOBUS BEIJNES, zoon van Johannes Jacobus Franciscus en kleinzoon van den stichter der fabriek.

Na in 1895 te Delft met lof het examen voor werktuigkundig ingenieur te hebben afgelegd, had Jan Beijnes, zooals zijn studievrienden hem noemden, gedurende twee semesters in het electrotechnisch laboratorium van Prof. Weber aan de Technische Hoogeschool te Zürich gewerkt, vanwaar hij met een fraai getuigschrift in 1896 als electrotechnisch ingenieur naar

Haarlem terugkeerde. Vandaar vertrok hij naar Engeland, waar hij gedurende eenige maanden practisch werkzaam was bij twee van de grootste Engelsche spoorwegmaatschappijen. Reeds tijdens zijn Delftsche studie had hij in de centrale werkplaats van de H.IJ.S.M. te Haarlem gewerkt. In 1897 en 1898 vertoefde hij vervolgens in de Vereenigde Staten van Noord-Amerika met het doel zich toe te leggen op de bestudeering van het bouwen van groote, comfortabele spoorwegrijtuigen, zooals dit zich daar te lande in de negentiger jaren van de vorige eeuw naar grootscheepschen trant ontwikkelde.

Op deze wijze veelzijdig voorbereid keerde ir. J. J. Beijnes in 1898 naar het vaderland terug, ditmaal voorgoed, om van toen af onder leiding van zijn vader en zijn achterneef actief deel te nemen aan de werkzaamheden in de fabriek.

Met zijn verworven kennis van de electrotechniek was hij de aangewezen man om aan de voorbereiding en het tot stand komen van de E.N.E.T. een werkzaam aandeel te nemen. Persoonlijk werd door hem het tracé van de baan door de stad geteekend, terwijl de relaties, die hij in Amerika had aangeknoopt, het hem mogelijk maakten de voor de te bouwen rijtuigen meest geëigende onderstellen in den kortst mogelijken tijd uit de Nieuwe Wereld te betrekken.

Bij de opening van den dienst bestond het wagenpark van de E.N.E.T. uit:

12 stuks kleine motorrijtuigen (met 1 motor)
8 ,, groote motorrijtuigen (,, 2 motoren),
2 ,, kleine aanhangrijtuigen (gesloten),
5 ,, groote ,, (,,),
8 ,, zomer ,, (open),
4 goederenwagens en
1 electrische locomotief.

Al deze voertuigen werden door Beijnes' Koninklijke Fabriek vervaardigd en geleverd; het waren de eerste door haar gebouwde rijtuigen met electrische aandrijving.

* * *

Velen onzer herinneren zich nog, hoe snel in de toen volgende jaren de electrificatie van een groot aantal, communale zoowel als intercommunale, tramwegen gevolgd is. Voor

Ir. H. J. M. BEKKERS
1883—

INTERIEUR VAN EEN DER RESTAURATIE-RIJTUIGEN GEBOUWD VOOR DE S.S. JAVA. (VGL. BLZ. 228)

zooveel het nieuwe, hiervoor benoodigde rollend materieel niet uit het buitenland werd betrokken, [311]] waar veelal de industrie door de regeering werd gesubsidieerd, is het in de meeste gevallen door Beijnes vervaardigd geworden, die in het bouwen van de talrijke rijtuigen en wagens voor electrische trambanen de noodige voorbereiding vond voor de eenige jaren later te ontwerpen zooveel grootere electrische spoorwegrijtuigen voor de Zuid-Hollandsche Electrische Spoorweg-Maatschappij, waarop hieronder zal worden teruggekomen. [312]]

* * *

Inmiddels stonden de andere zaken niet stil. Zoo bleven o.a. de leveringen van materieel voor de verschillende stoomtramwegen door de fabriek in dien tijd nog regelmatig doorgaan. Uit het verslag van de Ooster Stoomtram Maatschappij te Arnhem over het jaar 1900 blijkt b.v., dat Beijnes tot en met dat jaar aan deze maatschappij leverde: 22 rijtuigen, meest vier-assige, 8 bagagewagens en 14 goederenwagens. De bestede prijzen bedroegen resp.: *f* 82987.65, *f* 10785.20 en *f* 15645.13. [313]]

Vooral ook naar Indië gingen jaar in, jaar uit tientallen rijtuigen en wagens voor de verschillende stoomtrams. En groote hoeveelheden onderdeelen.

Afzonderlijke vermelding verdienen hier een tweetal salonrijtuigen voor de Sultans van Langkat en Serdang, die in 1900 voor rekening van de Deli Spoorweg Maatschappij werden geleverd.

* * *

In den loop van de jaren 1901 en 1902 heeft Beijnes' Koninklijke Fabriek toen de unieke opdracht ontvangen tot het bouwen van een als zelfstandig geheel opgevatten *„Koninklijken Trein."* Een werk, waarvan de uitvoering destijds door het geheele Nederlandsche volk maandenlang met spanning gevolgd is.

De wensch van de beide groote Nederlandsche spoorwegmaatschappijen, S.S. en H.IJ.S.M., om gezamenlijk [314]] Hare Majesteit Koningin Wilhelmina bij gelegenheid van Haar huwelijk door het aanbieden van een aan de hoogste eischen beantwoordenden staatsietrein een bijzondere hulde te bereiden, was niet nieuw. Sinds jaar en dag bezat de Koninklijke Familie een uit een vijftal, meest nog twee-assige voertuigen bestaanden eigen trein. Vier van deze voertuigen waren, zooals we op blz. 127 e.v. hebben gezien, in 1875

en '76 door Beijnes gebouwd; het andere in het buitenland vervaardigde rijtuig was nog ouder. De trein voldeed dan ook sinds lang niet meer aan de meest bescheiden eischen. Reeds ettelijke jaren vóór de troonsbestijging van Hare Majesteit – men sprak toen veelal nog gemoedelijk van het aller harten veroverende „prinsesje" – was er dan ook al door de directies geconfereerd en overlegd. Studiereizen waren door de Chefs van de betrokken Diensten van Tractie en Materieel ondernomen naar de voornaamste hoofd- en hofsteden van Europa. Er was geteekend, plannen en berekeningen waren gemaakt en na heel wat voorloopig werk was het ontwerp tot stand gekomen voor een trein, die aan een overwegend en typisch Nederlandsch karakter alle hoedanigheden zou paren van voornaamheid en verfijning. De trein zou uit vier vier-assige voertuigen bestaan, die naar samenstelling en uiterlijk een gesloten geheel vormden. En het beste en het nieuwste, wat in die dagen de kunst van spoorwegrijtuigenbouwen had weten te bereiken, zou, zonder op de kosten te zien, voor de verwezenlijking van dezen waarlijk koninklijken trein worden toegepast.

Het resultaat van de vrij langdurige studies en voorbereidende werkzaamheden werd eindelijk neergelegd in een reeks fraaie aquarellen, die tot een portefeuille werden vereenigd. Op een speciaal voor dat doel aangevraagde audiëntie te Amsterdam werd, onder aanbieding aan Hare Majesteit van deze portefeuille, door de directies van de beide Maatschappijen de Koninklijke goedkeuring en bereid-verklaring tot het aanvaarden van het aan te bieden geschenk verkregen, dat zou bestaan in het absolute en onbeperkte alléén-gebruik van een voor rekening van de Spoorwegmaatschappijen te bouwen en door deze te onderhouden salon- en staatsie-trein.

Met de verkregen Koninklijke goedkeuring kon de uitvoering van het plan geacht worden begonnen te zijn. Eerst moesten nu de teekeningen tot in onderdeelen nader worden uitgewerkt; allerlei detailkwesties dienden bestudeerd en opgelost alvorens met het bouwen van den trein, die op de spoorwegen van alle Europeesche landen, met uitzondering alleen van Spanje en Rusland, zou kunnen rijden, een aanvang kon worden gemaakt.

Zoo werd het 1901 en zelfs 1902 eer de verschillende contracten konden worden geteekend. Want al hadden de Spoorwegen den trein ontworpen, de uitvoering en vervaardiging ervan wenschten ze op te dragen aan de firma Beijnes, die haar sporen op dit gebied

verdiend had. Op 28 Februari van laatstgenoemd jaar werd met de S.S. overeengekomen voor de bedragen van resp. *f* 28545.–, *f* 30715.– en viermaal *f* 2325.– te leveren een bagagewagen op draaistellen, doch zonder wielen, een keukenwagen, eveneens op draaistellen en zonder wielen en vier draaistellen om dienst te doen onder de salon- en slaaprijtuigen, waarvoor Beijnes eveneens de bovenstellen moest maken, doch dit in opdracht van de H.IJ.S.M. In dezen zin hadden n.l. de beide maatschappijen hun aandeel in de totstand-koming van den Koninklijken Trein onderling geregeld. Beijnes kreeg verder de volledige inrichting te verzorgen van den keukenwagen, alsook van den bagagewagen. Wat de binnenversiering, de betimmering en meubileering van de vorstelijke vertrekken in de beide salonrijtuigen betreft, deze werden ontworpen en geleverd door de Koninklijke Meubelfabriek H. P. Mutters en Zn. te 's-Gravenhage.

* * *

Een uitvoerige beschrijving van den Koninklijken Trein, dien ieder onzer wel eens gezien heeft, kan men vinden in het tijdschrift „Eigen Haard" van 2 Mei 1903, blz. 279 e.v., alwaar men ook eenige duidelijke afbeeldingen aantreft.
Het bouwen en de inrichting van den trein vorderden bijna twee jaren; in den loop van 1901 aangevangen kwam het geheel in April 1903 gereed en konden de voertuigen de werkplaatsen verlaten.
Men kan zich zoo voorstellen, dat de leiding van de fabriek tevreden was, of eigenlijk niet alleen de leiding, maar allen, van hoog tot laag, die eraan meegewerkt hadden. Op wel heel typische wijze komt deze voldaanheid tot uitdrukking in wat we daaromtrent lezen in „Eigen Haard" [315]: „Toen de oude heer Beijnes [316] met zijn zoon, omringd door de werklieden, voor den koninklijken trein stond, op het oogenblik, dat deze voor 't eerst buiten en voor de fabriek opgesteld was, en het werk van zijn talent en dat van zijn zoon en het werk der handen zijner werklieden zag, kon hij met trots zeggen: „Dat is ons werk en het is goed."

Nadat de trein op 21 April tijdens een tweetal proefritten zijn deugdelijkheid bewezen en aan alle gestelde verwachtingen voldaan had, werd vier dagen later te Apeldoorn aan Hare Majesteit de Koningin het gebruiksbezit ervan overgedragen door een commissie uit de besturen van S.S. en H.IJ.S.M.

In November van het jaar 1905 werd aan Beijnes vervolgens de levering opgedragen van een vijfde rijtuig, waarmede de trein in den loop van het volgende jaar werd uitgebreid. Tevens werd toen de indeeling der andere rijtuigen iets gewijzigd. [317]]

De Koninklijke Trein, die door de Nederlandsche Spoorwegen met de grootst mogelijke zorg onderhouden wordt, doet na 35 jaar nog altijd dienst. Hij bevindt zich in een speciaal daarvoor bestemde loods te Utrecht, waar hij elk oogenblik gereed staat om op het eerste teeken te vertrekken naar de plaats, vanwaar het Hare Majesteit behaagt zich naar de een of andere bestemming in binnen- of buitenland te begeven.

* * *

Van de toenmalige directie heeft de heer J. J. F. Beijnes den uit vijf voertuigen bestaanden Koninklijken Trein, zooals wij dien kennen, niet meer compleet gezien. Op 4 September 1904 trof de firma het verlies van zijn betrekkelijk vroegtijdig verscheiden. Tot medefirmant geroepen in 1888, was het hem slechts gedurende zestien jaar vergund geweest de fabriek te besturen, die zich, zooals wij gezien hebben, onder zijne met die van zijn neef en compagnon gedeelde leiding zeer voorspoedig was blijven ontwikkelen.

In April 1892 tot lid van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs benoemd, was hem op 7 September van hetzelfde jaar de hooge eer te beurt gevallen Hare Majesteit de Koningin en Hare Majesteit de Koningin-Regentes in de fabriek te mogen ontvangen, bij welke gelegenheid de Koningin hem benoemde tot ridder in de orde van Oranje-Nassau. Sedert 1896 had hij de fabriek aan het Stationsplein gekend in den omvang, dien zij thans nog bezit. Als bestuurder van de fabriek werd hij opgevolgd door zijn zoon Ir. JOHANNES JACOBUS BEIJNES.

* * *

Was de door den grootvader gestichte fabriek onder den zoon uitgegroeid tot een omvang, die met het oog op de plaatselijke omstandigheden voor geen verdere uitbreiding meer

vatbaar was, onder den kleinzoon zou de rentabiliteit worden opgevoerd tot een te voren nimmer bereikte hoogte en intensiteit.

Ir. J. J. Beijnes was, zooals wij op blz. 200 hebben gezien, reeds van 1898 af in het bedrijf werkzaam geweest. En van meet af aan had hij zijn groote gaven, zijn helder verstand en zijn elders opgedane, omvangrijke kennis en ervaring zonder eenige reserve in dienst van dat bedrijf gesteld. Thans, na den dood zijns vaders, meer op den voorgrond tredend, nam hij, in diens plaats, en naast zijn twintig jaar ouderen achterneef en mede-firmant, het bestuur van de fabriek op zich. Meer in het bijzonder belastte hij zich met de leiding van het teekenbureau en behandelde met de hoofdingenieurs der spoorwegmaatschappijen de verschillende rijtuig-constructies. Rustig en beheerscht als hij was, wist hij het vertrouwen van de directies der ondernemingen te winnen. Men hoorde zijn bemerkingen aan, overwoog ze en volgde meermalen zijn adviezen op. De door zijn optreden als mede-firmant ingeluide periode, die zich tot op het einde van 1917 heeft uitgestrekt, toen het bedrijf in een Naamlooze Vennootschap werd omgezet, kenmerkt zich door een gestadige en groote energie-ontwikkeling en een buitengewoon knappe wijze van zaken-doen, waarvan de steeds hooger opgevoerde winst-cijfers, die het bedrijf al die jaren door bleef toonen, de welsprekende resultaten vormen.

* * *

Reeds gewaagden wij van het aandeel dat ir. J. J. Beijnes had in het tot stand komen van de E.N.E.T. Zijn vertrouwen in de toekomst van electrisch gedreven tram- en spoorweg-rijtuigen stond niet meer alleen. Vooral in het dicht-bevolkte westelijk centrum van het land, de beide provincies Noord- en Zuid-Holland, werden groote plannen voor electrische locaalspoorwegen uitgewerkt, die in 1898 en 1900 ten slotte het aanzijn gaven aan de Hollandsche Electrische Spoorweg-Maatschappij en aan de Zuid-Hollandsche Electrische Spoorweg-Maatschappij.

Door omstandigheden van algemeen spoorweg-politieken aard is het aan geen van beide maatschappijen vergund geweest tot ontwikkeling te komen in den vorm waarin ze oorspronkelijk waren ontworpen. Uit den opzet der H.E.S.M. groeide het complex van de door H.IJ.S.M. als locaalspoorweg en met stoomtractie geëxploiteerde Haarlemmermeer-

lijnen.[318]] En wat de Z.H.E.S.M. betreft, ook deze werd niet wat de ontwerpers er zich van hadden voorgesteld, maar ze kwam er na eenige jaren toch en nog wel als electrische hoofdspoorweg, eveneens geëxploiteerd door de H.IJ.S.M. [319]]

Bij de groote vorderingen van de electrotechniek in die dagen bleek de hierbij opgetreden vertraging achteraf een belangrijk voordeel. In 1900 ontworpen voor het gelijkstroomsysteem, een rijdraadspanning van 850 volt en een maximum-rijsnelheid van 55 km., kon enkele jaren later de lijn als eerste electrische hoofdspoorweg in Nederland worden aangelegd voor één-phase wisselstroom, een systeem, dat het mogelijk maakte ,,de hooge spanning direct van den rijdraad af te nemen, terwijl de laagspanning voor de motoren verkregen wordt door middel van een transformator, welk elk motorrijtuig met zich voert.'' [320]] De toegelaten maximum-snelheid werd daarbij op 90 km. per uur gebracht, een voor die dagen zeer hoog cijfer.

Vele en groote moeilijkheden bleven echter te overwinnen vóór het zoover was, dat met de regelmatige exploitatie van de lijn kon worden begonnen, moeilijkheden, die zich niet beperkten tot den aanleg van den spoorweg en de bovenleiding of van de electrische centrale, die reeds gebouwd en ingericht werd vóór de groote verandering in het algemeene plan tot stand kwam, maar welke ook, en zeker niet in de laatste plaats, het ontwerpen en bouwen van de rijtuigen betroffen.

Reeds in September 1905 kreeg Beijnes de opdracht tot het vervaardigen van een modelrijtuig voor de Maatschappij, maar zoowel de nog resteerende maanden van 1905 als het geheele jaar 1906 gingen voorbij met het concipieeren van verschillende ontwerpen, die noodig bleken om van het voertuig en zijn electrische uitrusting een goed en evenwichtig geheel te verkrijgen, zoodat eerst in 1907 met den eigenlijken bouw van het rijtuig kon worden begonnen. Wijst deze abnormaal lange tijd van voorbereidende studie reeds op groote en onvoorziene moeilijkheden, ook de vervaardiging zelf van het modelrijtuig heeft zeer veel hoofdbrekens gekost. In zijn reeds eerder [321]] genoemde inleiding tot een bezoek aan de fabriek door de Vergadering van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs, [322]] heeft ir. J. J. Beijnes eenige gegevens gepubliceerd, waaraan hieronder een en ander is ontleend. Reeds de constructie van het stalen onderraam eischte bijzondere voorzieningen. Ten einde voldoende ruimte te krijgen voor het plaatsen en het aanbrengen van de

electrische deelen op gemakkelijk toegankelijke plaatsen, werden de langsbalken over het midden-gedeelte verwijd. „Dit doorzetten der 260 mm. hooge balken heeft zijn eigenaardige bezwaren gehad. Niet dan na verschillende pogingen met profielen van kleinere hoogten slaagden wij er in een goed resultaat te verkrijgen."

„Het buigen slaagde wel met de noodige voorzichtigheid, doch het scheluw trekken was de groote moeilijkheid en het narichten was ten slotte nog veel bewerkelijker dan het buigen zelf, voornamelijk ten gevolge van de groote lengte, ± 17 m."

In verband met de geweldige vorderingen, die sindsdien ook in deze materie werden gemaakt en die in de toekomst ongetwijfeld nog grooter zullen zijn, moge hier het gedeelte volgen van de door ir. J. J. Beijnes in meergenoemd artikel gegeven beschrijving van de constructie van het onderstel dezer eerste electrische motorrijtuigen van nu ruim dertig jaar geleden.

„In het onderstel vindt u aangebracht de bekende compensatiebuffers, het trekwerk, enz.; dan volgen de velden, vrijgelaten voor de twee draaistellen.

In het eerstvolgende veld zijn nu aangebracht de groote transformator, wegende ± 3000 kg., en daarnaast de hoogspanningskamer, waarin alle apparaten zijn ondergebracht, welke op 10000 volt spanning komen als: hoofdschakelaar, hoogspanningsrelais, twee hoogspanningszekeringen (één voor stuurstroom en verlichting, één voor hoofdstroom incl. verwarming).

Deze hoogspanningskamer heeft een bijzondere sluiting of liever „Verriegelung", welke direct met de stroomafnemers in verbinding staat.

Zijn deze namelijk omhoog en dus aanliggend tegen den stroomdraad, en bevindt zich de hoogspanningskamer dus op spanning, dan kan deze onmogelijk worden geopend...."

„Bovendien zijn ter verkrijging van nog grootere veiligheid aan de sluiting van de hoogspanningskamer twee aardsluiters verbonden, die, zoodra de kamer geopend zal worden, *eerst* alle hoogspanningsleidingen aan aarde verbinden.

In het volgende veld vinden wij aan beide zijden de kasten, waarin de z.g. Stufenschalter of Hüpfer,.... verder de Schalters van de vóór- en achteruit-beweging en hiertusschen de kast met de laagspanningszekeringen (twee van 1000 ampère voor de motorleidingen, een van 500 ampère voor de hulpwikkelingen).

In het midden van het onderraam zijn successievelijk ondergebracht: de hulpwikkelingstransformator, de compensatie- of Ausgleich-transformator, de transformator voor stuurstroom en verlichting.

In het hierop volgende veld bevinden zich alle remdeelen als: W.H.-remcylinder met triplevalve en automatische slack-adjuster, hoofdreservoir, treinleidingsreservoir, hulpreservoir voor zandstrooier, fluit en stroomafnemer, benevens de gewone remdeelen.

Boven al deze deelen zijn tegen den vloer van het rijtuig de verschillende kabelleidingen aangebracht.

Alle kabels liggen op een 5 mm. dikke laag asbestlei (z.g. Eternit) en zijn afgedekt door kanalen van geperste ijzerplaat.

Het monteeren dezer leidingen vorderde bij het eerste modelrijtuig ± 6 weken, daar de opbouw toen reeds zeer ver gevorderd was. Bij de volgende rijtuigen werd eerst de vloer afgewerkt, daarna gekeerd, alle leidingen er op bevestigd, hetgeen nu slechts ± 8 dagen in beslag nam, en daarna wederom gekeerd, waarna het rijtuig verder kon worden afgewerkt. Alvorens met het kabelleggen te beginnen wordt het onderraam op den vloer afgeteekend met behulp van een houten model, teneinde er zeker van te zijn dat de kabels niet met de deelen van het onderraam in contact kunnen komen."

* * *

Met deze korte aanhaling, die als een vluchtige schets van de destijds in de fabriek gevolgde werkmethoden wellicht ook later nog haar waarde mag hebben, worde volstaan.

De moeilijkheden waren er echter ook toen om te worden overwonnen. In hetzelfde jaar 1907, waarin met den bouw van het proefrijtuig werd begonnen, kwam dit niet alleen klaar,

maar werden ook de volgende rijtuigen onder handen genomen, zoodat reeds in Juni 1908, bijna vier maanden vóór de opening van de lijn, een gedeelte van het wagenpark afgewerkt en wel in de wagenmakerij stond ter bezichtiging door een zoo illuster gezelschap als het Koninklijk Instituut van Ingenieurs.

In het door de Siemens–Schuckert Werke te Berlijn uitgegeven „Electrotechnische Zeitschrift" [323] is in het voorjaar van 1909 van de hand van Regierungsbaumeister W. Heijden een belangwekkende bijdrage verschenen „Die elektrische Hauptbahn Rotterdam–Haag–Scheveningen," waarvan een gedeelte aan het rollend materieel van deze maatschappij is gewijd. [324]

De schrijver deelt ons mede, dat het wagenpark der Z.H.E.S.M. destijds uit negentien motor- en negen aanhangrijtuigen bestond, vervaardigd in de rijtuigfabriek J. J. Beijnes te Haarlem en waarvoor de electrische uitrusting door de Siemens-Schuckertwerke werd geleverd.

„De motorrijtuigen," vervolgt hij, „zijn naar Amerikaansch model gebouwd met weinig doch groote afdeelingen, middengang en overdwars geplaatste zitbanken. Ten behoeve van de ventilatie heeft het dak een verhoogde middenbaan, die ter vermindering van den luchtweerstand tijdens het rijden aan de beide einden van het rijtuig geleidelijk minder hoog wordt en ten slotte geheel verdwijnt.

Van de motorrijtuigen zijn er met afdeelingen IIe en IIIe klasse en andere, uitsluitend met afdeelingen IIe klasse.

De rijtuigen IIe en IIIe klasse hebben 24 zitplaatsen IIe klasse en 29 zitplaatsen IIIe klasse, benevens nog 14 staanplaatsen. De rijtuigen IIe klasse hebben 56 zit- en 14 staanplaatsen. Aan de iets inspringende uiteinden van het rijtuig bevinden zich de rondom afgesloten

wagenvoerders-afdeelingen, die echter door middel van een deur in verbinding staan zoowel met het binnenste van het rijtuig als, via een overloop, met een eventueel aangekoppeld tweede voertuig. Achter de wagenvoerdersplaats bevinden zich aan beide zijden de ingangen met dubbele portieren.

Wat hunne *uit- en inwendige verzorging* betreft moeten de rijtuigen tot de beste van het Europeesche continent gerekend worden. De buitenzijde tot aan de vensterkozijnen heeft een groene kleur, daarboven is ze ivoorkleurig geschilderd e.e.a. met gouden lijnen en ornamenten smaakvol versierd. De binnenbetimmering is geheel in gepolitoerd mahoniehout, eenvoudig maar stijlvol aangebracht. In de IIe klasse zijn de zittingen bekleed met groene pluche waarin een patroontje; het eigenlijke zitkussen kan in het warme jaargetijde worden omgelegd en is aan de keerzijde bekleed met groen leer. Het plafond, dat door gelig getinte vensters van ijsglas een aangenaam, gedempt licht ontvangt, is in lichte kleur gehouden en heeft een versiering van in modernen zin gestileerde bloemfiguren.

De rijtuigen hebben een royale electrische verlichting en een trapsgewijze te regelen electrische verwarming, die bij reeds voorgekomen temperaturen van −15° C. aan de hoogste gestelde eischen voldaan heeft."

Het gewicht van een volledig uitgerust motorrijtuig bedroeg ca. 51000 kg. Dat van een aanhangrijtuig 31000 kg. Deze laatste (alleen IIIe klasse) hadden 88 zit- en 20 staanplaatsen. Het interessante en goedverluchte artikel geeft nog allerlei bijzonderheden, maar we moeten het hierbij laten. De rijtuigen, later met enkele stuks vermeerderd, doen thans, na dertig jaar, tot ieders tevredenheid nog steeds dienst op hun oude stamlijn, de voormalige Z.H.E.S.M. (Vgl. de afbeelding op blz. 148 – bovenaan.)

* * *

De verschillende hierboven uitgevoerde excursies hebben ons onwillekeurig een eind te ver in den tijd vooruit gebracht. We hebben de ontwikkeling van Beijnes' relaties met de groote spoorwegmaatschappijen hier te lande, S.S. en H.IJ.S.M., en den eigenlijken loop, dien het bouwen van spoorwegrijtuigen bij deze maatschappijen sedert het einde van de vorige eeuw had genomen, uit het oog verloren.

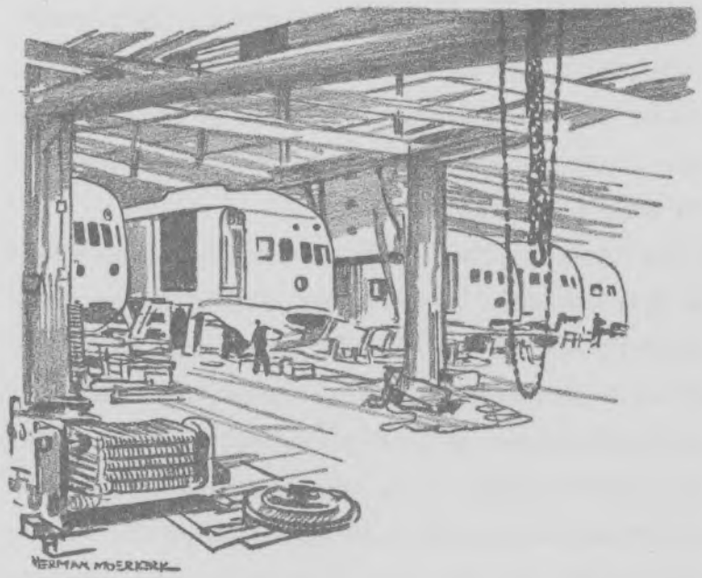
Wanneer we nu, terugkeerend van onze omzwervingen, onze belangstelling richten op het

stadium van ontwikkeling, waarin zich omstreeks dezen tijd het bouwen van rollend materieel voor en door de beide groote Maatschappijen bevindt, zien we dat de groote lijnen, zooals we die sedert het midden van het laatste decennium van de vorige eeuw tot uitdrukking zagen komen in het groote vier-assige rijtuig voor internationaal verkeer, zich niet alleen bestendigd hebben, maar ook duidelijk terrein wonnen.

Uit de albums en de jaarverslagen der Maatschappijen blijkt allereerst een toenemende behoefte aan rollend materieel voor deze lichamen. Een behoefte, die niet langer meer uitsluitend kan worden verklaard uit den groei der verschillende netten, maar die vooral moet worden gezien als het resultaat van de intensiveering van het verkeer, nationaal zoowel als internationaal. Onderlinge concurrentie, zoowel van de spoorwegen in de verschillende landen als onder de landen zelf, blijft de eischen hooger opvoeren, die het reizende publiek, vooral dat van internationalen huize, met steeds meer klem gaat stellen.

Wat op deze wijze in het internationale verkeer groeit en tot stand wordt gebracht, vindt weer zijn terugslag ook in het binnenlandsche verkeer. Ook hier blijven de eischen, zij het op wat bescheidener schaal, voortdurend stijgen. We zagen op blz. 194 het rijtuig met retirade-afdeeling als een nieuwigheid, ook voor gewone derde klasse-reizigers, aangekondigd. Het feit, dat in dit opzicht de derde klasse de beide andere vooruit is, verdient onze aandacht. Het wijst op een belangrijk verschil tusschen de in 1900 heerschende mentaliteit en die van omstreeks 1860, toen de administrateur J. W. Bake nieuwe voorstellen, door hem ingediend, moest verdedigen tegen het bezwaar dat de „klasse-distinctie" zich zou verzetten tegen het bouwen van eerste en tweede klasse-accommodatie op één onderstel (vgl. blz. 70–71). Thans werden in het belang van de derde klasse-reizigers maatregelen genomen nog vóór zulks geschiedde ten behoeve van die der eerste en tweede klasse! Lang deed zich evenwel ook voor dezen de vernieuwing niet meer wachten. In het jaarverslag van de H.IJ.S.M. over 1900 lezen we, [325]] dat in den loop van dat jaar in dienst werden gesteld „10 rijtuigen 1e en 2e klasse Nos. 429-438 van een nieuw type. Dit rijtuig met 3 wiel-assen heeft in het midden een watercloset, waarop de verspringende zijgangen uitloopen: vijf en een halve coupé met 11 zitplaatsen 1ste en 19 zitplaatsen 2e klasse."

Hiermede deden bij de H.IJ.S.M. de eerste gemengde rijtuigen 1e en 2e klasse met retirade-afdeeling, voor binnenlandsch verkeer bestemd, hun intrede. Weliswaar was de S.S.



hiermede reeds een acht- of negental jaren vroeger aangevangen. [326]] Bij beide maatschappijen echter golden de nog oudere proefnemingen op dit gebied uitsluitend het internationale verkeer.

Behalve de hierboven genoemde AB-rijtuigen met closet, leverde Beijnes hetzelfde jaar aan de H.IJ.S.M. nog 25 derde klasse-rijtuigen, waarvan 19 stuks zonder en 6 met closet, van het op blz. 194 besproken type. Van deze laatste rijtuigen, die 66 plaatsen hadden [327]] betrok ook de S.S. in het jaar 1900 eveneens 25 stuks en in de jaren 1902/3 nogmaals 20 stuks.

Deze Maatschappij kwam het daarop volgende jaar (1901) met iets nieuws. In plaats van de in dien tijd vrij algemeen gangbare gemengde rijtuigen voor de beide hoogste klassen (AB's) bestelde zij n.l. zes eerste klasse-rijtuigen met retirade (A Nos. 111/16) en tien tweede klasse-rijtuigen, eveneens met retirade (B Nos. 216/25) met resp. 20 en 38 zitplaatsen en op drie assen loopend.

Ofschoon van deze beide laatste rijtuigen ongeveer gelijke aantallen ook nog in de twee volgende jaren voor de S.S. werden gebouwd, heeft de hiermede ingezette proefneming, die bij oudere toestanden en ervaringen aanknoopte, op den duur toch blijkbaar niet voldaan. De door Beijnes toen geleverde rijtuigen zijn, meen ik, echter thans nog alle in gebruik.

Een andere nieuwigheid, en wel eene die van vérstrekkende gevolgen is geweest, bracht de H.IJ.S.M. in 1901. Deze Maatschappij betrok in dat jaar van Beijnes: [328]]

„5 rijtuigen 1e en 2e klasse No. 439–443, op 3 assen met 11 zitplaatsen 1ste en 19 zitplaatsen 2e klasse; in het midden een watercloset, waarop verspringende zijgangen uitloopen,"

„3 rijtuigen 1ste en 2e klasse Nos. 410–412, op 2-assige schamelstellen (4 assen) met zijgang, vestibules, watercloset, overdekte balcons (rijtuigbalgen), 12 zitplaatsen 1ste en 29 zitplaatsen 2e klasse," [329]

„5 rijtuigen 3de klasse Nos. 501–505 op 3 assen met 66 zitplaatsen en zijgangen voerende naar twee privaten,"

„10 rijtuigen 3de klasse Nos. 600–609 op 3 assen, met 80 zitplaatsen," en ten slotte:

„1 rijtuig 3e klasse No. 701 van een nieuw type, op 2-assige schamelstellen (4 assen) met 110 zitplaatsen."

Dit laatste rijtuig is in tweeërlei opzicht merkwaardig: in de eerste plaats was het met zijn elf coupé's, elk voor 10 personen, het grootste type alleen-loopend spoorwegrijtuig (coupérijtuig), dat naar ik meen, hier te lande ooit werd vervaardigd. In de tweede plaats, en dat is belangrijker, werd hiermede ook in ons land voor het binnenverkeer een aanvang gemaakt met het bouwen van rijtuigen op draaistellen.

De gunstige ervaringen met de in de jaren 1894 t/m 1897 voor het verkeer met het buitenland gebouwde rijtuigen [330] opgedaan, hadden de H.IJ.S.M. doen besluiten niet slechts tot aanschaffing van meer van zulke rijtuigen over te gaan, maar ook het gebruik ervan uit te breiden tot het binnenlandsch verkeer. En terwijl het type alleen nog in details gewijzigd wordt, stijgt het aantal der in dienst genomen vier-assige rijtuigen haast van jaar tot jaar. Ook de S.S. bepaalde zich, behoudens kleine afwijkingen, tot een zelfde type voor haar internationale rijtuigen, een type dat zoowel bij de H.IJ.S.M. als bij de S.S. (bij deze laatste maatschappij wellicht iets méér) tamelijk nauw aansluit aan het in Duitschland en in de van dat land destijds afhankelijke gebieden algemeen gangbare.

Hier te lande ging de H.IJ.S.M. thans een stap verder met de opdracht aan Beijnes van het hierboven reeds genoemde rijtuig C 701 met 110 zitplaatsen. Hoe goed het experiment – min of meer toch bleef het dit altijd nog – slaagde, moge blijken uit het vervolg: immers tot na den wereldoorlog is men deze rijtuigen blijven bouwen, wier aantal in 1917 ongeveer 125 stuks bedroeg, waarvan er bijna 100 door Beijnes waren geleverd.

Wat de binnen-inrichting betrof verschilde het modelrijtuig C 701 nog aanzienlijk van de daarna vervaardigde nummers dezer serie. Ten aanzien van deze binnen-inrichting nl. nog voortbouwend op oudere inzichten, waarbij men genoegen nam met onderlinge

afscheidingen tusschen de verschillende coupé's, die niet hooger reikten dan tot aan de vensterlijn, zoodat groote, als het ware één-geheel-vormende ruimten in den wagenbak van drie en zelfs van vier coupé's groot geen zeldzaamheid waren, [331] had men deze rijtuigen ontworpen met één afdeeling voor tien, twee afdeelingen voor twintig en twee voor dertig personen.

Reeds de volgende vijf stuks van deze rijtuigen, die in 1902 werden gebouwd, en daarna alle verdere, hadden elf geheel afgesloten coupé's. Van de vervolgens sedert 1903 geleverde rijtuigen had een gedeelte electrische verlichting (stelsel Stone, hetzelfde stelsel als het in den Koninklijken Trein gebruikte). De andere rijtuigen hadden de sedert het begin der tachtiger jaren ook te onzent vrij algemeen toegepaste verlichting met uit petroleum bereid vetgas, dat in samengepersten toestand in reservoirs onder de rijtuigen werd meegevoerd. Tot 1905 ongeveer behielp men zich met z.g. vleermuisbranders, nadien werden de nog niet electrisch verlichte rijtuigen geleidelijk van gasgloeilicht voorzien.

* * *

Met deze nieuwe reeks vier-assige rijtuigen van de derde klasse, voor het binnenlandsche verkeer bestemd, had de H.IJ.S.M. de groote verandering ingeleid, die zich omstreeks dezen tijd in de ontwikkeling van het heerschende type voor de spoorwegrijtuigen ook in ons land begon te voltrekken. Reeds het jaarverslag over 1903 [332] gewaagt van het in dienst stellen van „10 Rijtuigen 1ste en 2de klasse Nos. 601–610, op 2-assige schamelstellen (4 assen), met electrische verlichting, 21 zitplaatsen 1ste en 40 zitplaatsen 2de klasse." Het totale aantal van deze voertuigen, die Beijnes tot en met het jaar 1920 voor de H.IJ.S.M. gebouwd heeft, bedraagt 102 stuks.

Men zou de twee hiervoor genoemde rijtuigtypen als broertje en zusje kunnen beschouwen. Zoowel de nieuwe AB 9 als de C 11, zooals de wagens naar hun aantal coupé's in de wandeling genoemd werden, vormden met hun 21 en 40, resp. hun 110 zitplaatsen een uitermate geschikt vervoermiddel om, loopend in treinen die regelmatig sterk bezet plachten te zijn of op bijzonder drukke dagen, grootere massa's reizigers goedkoop te vervoeren. Ze boden echter, alleen al door het ontbreken van een retirade-afdeeling, minder comfort dan sommige oudere typen op drie assen.

Dat men dus vroeg of laat ook bij deze grootere rijtuigen op draaistellen een aantal plaatsen zou willen opofferen aan een zijgang, lag dan ook voor de hand. Deze stap liet intusschen bij de H.IJ.S.M. nog eenige jaren op zich wachten. Eerst in 1905 vinden we door Beijnes, die in deze jaren zoo goed als al het nieuwe personenmaterieel voor deze Maatschappij gebouwd heeft, als geleverd opgegeven: [333] „6 rijtuigen 1ste en 2de klasse Nos. 801–806 op 2-assige schamelstellen (4 assen), 13 zitplaatsen 1ste en 31 zitplaatsen 2de klasse; in het midden een watercloset, waarop verspringende zijgangen uitloopen; Westinghouse-snelrem, schroefrem en remhuisjes."

En in het verslag over 1906 [334] wordt de in-dienst-stelling vermeld van „10 rijtuigen 3de klasse Nos. 801–810, op 2-assige schamelstellen (4 assen), 82 zitplaatsen, Westinghouse-snelrem, schroefrem en remhuisjes," eveneens door Beijnes gebouwd. De remhuisjes, die ook reeds bij sommige oudere 3-assige rijtuigen voorkwamen, hielden verband met op de Duitsche spoorwegen geldende voorschriften, aangezien het in de bedoeling lag de rijtuigen tot Rheine (en zoo noodig verder) te laten doorloopen. Ook in de doorgaande treinen naar België (Antwerpen en Brussel) werden en worden beide soorten rijtuigen regelmatig gebruikt. De bedoelde remhuisjes zijn intusschen aan de later afgeleverde nummers niet meer aangebracht.

Van beide rijtuig-typen, wier silhouet, slechts weinig onderscheiden van die van de AB 9- en de C 11-rijtuigen, op den duur haast tot een symbool is geworden voor het geheele sneltreinverkeer op de groote H.IJ.S.M.-lijnen en op de lijnen waar de H.IJ.S.M. running-power had, zijn jaar-in jaar-uit groote aantallen gebouwd – bijna uitsluitend door Beijnes. Nadat het jaar te voren de levering had plaats gehad van de eerste tien rijtuigen 1ste en 2e klasse (Nos. 601–610) op twee-assige schamelstellen, werden in 1904 de laatste vijftien drie-assige personenrijtuigen afgeleverd. Het waren de nummers C 519–533 van het bekende type „met 66 zitplaatsen" en „zijgangen voerende naar 2 privaten". [335] De vijf hoogste nummers kregen electrische verlichting. Van 1904 af werden voor de H.IJ.S.M. verder alleen nog maar vier-assige rijtuigen op draaistellen gebouwd.

* * *

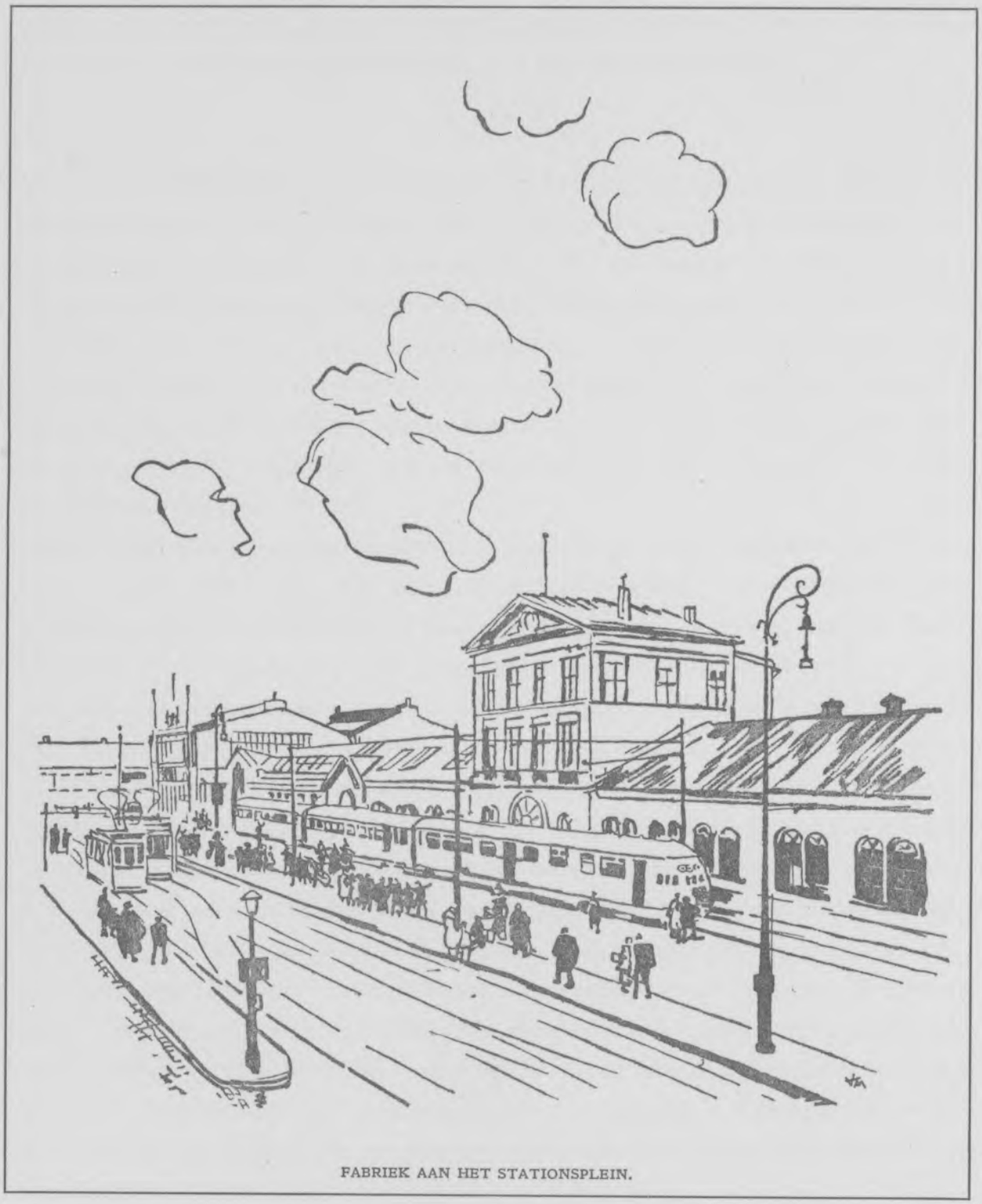
Kan men uit de aan Beijnes verstrekte en door dezen uitgevoerde opdrachten als het ware voetje voor voetje en volledig de ontwikkelingsgeschiedenis nagaan van het bij de H.IJ.S.M.

in den loop der jaren in gebruik gekomen spoorwegrijtuig-type, bij de S.S. is dat niet het geval. Tot in de oorlogsjaren is deze Maatschappij het grootste deel van haar bestellingen van rollend materieel, dat bij openbare inschrijving werd aanbesteed, elders blijven plaatsen. Bij haar was het, dat, nog vóór zulks bij de H.IJ.S.M. plaats vond, voor het eerst het gebruik van vier-assig materieel, althans voor de beide hoogste klassen, op grootere schaal werd toegepast; het meerendeel van dit materieel was van buitenlandsch, meest Duitsch, fabrikaat, waarbij het zich ook in constructie en profiel altijd nauwer heeft aangesloten dan het door de H.IJ.S.M. gebruikte materieel deed, dat veel meer een eigen karakter had en behield.

Wat nu het materieel van de derde klasse betreft: nadat men bij de S.S. lang was blijven vasthouden aan het op blz. 194 genoemde 3e klasse-rijtuig op drie assen met 66 zitplaatsen en een closet-afdeeling, waarvan zelfs in 1912 nog door Beijnes een tiental stuks (Nos. 731–740) werd gebouwd, was men daar in 1905 met een geheel nieuw model op twee draaistellen (vier assen) gekomen, waarvan Beijnes de eerste twaalf stuks in 1906 heeft geleverd (Nos. 801–812). Deze rijtuigen correspondeeren, wat de hoofdlijnen van de constructie, de binneninrichting enz. betreft, geheel met de bij de H.IJ.S.M. eveneens van No. 801 af genummerde serie. De S.S. heeft van deze rijtuigen jaren-lang groote aantallen besteld.

De bij deze Maatschappij reeds eerder in gebruik gekomen vier-assige AB-rijtuigen hadden, zooals uit het album van rijtuigen en wagens kan blijken, in 1906 een zekere ontwikkeling doorgemaakt, waarvan het begin in buitenlandsche fabrieken heeft plaats gevonden. Het aldaar gegroeide type wijkt af van dat, omstreeks dezen tijd door de H.IJ.S.M. aangenomen. In plaats van het ééne watercloset en de beide verspringende zijgangen hebben de S.S.-rijtuigen een meer ingewikkelden vorm. Het aantal zitplaatsen was ongeveer gelijk, maar men vindt er het gesloten coupé-stelsel zooveel mogelijk intact gelaten, zoodat meestal niet meer dan twee coupé's met elkander verbinding hebben. Hiervoor was het noodig in het rijtuig niet minder dan drie retirade-afdeelingen te bouwen.

Wanneer men dit rijtuig plaatst naast het zooveel eenvoudiger type, dat de H.IJ.S.M. in samenwerking met Beijnes vervaardigde, is men geneigd het S.S.-rijtuig op zijn buitenlandsche afkomst aan te zien. Wat niet wegneemt, dat deze wagens ook in den lateren



FABRIEK AAN HET STATIONSPLEIN.

tijd, toen in vele treinen rijtuigen van beide soorten te zelfder tijd werden vervoerd, bij het reizend publiek over 't algemeen zeer goed stonden aangeschreven.

* * *

Bij een ontwikkeling als hierboven geschetst werd, springt wel zeer duidelijk de geleidelijke vermeerdering van comfort, van aangenaam en veilig reizen in het oog, waarmede het reizend publiek in den loop der jaren en als het ware ongemerkt en vanzelfsprekend is gediend geworden. Gewoonlijk vraagt men zich, hierbij stilstaande, niet af hoe dat alles ontstaan is en wat er mee samenhangt. Toch eischt zoo'n ontwikkeling zoowel van de spoorwegmaatschappijen als van den fabrikant, die het rollend materieel bouwt, voortdurend de grootste inspanning. Beiden moeten zorgen steeds op de hoogte te zijn, niet slechts van wat gewenscht wordt, maar ook van wat mogelijk is. Naar het mogelijke moet onophoudelijk worden gestreefd.

Daarbij doen zich soms vérstrekkende consequenties voor. Zoo heeft het meer algemeen in gebruik nemen van vier-assig materieel in het begin dezer eeuw, waarmede het gemiddelde gewicht per rijtuig van 18 à 20 ton gebracht werd op 30 à 35 ton, noodzakelijk geleid tot een verzwaring van het gebezigde locomotief-type. Vooral bij de S.S. zijn de uitbreiding en de reorganisatie van het locomotieven-park zeer aanzienlijk geweest. De door deze Maatschappij gebruikte rijtuigen waren in het algemeen zwaarder dan die, welke voor de H.IJ.S.M. werden gebouwd. Het gevolg was, dat door de bestaande locomotieven de treinen niet meer met dezelfde snelheid konden worden vervoerd. En in de jaren na 1900 moest dan ook de duur van enkele sneltrein-verbindingen, van Zwolle naar Groningen b.v., iets verlengd worden. Het betrof maar enkele minuten, maar het is toch typeerend. Eerst in de jaren 1911–1913, nadat de groote, sterke locomotieven van de serie 700 (thans N.S. Serie 3700) in dienst waren gekomen, kon revanche worden genomen. Niet met de sedert 1900 verloren gegane enkele minuten, maar met halve uren werden toen de verbindingen van de hoofdsteden in het westen des lands met Maastricht en Groningen bekort. Intusschen was men met de tot dusverre gebouwde rijtuigen, wat de afmetingen betrof, nog lang niet aan de grens van het mogelijke gekomen, zooals uit het vervolg van de ontwikkeling van Beijnes' Koninklijke Fabriek nog blijken zal.

Een record voor dien tijd vormde een door Beijnes in 1910 met groote luxe voor de N.C.S. uitgevoerd salonrijtuig, welk rijtuig met zijn lengte van bijna 21 meter alle vóórdien hier vervaardigde voertuigen in de schaduw stelde.
Aangezien de groote ophaaldeuren van de fabriek „slechts" 20 meter breed zijn, kon het salonrijtuig er niet recht door en moest het schuin de fabriek uitgebracht worden, een feit dat naderhand nog herhaalde malen is voorgekomen. Eerst in 1933 is voor de toen in aanbouw zijnde Diesel-electrische treinen een uitrijspoor gemaakt. Tot dien tijd werden de rijtuigen op straat op de draaistellen gezet. Na 1933 kon dit in de fabriek gebeuren.

* * *

Het is moeilijk aan de hand van de voor onze groote spoorwegmaatschappijen gebouwde reeksen spoorwegrijtuigen een goed beeld te geven van de eigenlijke ontwikkeling van de fabriek in die jaren. De voornaamste van deze typen toch, die in het begin van deze eeuw, en ten deele zelfs nog in de vorige eeuw, zoowel binnen als buiten ons land ontstonden, hebben, nadat ze eenmaal een vooraanstaande plaats in het wagenpark der Nederlandsche Spoorwegen hadden ingenomen, haast een menschenleeftijd deze plaats weten te behouden.
Meer leerrijk is wellicht een overzicht van de aantallen rijtuigen, die gemiddeld per jaar werden afgeleverd, met een globale vermelding van de bestede prijzen. Alleen van de hierboven genoemde vier-assige rijtuigen voor binnenlandsch verkeer werden voor S.S. en H.IJ.S.M. in den loop van de jaren 1905–1914, de tien jaren aan den grooten oorlog voorafgaande, ongeveer 170 stuks 1ste en 2e klasse gemengd en 180 stuks 3e klasse gebouwd. De prijzen bedroegen gemiddeld *f* 12000.– à *f* 15000.– per stuk voor de laatste, en *f* 20000.– à *f* 25000.– per stuk voor de eerste. Daarbij moeten nog worden gerekend een 30 à 40 stuks groote D-trein-rijtuigen voor internationaal verkeer, waarvan de prijzen eveneens tusschen *f* 20000.– en *f* 25000.– lagen, een vrij groot aantal voertuigen van kleinere afmetingen voor bijzonder verkeer, enz. De geleverde aantallen zijn over 't algemeen vrij gelijkmatig over de jaren verdeeld en men kan de bedragen, welke in de fabriek alleen al voor onze hoofdspoorwegen jaarlijks verwerkt werden, veilig begrooten op ongeveer een millioen gulden.

Ook voor de verschillende tramwegen werd nog steeds, ofschoon veel minder dan tien en twintig jaar vroeger, gewerkt. In 1910 werd voor de E.S.M. een „Metallurgique"-rijtuig omgebouwd tot z.g. buffetrijtuig.
Luxe-rijtuigen werden de laatste jaren niet meer aangemaakt. Reeds vroeger gebouwde exemplaren, die in voorraad waren gehouden, werden omstreeks 1910 geleidelijk opgeruimd.

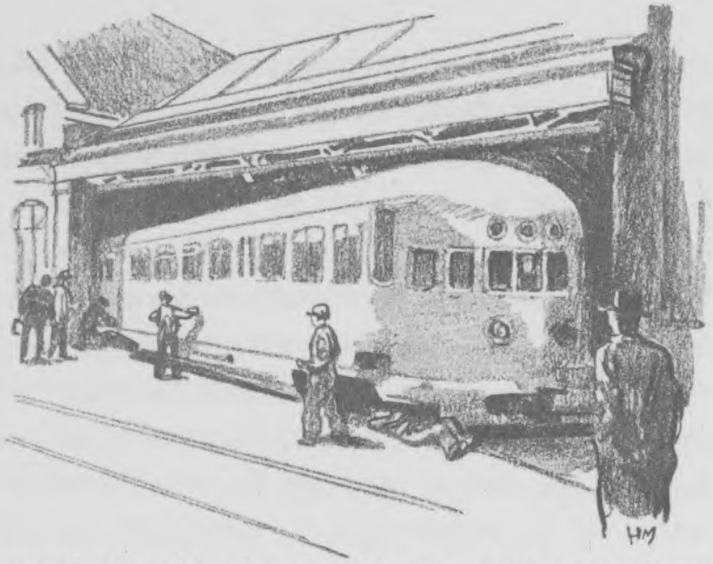
* * *

Een rol van beteekenis bleven de orders uit Indië spelen. Zoowel van de Semarang–Cheribon en de Samarang–Joana Stoomtrammaatschappijen en de Staatsspoorwegen op Java als van de Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij werden regelmatig bestellingen ontvangen. Weliswaar betroffen deze meestal niet meer, zooals in vroeger jaren, toen de genoemde verkeersondernemingen nog moesten worden uitgebouwd, geheel afgewerkte rijtuigen en wagens, doch alleen maar de onderstellen daarvoor, alsmede verdere onderdeelen van metaal, welke alle hier te lande werden vervaardigd. Het houtwerk in zijn vollen omvang werd in Indië gemaakt, waar ook de rijtuigen verder geheel werden opgebouwd. Omstreeks 1912 kwam hierbij weder een aantal complete rijtuigen, die voor rekening van de Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij moesten worden gebouwd. Door den aanbouw op groote schaal van derde klasse-rijtuigen en van goederenwagens in de werkplaatsen van de Maatschappij op Java dreigde het gewone herstelwerk in het gedrang te komen. Toen dan ook in het begin van genoemd jaar zich de behoefte aan nieuwe rijtuigen voor de beide hoogere klassen deed gevoelen, besloot de Raad van Beheer die in Europa te doen bouwen. Men zou op deze wijze tevens weer gebruik kunnen maken van nieuwere denkbeelden op het gebied van den wagenbouw.
Zoowel het verlangen de nationale industrie te bevoordeelen als de uitnemende ervaringen, die men van oudsher met Beijnes' fabrikaat had gehad, deden de keuze vallen op de Koninklijke Fabriek van Rijtuigen en Spoorwagens. En zoo zag zich deze in den loop van 1912 en beide volgende jaren den bouw opgedragen van niet minder dan 56 rijtuigen van verschillende afmeting en type. De N.I.S. exploiteert nl. in haar uitgebreid concessiegebied lijnen met tweeërlei spoorbreedte, smal spoor van 1067 mm. en breed spoor van 1435 mm., het laatste overeenkomend met wat hier te lande normaal spoor pleegt te worden genoemd.

De bestellingen betroffen 29 „smal spoor"- en 27 „breed spoor"-rijtuigen, de eerste weer onderverdeeld in 14 AB- en 15 C-rijtuigen, de laatste bestaande uit 6 AB-, 8 C- en 13 ABC-rijtuigen, een hier te lande slechts sporadisch voorkomend type, nl. gemengd voor de drie klassen. Hiervan heeft Beijnes de 8 en 15 rijtuigen IIIe klasse door Werkspoor laten maken. De prijzen, voor al deze rijtuigen bedongen, varieerden van *f* 15050.– tot *f* 18850.– per stuk, in welke bedragen tevens zijn opgenomen de kosten voor wielassen, draagpotten, stoot- en trekwerk, volute-veeren, enz., welke echter buiten bemoeienis der firma Beijnes werden aangeschaft.

* * *

Het zijn vooral de toenemende bestellingen uit Indië geweest, die in den winter 1912/13 andermaal een uitbreiding van de fabriek onder oogen deden zien. Aan het Stationsplein bestond daarvoor, zooals we vroeger zagen, geen mogelijkheid meer. Sinds lang was er alle beschikbare ruimte geheel in beslag genomen en elk overgebleven hoekje of gaatje tot het uiterste benut. Zoo vond men, om maar iets te noemen, de zadelmakerswerkplaats, waar toch meestal een dertig menschen aan den arbeid waren, ondergebracht onder de kap van het dak. Een eventueel overwogen overplaatsing van de fabriek naar elders zou zorgvuldige en misschien langdurige voorbereiding hebben geëischt. In den beginne mogelijk als tijdelijke maatregel bedoeld, was toen een in Januari 1913 ondernomen stap in een andere richting. Door de beheerende vennooten J. W. A. Beijnes en ir. J. J. Beijnes werd nl. aan de directie van de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij eerst mondeling en later schriftelijk een verzoek gericht, strekkende tot het in huur verkrijgen van een terrein aan genoemde Maatschappij behoorend en gelegen ten zuidwesten van den Verspronckweg te Haarlem, tusschen dezen en den spoorweg naar Bloemendaal. Op dit terrein zou een werk- en stelplaats worden gebouwd, ongeveer 200 m. lang en 25 m. breed, met vier naast elkander liggende, gedeeltelijk verzonken werksporen. Door middel van een aan te leggen zijspoor zou de nieuw te bouwen werkplaats niet slechts aangesloten worden aan de hoofdlijnen van de H.IJ.S.M., maar via deze ook in verbinding staan met de fabriek aan het Stationsplein. Het plan was goed overwogen, de onderhandelingen verliepen voorspoedig en het terrein kon voor den duur van tien jaar worden gehuurd. Nadat achtereenvolgens de vereischte



medewerking van de verschillende instanties verkregen was, kon met de uitvoering van de tot het plan behoorende werken, zooals het maken van het verbindingsspoor en het bouwen van een dam in de sloot langs de oostzijde van den spoorweg Haarlem–Uitgeest, worden aangevangen. In het voorjaar van 1914, eenige weken vóór het uitbreken van den wereldoorlog, werd de nieuwe fabriek in dienst gesteld; voortaan werden daar de ijzeren onderstellen en trucks, vooral voor de voor Nederlandsch-Indië bestemde rijtuigen en wagens, vervaardigd en gemonteerd. In latere jaren, toen de geheel uit metaal vervaardigde wagenbak-geraamten in gebruik kwamen, werden ook deze aan den Verspronckweg gereed gemaakt en opgebouwd, waarna de rijtuigen voor het overblijvende wagenmakers- en schilderswerk naar het Stationsplein werden gebracht.

* * *

De oorlogsjaren van 1914–1918 zijn uiteindelijk voor het bedrijf niet ongunstig geweest, al waren er van tijd tot tijd moeilijkheden. Evenals onze industrie in het algemeen, behoudens een kortstondigen terugslag in de eerste maanden na het uitbreken van den oorlog, een bedrijvigheid ontwikkelde van een omvang en een algemeenheid, „welke slechts kan verklaard worden uit de omstandigheid, dat als gevolg van het sluiten van 's lands grenzen ons volk wel genoodzaakt was, in eigen fabriek en bedrijf datgene te vervaardigen, wat ons onder normale omstandigheden door buitenlandsche producenten werd geleverd", [336] heeft ook de Koninklijke Fabriek van Rijtuigen en Spoorwagens van het ophouden der buitenlandsche concurrentie geprofiteerd.

Zoo bestelde, om maar iets te noemen, het Departement van Koloniën zijn voor Indië benoodigde onderstellen, enz. tot dan toe steeds in Duitschland; Beijnes kreeg, naar ik

meen te weten, in lange jaren zelfs geen aanvragen. Tijdens den oorlog is dat veranderd en kwamen groote opdrachten van die zijde. Ook de bestellingen van de onder beheer van de regeering gestelde binnenlandsche spoorwegen bleven regelmatig doorgaan. Dertig, veertig groote rijtuigen per jaar moesten soms worden gebouwd, waarbij nog de levering van materieel van kleinere afmetingen kwam. Hieronder dienen afzonderlijk te worden genoemd zestig BC-rijtuigen, elk bevattende vier coupé's met 26 zitplaatsen voor de tweede en vijf coupé's met 41 zitplaatsen voor de derde klasse, verder met afzonderlijke retirade-afdeelingen, enz., die in de jaren 1914–1916 voor de S.S. werden gebouwd. Alle zestig rijtuigen – de eenigen van dit type, ooit in ons land gebruikt – zijn door Beijnes geleverd. (Vgl. onze afbeelding op blz. 166 – bovenaan.) Ten slotte moet nog worden gememoreerd het verbouwen, in de eerste helft van 1916, van vijftien personenrijtuigen met bagage-afdeeling voor locaal verkeer tot een uit even zooveel voertuigen bestaanden ambulance-trein. De Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen had voor deze treinen – er zijn er twee geweest, waarvan één door Beijnes en één door Werkspoor te Amsterdam gebouwd – gratis de rijtuigen ter beschikking gesteld van het *Nationaal Comité tot aanbieding van Ambulance-Treinen aan Harer Majesteits Regeering*. Het verbouwen geschiedde voor rekening van het Comité. Elk der treinen bestond uit:

een magazijnwagen,
een verbandwagen met hulpkeuken en apotheek,
negen gewondenwagens met elk tien bedden,
een officierswagen met acht bedden,
een personeelwagen,
een dokterswagen en
een keukenwagen.

Het materieel van deze beide treinen, die tijdens den oorlog o.m. goede diensten hebben bewezen bij de uitwisseling van zwaargewonde krijgsgevangenen tusschen Duitschland en Engeland, is naderhand gedeeltelijk gesloopt en gedeeltelijk tot werkwagens omgebouwd.

* * *

Terwijl de oorlog, naar het in die dagen scheen, eindeloos lang voortduurde, werden de

grondstoffen schaarsch, hetgeen tot uitdrukking kwam in de hoogere prijzen, ten slotte ook in die, welke voor het afgewerkte product moesten worden betaald. Mede hierop van invloed waren de ten gevolge van de stijgende kosten voor het levensonderhoud sterk omhoog gegane loonen.

Tot 1917 was de stijging der prijzen voor nieuwe rijtuigen niet zeer belangrijk, maar in 1919 waren ze in veel gevallen meer dan verdubbeld. Deze algemeene inflatie is zich ook gedurende de eerste paar jaren na den wapenstilstand (11 November 1918) blijven voortzetten. Zoo moest b.v. voor een twaalftal door Beijnes in den loop van 1921 nog voor rekening van de S.S. geleverde vier-assige derde klasse-rijtuigen een som van meer dan *f* 60000.– per stuk worden betaald; terwijl in 1907 de eerste rijtuigen van dezelfde serie voor slechts *f* 12000.– waren gekocht!

Maar reeds vóór zulke abnormaal hooge prijzen werden berekend, nog tijdens den oorlog, waren sommige grondstoffen en onderdeelen, zelfs voor geld en goede woorden, vaak in het geheel niet of slechts op zeer langen termijn te krijgen. Hoe groote moeilijkheden uit deze omstandigheden soms voortvloeiden wordt niet onaardig geïllustreerd door het feit, dat wijlen ir. J. J. Beijnes meermalen met zijn eigen auto België is ingetrokken om bepaalde onderdeelen, die op geen andere wijze te verkrijgen waren, persoonlijk te gaan halen.

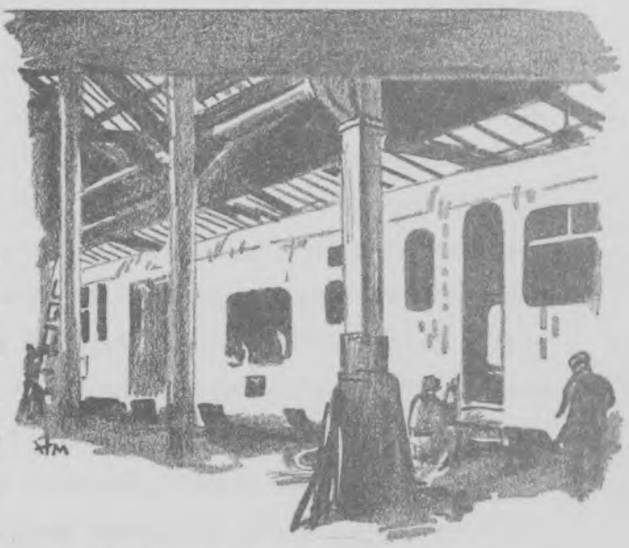
* * *

Met uitzondering van één betrekkelijk onbeduidend geval was de verhouding tot het personeel al de jaren door uitstekend gebleven. Het bedoelde geval vond plaats in April 1903; onder den indruk van de als inleiding tot een algemeene werkstaking bedoelde tweede spoorwegstaking, propageerden enkele van de meer strijdbare figuren uit het fabrieksperoneel de gedachte, om ook bij Beijnes het werk neer te leggen. Inderdaad kwam het hiertoe, doch slechts een 30-tal arbeiders nam aan de staking deel, een kleine minderheid derhalve.

De firma verleende hun ontslag, doch een tweetal weken later werden de meesten weer in dienst genomen, zonder dat zij iets hadden bereikt.

Het illustreert wellicht beter dan iets anders de goede verhoudingen die bij Beijnes steeds hebben bestaan, dat dit voorval uit 1903 het eenige incident geweest is dat iets ernstiger

vormen aannam. Misschien juist doordat het in het bedrijf een zoo hooge uitzondering vormde, kwam nog tot voor kort het geval onder de oudere werknemers meermalen ter sprake!



Ook in 1918, tegen het einde van den oorlog, toen er gebrek aan levensmiddelen bestond, heeft de evenals overal elders ook bij Beijnes gevoelde onrust onder de arbeiders hier geen bepaalde vormen aangenomen. Vermelding verdient te dezer plaats hoe in 1917 en 1918, toen de door de directie vastgestelde loonsverhoogingen – het gemiddelde uurloon, dat in 1912 24 cent bedroeg, was in 1916 eerst tot 25, later tot 27, in 1917 tot 29 en in 1918 tot 35 cent gestegen, om vervolgens in 1919 tot 43 en daarna tot 52 cent te klimmen – de beginnende inflatie en het toenemend gebrek aan allereerste levensbehoeften niet konden bijhouden, door den heer J. W. A. Beijnes gedurende eenige maanden uit eigen middelen een toeslag van 10 % op de loonen werd gegeven.

* * *

Dat onder de op de laatste bladzijden geschetste omstandigheden aan de financieele basis, waarop het bedrijf zich ontwikkeld had, eischen werden gesteld, waaraan op den duur door de bestaande vennootschap onder firma moeilijk kon worden voldaan, laat zich begrijpen. Het bedrijfskapitaal, dat van 1879 tot 1909 van *f* 280.000.– geleidelijk op *f* 520.000.– gebracht was, werd in 1914 tot *f* 640.000.– en in 1915 tot *f* 800.000.– verhoogd, welk cijfer ook nog op de balans van 1917 voorkomt. Het werd toen tevens wenschelijk geoordeeld naar een nieuwen bedrijfsvorm uit te zien. De meest voor de hand liggende vorm daarvoor was de Naamlooze Vennootschap. Als bijvoegsel tot de Nederlandsche Staatscourant van Maandag, 28 Januari 1918, No. 23 vindt men onder No. 137 de oprichting op 27 December 1917, alsmede de statuten vermeld van de *Naamlooze Vennootschap: Koninklijke Fabriek van Rijtuigen en Spoorwagens J. J. Beijnes* te Haarlem. Het

kapitaal was bepaald op één millioen tachtigduizend gulden, verdeeld over tweehonderdzestien aandeelen, elk groot vijfduizend gulden. Bovendien vermeldt de openingsbalans op 1 Januari 1918 nog een bedrag van *f* 1.250.000.–, verkregen uit een 6% obligatie-leening. Als directeuren der Naamlooze Vennootschap traden op de vroegere firmant ir. J. J. BEIJNES en diens achterneef ANTONIUS JOHANNES JOSEPH BEIJNES, zoon van den heer J. W. A. Beijnes, die bij deze gelegenheid met het oog op zijn leeftijd den tijd gekomen had geacht de dagelijksche leiding van het bedrijf uit handen te geven. In de mede door hem nieuw opgerichte naamlooze vennootschap bekleedde hij den post van Gedelegeerd Commissaris.

De nieuwe directeur, A. J. J. Beijnes, was op 24 April 1883 te Haarlem geboren; in overeenstemming met zijn in commercieele richting gegane vóór-opleiding werd hem het bestuur van de handels-afdeeling toevertrouwd. Te voren had hij op de fabriek alle afdeelingen doorloopen.

* * *

Zoo was dus in het begin van het laatste oorlogsjaar de vorm van het bedrijf veranderd en met de groote eischen, die de tijd ging stellen, in overeenstemming gebracht, waarbij nochtans het geheele aandeelenkapitaal in handen van de familie Beijnes was gebleven. Het zou echter niet lang meer duren of er moesten maatregelen in veel grooteren stijl worden genomen. Op de openingsbalans van 1920 figureert dan ook de post *Maatschappelijk Kapitaal* tot een bedrag van *f* 5.015.000.–, waarvan geplaatst en volgestort *f* 2.015.000.–, terwijl een 7% obligatieleening van *f* 1.000.000.– uitstond. Het kapitaal was verdeeld in *f* 1.000.000.– gewone, *f* 1.000.000.– 8% cumulatief preferente en *f* 15.000.– 7% preferente aandeelen.[337]]

In de vergaderingen van aandeelhouders van 26 Juni en 27 September van laatstgenoemd jaar werd door het wijzigen van de statuten aan de Naamlooze Vennootschap een breedere grondslag gegeven. Tot Commissarissen werden gekozen de heeren E. A. M. Gilissen, W. H. Kaars Sijpesteijn en prof. dr. ir. J. Kraus. De heer J. W. A. Beijnes, oud-firmant, bleef President- en Gedelegeerd Commissaris.

Keeren we, alvorens dit hoofdstuk hiermede te besluiten, nog met een enkel woord terug naar de in dien tijd gedane leveringen, dan is daarover eigenlijk niet veel te zeggen. De groote klanten waren en bleven de Nederlandsche Spoorwegen, die regelmatig nieuwe

bestellingen plaatsten, doch deze bestellingen betroffen zoo goed als uitsluitend bekende en sinds lang vervaardigde typen van materieel. Alleen uit Indië kwam men, nog voor het einde van den oorlog er was, met nieuwe verlangens. Zoo werd in het voorjaar van 1917 van het Departement van Koloniën een opdracht ontvangen voor den bouw van een serie rijtuigen van 18.5 meter lengte en van een geheel nieuw type, voor de ééndaagsche verbinding Batavia-Soerabaya, waarbij twee restauratie-rijtuigen. Dit waren de eenige rijtuigen van dien aard, ooit in ons land vervaardigd. (Vgl. de afbeelding op blz. 202.)

* * *

Hiermede worde omstreeks 1921 dit hoofdstuk afgesloten. Gedurende het eerste gedeelte van het tijdvak, dat het trachtte te schetsen, bleef de fabriek zich, geleidelijk naar uitbreiding strevend, doorloopend voorspoedig ontwikkelen; in de laatste jaren veranderden weliswaar de uiterlijke vorm en de grondstructuur van het bedrijf, maar zijn innerlijke kracht werd hierdoor niet aangetast. Sterker dan ooit leefde in allen, van hoog tot laag, die er in werkten, slechts één wil: ieder voor zich en allen samen van het product het allerbeste te maken.

OMWENTELING IN HET BOUWEN VAN SPOORWEGRIJTUIGEN EN IN DE KEUZE VAN HET GEBRUIKTE MATERIAAL • DE EERSTE GEKLONKEN STALEN RIJTUIGEN • AANPASSING VAN DE FABRIEK AAN DE VERANDERDE WERKWIJZE • FELLE CONCURRENTIE DOOR HET BUITENLAND • SLECHTE JAREN WISSELEN AF MET MIDDELMATIGE • GEDEELTELIJKE TERUGBETALING VAN HET AANDEELENKAPITAAL • ELECTRISCH LASSCHEN TREEDT IN DE PLAATS VAN KLINKEN • OOK DE VORM VAN HET MATERIEEL WIJZIGT ZICH • „GESTROOMLIJNDE" TREINEN VOOR GROOTERE SNELHEDEN • HET ONGELUKSJAAR 1930 • OVERLIJDEN VAN IR. J. J. BEIJNES EN VAN A. J. J. BEIJNES • J. W. A. BEIJNES BESTUURDER AD INTERIM • 27 NOVEMBER: IR. H. J. M. BEKKERS TOT DIRECTEUR BENOEMD • DE MOEIZAME EERSTE JAREN • RATIONALISEERING VAN HET BEDRIJF • FINANCIEELE REORGANISATIE • DE DIESEL-ELECTRISCHE TREINEN • ONDERVONDEN BEZWAREN BIJ HET ZOEKEN NAAR ANDER WERK • AFDEELING VOOR AUTOBUSSEN GESTICHT • EINDE 1935 EEN KEERPUNT • GROOTE BESTELLING VAN ELECTRISCHE MOTORRIJTUIGEN • RUSTIGE VERDERE ONTWIKKELING • HOOPVOL VOORUITZICHT VOOR DE TOEKOMST •

ZEVENDE·HOOFDSTUK

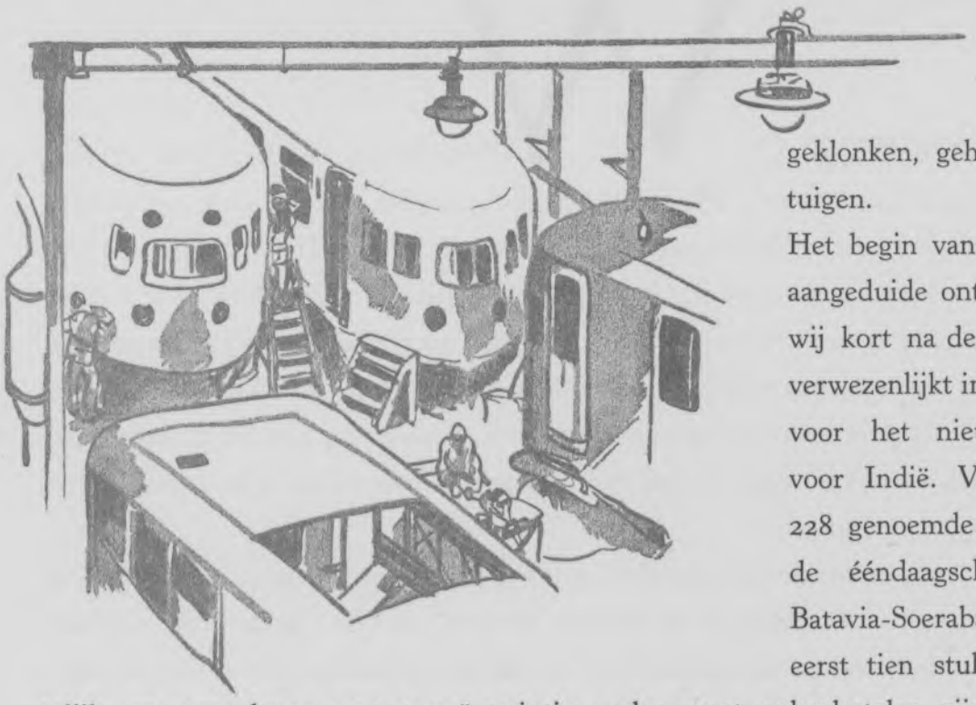
ZEVENDE HOOFDSTUK

WIE het moderne electrische stroomlijnmaterieel, zooals dat sedert 15 Mei 1938 met de regelmaat van een klok het midden net van onze Nederlandsche Spoorwegen berijdt, vergelijkt met de indertijd toch heel behoorlijke sneltreinrijtuigen van eenige jaren geleden, wordt getroffen door de geweldige verschillen, zoowel in de constructie als in den geheelen uiterlijken verschijningsvorm van beide. En slechts met eenige moeite zal hij zich de overrompelende snelheid kunnen voorstellen, waarmede de door hem waargenomen algeheele verandering zich heeft voltrokken, die in wezen niets minder beteekende dan een volslagen omwenteling in de wijze van het bouwen van spoorwegrijtuigen.

Inderdaad was er nog de eerste jaren na den oorlog niets dat een zoo groote omwenteling op dit gebied scheen te voorspellen. Er was, nu ja, de auto; voor de meesten toen nog niet anders dan een onbestemd en wazig verschiet. Contouren teekenden zich af hier en daar, maar hun beteekenis werd nog niet verstaan.

Vier, vijf jaar lang na den wapenstilstand werd er volop spoorwegmaterieel gebouwd en afgeleverd, zonder dat er iets aan het sinds lang bestaande type werd gewijzigd. Sedert het vierassige rijtuig op den ijzeren weg verschenen was en daar van lieverlede de voertuigen met twee en met drie assen van de eerste plaats had verdrongen, leek het wel of de tijd voor groote en ingrijpende veranderingen voorbij was. Vooral het met de ijzeren buitenbekleeding van den beneden-zijwand tot één geheel vastgeklonken stalen onderstel, dat ten slotte het bij oudere truck-rijtuigen veelal nog noodzakelijke spanwerk overbodig had gemaakt, scheen zooiets als het sluitstuk van een bepaalde ontwikkeling.

Toch vormde deze drievoudige vaste verbinding: stelbalk – verzwaarde buitenbekleeding – vensterlijst, in de haar toegevallen functie van drager of hoofdligger, reeds den eersten stap naar het sinds lang als ideaal beschouwde „stalen rijtuig." De volgende stap was een verdere verstijving van het geraamte van den zijwand, waardoor deze in zijn geheel tot drager werd bevorderd. Hiertoe dienden vertikale stijlen, die, onwrikbaar aan den stelbalk en het verdere materiaal bevestigd, doorliepen tot boven aan den zijwand, waar ze tot één geheel werden saamgeklonken met den bovenlangsligger – in de terminologie van den rijtuigmaker „hemelboom" genoemd. Op deze wijze was niet slechts een zijwand-uit-één-stuk verkregen, maar tevens de directe aanleiding geschapen tot het bouwen van rondom-



geklonken, geheel stalen rijtuigen.

Het begin van de hierboven aangeduide ontwikkeling zien wij kort na den wereldoorlog verwezenlijkt in de ontwerpen voor het nieuwe materieel voor Indië. Van de op blz. 228 genoemde rijtuigen voor de ééndaagsche verbinding Batavia-Soerabaja werden nl. eerst tien stuks met gedeeltelijk en vervolgens nog tweeëntwintig andere met geheel-stalen zijwanden geconstrueerd. Weliswaar bleek van deze constructie naar buiten nog weinig, omdat men de rijtuigen, ten einde een betere isolatie tegen de warmte te verkrijgen, rondom weer met hout bekleedde. Wij hebben echter in deze wagens reeds de voorloopers te zien van de enkele jaren later ook hier te lande in gebruik gekomen „all steel cars."

* * *

Te onzent werden, nadat de N.V. Koninklijke Fabriek van Rijtuigen en Spoorwagens J. J. Beijnes in de jaren 1920-1922 nog een zestigtal rijtuigen van oudere typen voor de in de belangengemeenschap „Nederlandsche Spoorwegen" vereenigde groote maatschappijen S.S. en H.IJ.S.M. had gebouwd, in 1923 de eerste geheel geklonken stalen personenrijtuigen vervaardigd naar een ontwerp, dat op de constructie-bureaux van den Dienst van Materieel en Werkplaatsen van de Nederlandsche Spoorwegen te Utrecht was uitgewerkt. Het waren twaalf stuks, waarvan er vier door Beijnes, vier in de fabriek van Werkspoor te Zuilen en vier door de Hannoversche Waggonfabrik werden gebouwd.

Deze rijtuigen waren van het type, dat kort daarna als standaard-type voor de electrische treinen op de oude lijn Amsterdam–Rotterdam in gebruik kwam. B-rijtuigen (d.w.z.

uitsluitend 2e klasse) met 64 zitplaatsen, middengang, twee W.C.-afdeelingen, breede portalen met dubbele deuren en vouwbalgen. [338]]

Met dit ons allen welbekende, in de electrische treinen oorspronkelijk half-crème, half-groen geschilderde rijtuig-type, dat in betrekkelijk korten tijd door enkele andere zou gevolgd worden – alle in geheel stalen uitvoering – hadden de Nederlandsche Spoorwegen een omwenteling op dit gebied ingeluid, die binnen iets meer dan tien jaren via de electrische laschmethode zou uitloopen op stroomlijn en Dieseltrein. Er werden sindsdien geen andere dan stalen rijtuigen meer gebouwd. Ook voor Indië zijn omstreeks dezen tijd bij Beijnes de eerste geheel stalen rijtuigen in uitvoering gekomen, een achttiental electrische spoorwegrijtuigen.

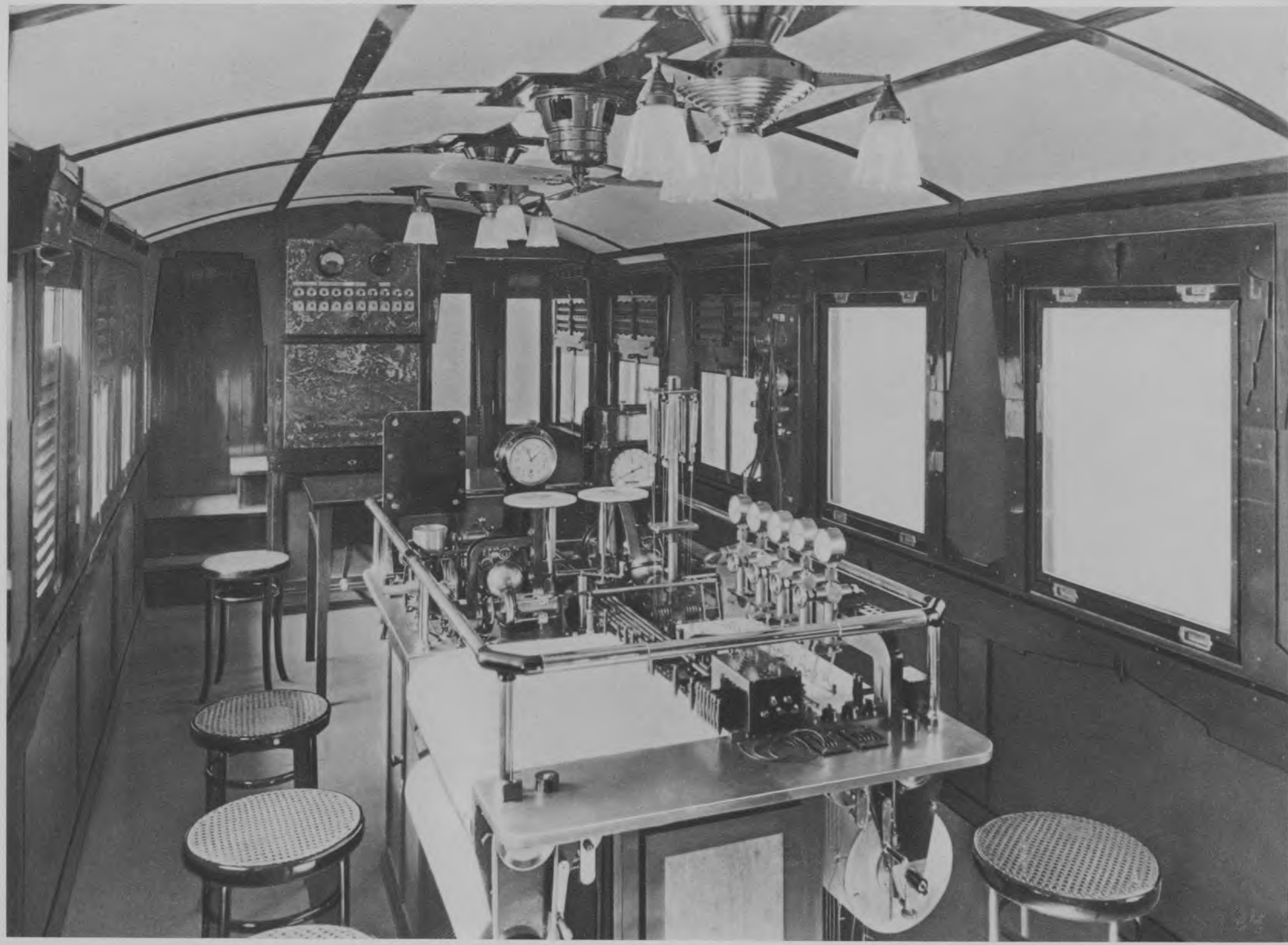
* * *

Het behoeft geen betoog, dat een zoozeer veranderde wijze van constructie, die gebruik maakte van andere dan de tot dusverre gebezigde bouwstoffen, de fabriek voor tal van nieuwe vragen en moeilijkheden plaatste. En een aanpassing vereischte, waaraan te voldoen te zwaarder viel, omdat juist in die jaren weer eens een hevige buitenlandsche concurrentie het mededingen tegen loonende prijzen zoo goed als onmogelijk maakte. Maar Beijnes zou Beijnes niet geweest zijn, als de vereischte aanpassing in het vereischte tempo niet tot stand was gekomen. De bestelde rijtuigen kwamen binnen den vastgestelden tijd klaar. Men kan echter in de eerste jaarverslagen van de Naamlooze Vennootschap nog een zwakke echo beluisteren van de moeilijkheden, waarmede het bedrijf stilaan weer te kampen kreeg. Kon b.v. het jaarverslag over 1920 (het eerste jaarverslag door de N.V. uitgegeven) nog getuigen dat de gang van zaken gedurende het afgeloopen jaar bevredigend was, „hetgeen vooral daaraan is te danken dat onze groote afnemers Hollandsche voortbrenging gesteld hebben boven oogenschijnlijk goedkooper materieel uit het buitenland" [339]] en gaf ook nog het in 1921 bereikte resultaat „financieel reden tot tevredenheid," [340]] over 1922 schrijvende kan de directie „niet verhelen, dat de omstandigheden, waarin zich oogenblikkelijk ons bedrijf bevindt, wel eens gunstiger zijn geweest." [341]] „Wel gewerd ons," vervolgt de directie, „van wege het Departement van Koloniën een gewaardeerde opdracht van een belangrijk aantal electrische motor- en volgrijtuigen, ontworpen in overeenstemming

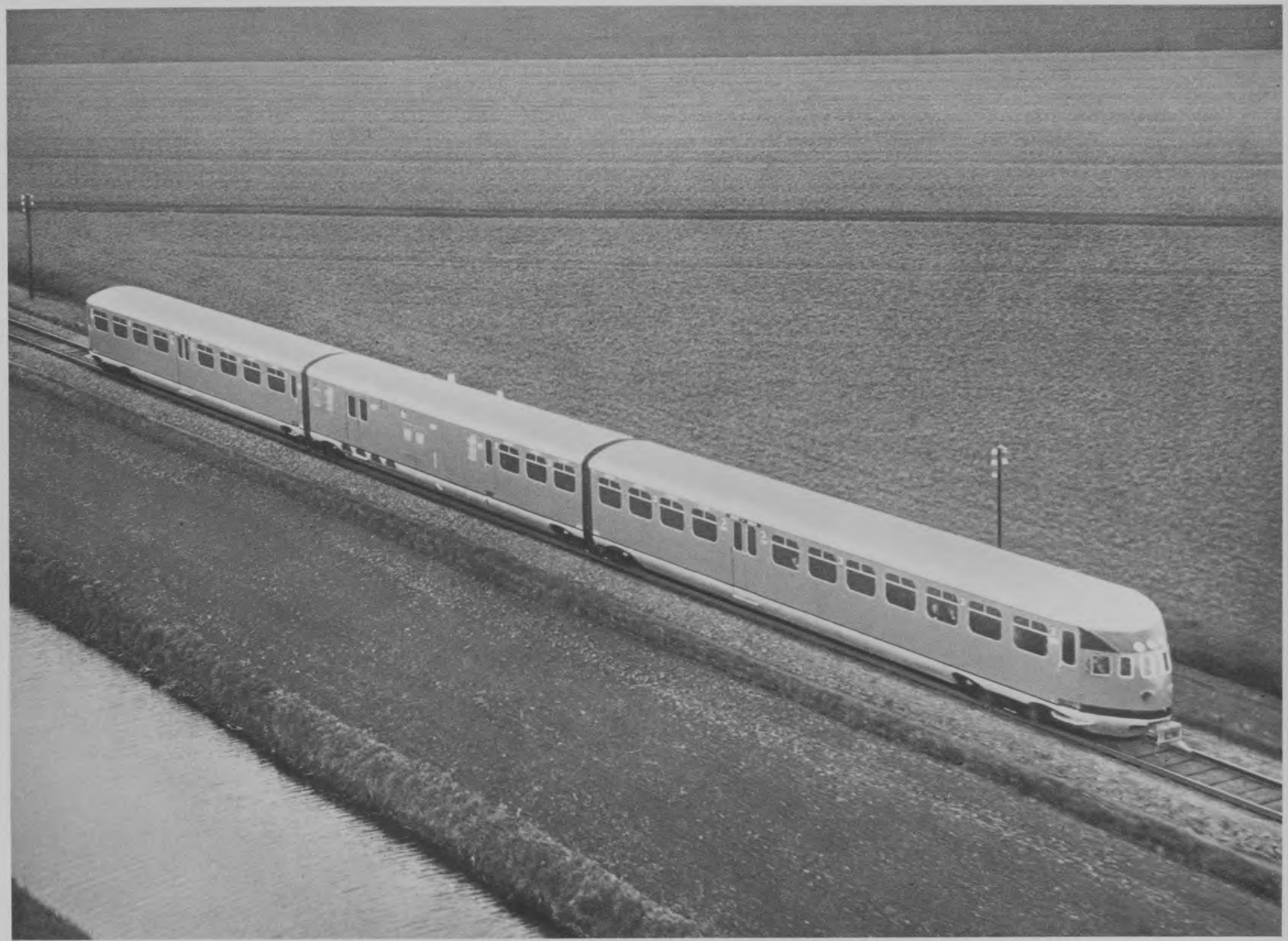
met de moderne ijzeren constructie (all steel cars), maar toch ondergaat ons bedrijf in zijn geheel, en wel voornamelijk onze afdeeling voor de houtbewerking, nog steeds de gevolgen van de algemeene malaise. Hierbij valt te denken aan de valuta-concurrentie, aan de verminderde behoefte aan nieuw materieel en eveneens aan den minder gunstigen financieelen toestand, waarmede sommige onzer afnemers hebben rekening te houden."
„Als verdere oorzaken, welke den regelmatigen voortgang onzer werkzaamheden belemmeren," gaat het verslag voort, waaraan het vorenstaande werd ontleend, „zijn alsnog te noemen: de belangrijke en ingrijpende verandering, welke de constructie van het spoorwegmaterieel ondergaat, ... enz." [342]]
Duidelijker is nog het volgende jaarverslag. „Het jaar 1923 is niet fortuinlijk gebleken," schrijft de directie. „Ook onze Vennootschap heeft ernstig den terugslag gevoeld, welke in vorige jaren reeds bij vele industrieele ondernemingen werd waargenomen, mede als gevolg van de nog altijd onzekere verhoudingen in de wereldpolitiek."
„Bovendien had het jaar 1923 voor ons deze bijzonderheid, dat een nieuwe constructie in den vorm van geheel ijzeren rijtuigen in de meest verscheiden teekening en afwerking aan de orde kwam. *Hetgeen voorheen van hout vervaardigd werd moest thans ijzer zijn, houtbewerkingsmachines kwamen buiten werking, terwijl machines voor metaalbewerking dienden aangeschaft te worden; een gevolg hiervan was een overcompleet aan houtbewerkers, terwijl wij metaalarbeiders moesten aanwerven.*" [343]]
Het door mij gecursiveerde gedeelte in bovenstaand citaat schildert vrij duidelijk den aard der moeilijkheden en ook de gevolgen, die de veranderde werkwijze voor de fabriek en haar personeel medebracht. Men moet zich hierbij als achtergrond de in alle hevigheid woedende valuta-concurrentie uit de dagen van de Ruhr-bezetting denken. Een zelfde teekening als de jaarverslagen vertoonen de bewaard-gebleven personeel-cijfers uit dien tijd. Bedroegen de gemiddelde werklieden-aantallen over de jaren 1920, 1921 en 1922 resp. 330, 364 en 277, in 1923 konden gemiddeld niet meer dan 188 menschen aan den arbeid worden gehouden. [344]]

* * *

Inmiddels was men bij de Nederlandsche Spoorwegen begonnen zich actief te weer te stellen tegen de toen reeds sterk opkomende concurrentie van de autobussen. De plannen



MEETRIJTUIG GEBOUWD VOOR DE S.S. JAVA



DIESEL-ELECTRISCHE TREIN IN 1934 GEBOUWD VOOR DE N.S. (GEZIEN VANUIT DE LUCHT — KLM-FOTO)

voor de electrificatie van de stamlijn Amsterdam-Rotterdam en van het lijntje Haarlem-IJmuiden waren in volle voorbereiding. Geleidelijk werd het bouwen van grootere aantallen „electrische" rijtuigen aanbesteed, zoowel motor- als aanhangrijtuigen. Elders trachtte men het verkeer te verbeteren en te versnellen door het in gebruik nemen van voertuigen, die door verbrandingsmotoren werden gedreven.

Reeds in 1924 werden tien groote vierassige benzine-rijtuigen in gebruik genomen; vijf hiervan werden door Beijnes gebouwd. Hierbij kwamen eenige electrische rijtuigen, zoodat het betreffende jaarverslag met den volgenden niet al te pessimistischen aanhef kon beginnen: „Het vertrouwen, dat wij met betrekking tot 1924 in ons laatste jaarverslag [345] uitspraken, heeft zich in zoover bewaarheid, dat over dat jaar iets betere exploitatie-uitkomsten zijn verkregen." Weliswaar volgt daarop weer onmiddellijk: „Vooral van Duitsche zijde was de concurrentie van dien aard, dat meermalen opdrachten zonder eenige winstmarge moesten worden aanvaard." [346]

Niettemin was het dieptepunt in de depressie overschreden. Het aantal geleverde rijtuigen was nog wel niet groot, maar gemiddeld konden toch 224 menschen aan den arbeid worden gehouden. Ook het volgend jaar werden weer opdrachten voor electrisch materieel verkregen en kon het bedrijf op bevredigende wijze worden gaande gehouden „waardoor de financieele resultaten relatief gunstig waren, hetgeen in verband met de zware concurrentie als een verblijdend feit mag worden aangemerkt." „De geleidelijke uitbreiding der electrische spoorwegexploitatie hier te lande, alsmede de opleving der Indische cultures," gaven der directie weder.... „hoop en vertrouwen." [347]

Tot op zekere hoogte die hoop en dat vertrouwen rechtvaardigend, brachten toch de volgende jaren nog niet geheel wat ervan werd verwacht. Den toestand over 1926 besprekend, zegt de directie: „Het in vroeger jaren vaak automatisch binnenkomen van bestellingen [348] deed zich niet meer voor, deels ten gevolge van internationale, scherpe en ongelijke concurrentie, deels doordat de ouderwetsche zakendurf nog uit meer dan één oorzaak ontbreekt – hetgeen evenwel niet verhinderd heeft, dat wij over het vorige jaar zakelijk tevreden mogen wezen en dat ook het loopende jaar zich niet al te somber laat aanzien." [348]

Ook over de werkzaamheden gedurende 1927 toonde de directie zich .... „niet ontevreden, ofschoon de prijzen dikwijls verre van winstgevend waren." „Wij werkten in de laatste

maanden van het jaar zelfs met 100 werknemers meer en dan nog met overwerkvergunningen...." [349]

Nog in den loop van datzelfde jaar werd tot den belangrijken financieelen maatregel besloten het maatschappelijk kapitaal van *f* 2.015.000.– te verminderen tot *f* 1.511.250.–, door zoowel op de gewone, als op de preferente en de cumulatief-preferente aandeelen 25% in contanten terug te betalen.

„Deze terugbetaling oordeelden Directie en Commissarissen in het belang der N.V., hoofdzakelijk omdat het verloop van de opdrachten een grooten aankoop van diverse grondstoffen met daarnaast het houden van een vasten voorraad in ijzer, hout als anderszins niet meer noodzakelijk maakte. Het terugbrengen van het maatschappelijk kapitaal werd uit hoofde van zijn abnormale verhouding ten opzichte der gemiddelde jaarlijksche voortbrenging derhalve als een eerste verplichting aangevoeld." [350]

Ondanks dezen maatregel blijft de toon der volgende jaarverslagen in mineur. „Het afgeloopen jaar heeft niet het gunstige resultaat opgeleverd, dat wij gemeend hadden ervan te mogen verwachten", vangt het overzicht over 1928 aan. Wel waren er o.m. in 1927 en 1928 in verband met de electrificatie van de lijn Amsterdam-Rotterdam en Haarlem-IJmuiden voor rekening van de Nederlandsche Spoorwegen een twintigtal electrische rijtuigen gebouwd en het gemiddeld aantal menschen waarmede was gewerkt was van 195 in 1927 tot 230 in 1928 geklommen. Waarschijnlijk waren de bedragen, waarvoor was ingeschreven, tengevolge van de in het verslag als zoodanig uitdrukkelijk genoemde Belgische concurrentie, al te zeer aan den lagen kant geweest.

Ook over 1929 heet het nogmaals: „De wagonindustrie in het algemeen ondergaat den

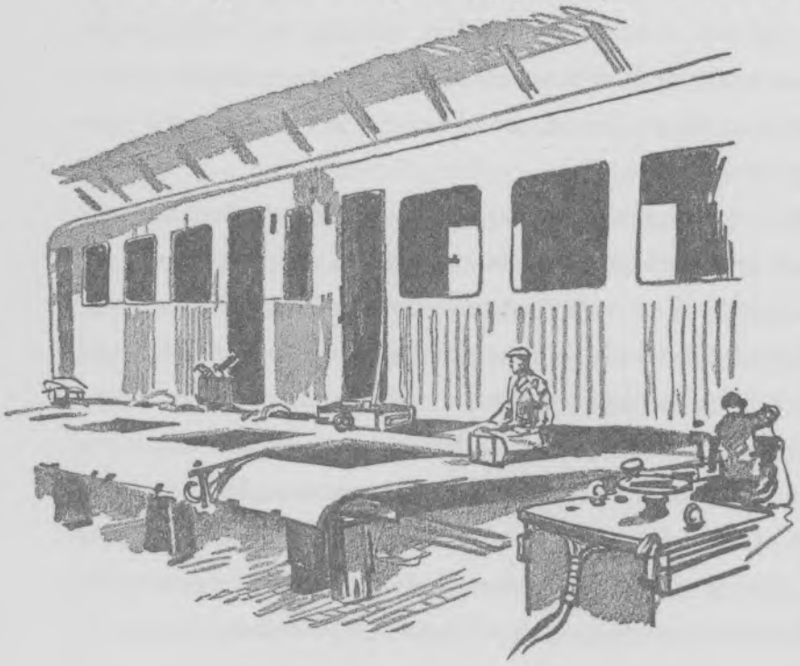
invloed van een voortdurende scherpe buitenlandsche concurrentie. Vooral de Duitsche en Belgische fabrieken hebben nog altijd geen voldoende opdrachten en doen al hun best om tot elken prijs orders machtig te worden." „. . . . Ofschoon wij, regelmatiger dan de laatste jaren het geval was, orders binnenkregen, zijn de resultaten voor ons bedrijf verre van gunstig gebleven." [351]

Het jaar werd begonnen met 200 arbeiders, welk aantal, met een kleine daling in Juli, einde December tot 360 was gestegen. Er werden 7 spoorwegrijtuigen en 46 tramwegrijtuigen afgeleverd, met eenige kleine orders samen voor een totale waarde van *f* 1.100.000.–. [352]

* * *

Wij moeten thans de ontwikkeling van het bedrijf, voor zooveel die uit de zeer algemeen gehouden jaarverslagen sedert 1920 is kunnen blijken, een oogenblik laten rusten en ons rekenschap geven van de evolutie, die het product bezig was door te maken. Gemakshalve willen wij ons hiervoor uitsluitend bepalen tot enkele typen van het op de lijnen der Nederlandsche Spoorwegen gebruikte materieel.

Van het type metalen spoorwegrijtuigen, dat in de electrische treinen zoo goed heeft voldaan, werd een aantal gedurende eenigen tijd ook op verschillende lijnen in de gewone stoomtreinen gebruikt. Hier schijnen de ervaringen niet zoo gunstig geweest te zijn als in de reeds genoemde electrische treinen. En zoo zien wij dan in de jaren 1928 tot 1930 ongeveer, een twee- of drietal nieuwe modellen van stalen rijtuigen ontstaan, zoowel voor het binnenlandsche als voor het inter-



nationale verkeer bestemd, deels bij oudere typen doorgangs-materieel aansluitend, deels volgens een nieuw plan ontworpen. Als eerste nummer verscheen in 1928 een nieuw type D-treinrijtuig in twee uitvoeringen, de eene voor de 1ste en 2e, de andere voor de 3e klasse, en bestemd voor het verkeer met het buitenland – Oostenrijk en Hongarije vooral – welk type weliswaar in de binnenaankleeding eenige nieuwe momenten bracht, zooals, om maar iets te noemen, de in de derde klasse voor de eerste maal in Nederland toegepaste met kunstleder bekleede hoofdleuningen, doch dat in algemeene lijnen nog vrij veel overeenkomst vertoont met oudere doorgangsrijtuigen.

Alleen waren de afmetingen weer grooter geworden – de AB-rijtuigen bevatten drie compartimenten 1ste klasse en vijf compartimenten 2e klasse, met twee W.C.-afdeelingen en resp. 14 en 30 zitplaatsen bij een totale lengte van het voertuig van 21.80 meter; de C-rijtuigen hadden tien compartimenten met 80 zitplaatsen en verder, evenals de AB-rijtuigen, twee W.C.-afdeelingen en dezelfde lengte als deze. De uitvoering was geheel in staal, ook het dak bestond uit opgeklonken staalplaat.

Minder ten gevolge hiervan, dan door het aanbrengen van verschillende systemen van remwerk – behalve een speciale noodrem niet minder dan vijf systemen! – en verwarming (electrische en stoom-verwarming) noodig om voor deze rijtuigen verkeersmogelijkheid door vrijwel het geheele vasteland van Europa te verkrijgen, en van verdere accommodatie, was de zwaarte dezer rijtuigen tot 50.000 kg gestegen, een gewicht dat tien jaar geleden niet buitensporig hoog werd geacht. [353]]

Geheel nieuw van conceptie waren vervolgens de in 1930 voor het eerst op den weg verschenen stalen coupé-rijtuigen van de derde klasse, voor binnenlandsch verkeer bestemd, die in het rijtuig-park van de Nederlandsche Spoorwegen het serienummer C 6400 dragen. Deze eveneens 21.80 m lange voertuigen bevatten niet minder dan twaalf door een middengang verbonden compartimenten met in het geheel 98 zitplaatsen en in het midden van den wagen twee retirade-afdeelingen. Deze rijtuigen hebben dit bijzondere, dat van de twaalf compartimenten – de „bakken" uit den ouden tijd – er slechts zes zijn met portieren. De zes overige compartimenten, om het andere wisselend, kan men dus alleen maar betreden resp. weer verlaten door de zich door het geheele rijtuig voortzettende middengang; een bouwwijze die verwant is aan die van het nieuwere materieel van den Franschen Noorderspoorweg. [354]]

Van deze nieuwe rijtuigen, de grootste coupé-rijtuigen ooit gebouwd, die door verschillende belangrijke verbeteringen, zooals leeren hoofdkussens en bekleede armleuningen, en vooral ook door hun rustigen gang van meet af aan bij het reizend publiek zeer in trek zijn geweest, werden in 1929 vijfentwintig stuks aan Beijnes opgedragen, waarvan er evenwel in den loop van het volgende jaar een tiental aan Werkspoor werd overgedaan. De prijs dezer voertuigen bedroeg ruim een halve ton per stuk.

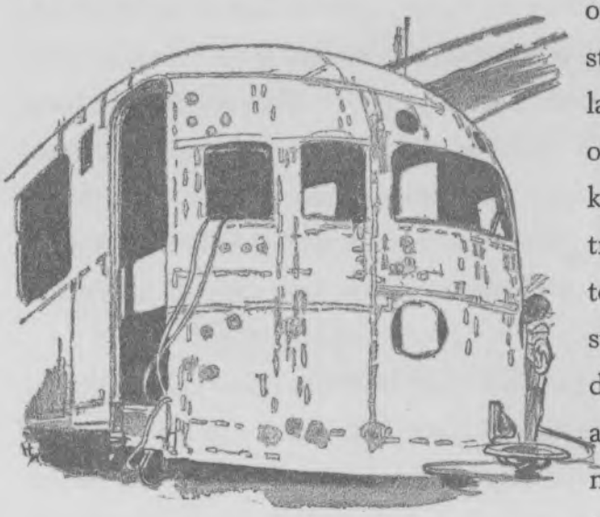
* * *

Waren de hierboven beschreven rijtuigen bij hun verschijnen de eerste vertegenwoordigers van een geheel nieuw type, in een ander opzicht waren ze reeds de laatste in hun soort. Sedert 1931 nl. is men in Nederland er toe overgegaan het materiaal voor de geraamten en de buitenbekleeding van het personen-materieel niet langer te klinken, doch dit langs electrischen weg te lasschen. Op deze wijze werden niet slechts de grootste stukken practisch tot één ondeelbaar geheel verwerkt, maar de laschmethode maakte het tevens mogelijk om bij gelijkblijvende sterkte de constructie niet onaanzienlijk lichter te kiezen. De naderhand door Beijnes gebouwde verdere rijtuigen van de serie C 6400 waren dan ook electrisch gelascht.

Bleven deze wagens, voor zooveel de indeeling en den vorm betreft, althans uiterlijk verder ongewijzigd, nog in 1932 verscheen een reeks doorgangsrijtuigen 1ste en 2e klasse, hoofdzakelijk voor binnenlandsch verkeer bestemd, welke rijtuigen niet alleen vijf zitplaatsen meer bevatten dan de in 1928 gebouwde, maar ook in vorm niet onbelangrijk daarvan verschillen en reeds duidelijk een eerste streven verraden rekening te houden met wat later de „stroomlijn" zal worden genoemd.

Een zelfde streven teekent zich af in de lijn van een 25-tal te zelfder tijd ontworpen bagagewagens van tweeërlei type, het eene, wat grooter, voor buitenlandsch verkeer en het andere, wat kleiner, voor binnenlandsch verkeer bestemd. Van beide typen bagagewagens werd een aantal door Beijnes vervaardigd (10 voor binnenlandsch en 5 voor buitenlandsch verkeer). „Met deze series voertuigen begint een nieuw tijdvak in den wagonbouw voor de Ned. Spoorwegen," getuigde ir. E. Bolleman Kijlstra in een artikel „Nieuw Gelascht Spoorwegmaterieel", verschenen in het tijdschrift „Spoor- en Tramwegen" van 26 April 1932. [355]]

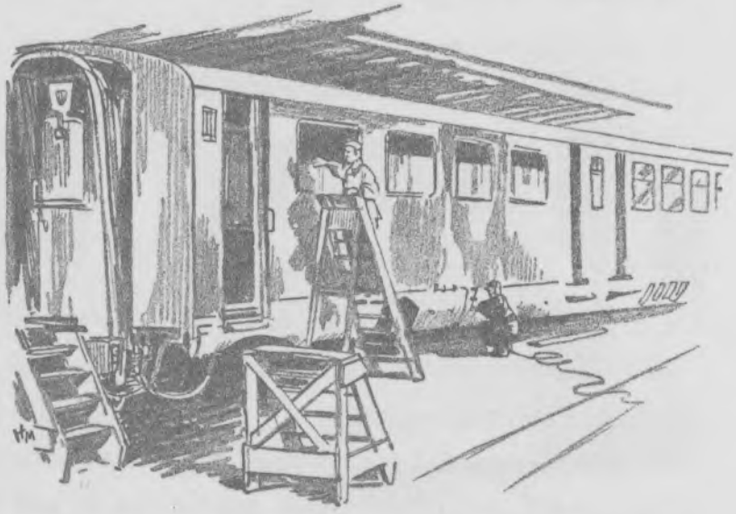
Het artikel is vooral interessant om de conclusie, die de schrijver op zijn hierboven geciteerde woorden laat volgen: „De aanmaak van geklonken rijtuigen zal zonder twijfel tot het verleden gaan behooren, de gewichtsbesparingen,[356]] die bereikt zullen kunnen worden, zijn van beteekenis. Daarop zal wel volgen een nastreven van een vorm met weinig luchtweerstand, wat vooral bij steeds grooter wordende snelheden van beteekenis kan zijn." [357]] Hoe snel en in hoe verbluffende mate de in de beide laatste zinsneden neergelegde profetie – dat was het immers zes jaar geleden nog! – in vervulling zou gaan, hebben de op 15 Mei 1934 in gebruik genomen Diesel-electrische treinen bewezen, waarop hieronder wordt teruggekomen. In deze treinen, die als een volkomen nieuwe schepping in ongeloofelijk korten tijd zijn



ontstaan, vinden wij de twee van huis uit zelfstandige begrippen „rijtuig" en „trein" niet langer streng gescheiden terug, doch min of meer in elkander over- en opgegaan. Dit komt in de officieele benaming, „Diesel-electrisch of electrisch *treinstel*" niet voldoende tot uiting. Het nieuwe zetelt vooral in de omstandigheid, dat de voortbewegingsmachine, die zich reeds vroeger in de electrische en andere motorrijtuigen een haar in den beginne niet toebehoorend terrein veroverd had, nu organisch in elk „treinstel" als zoodanig werd ingebouwd. De stoom heeft hierbij afgedaan; er zijn geen afzonderlijke locomotief en geen kolenwagen meer noodig; de in het hart van den trein verborgen motoren stuwen hem voort.

Een andere zaak van belang was de vorm. Bij het ontwerpen van de, oorspronkelijk in drie-deelige, daarna in twee-, binnenkort ook in meerdeelige uitvoering te bouwen Diesel-electrische en electrische treinstellen zijn de als een resultaat van nauwgezet wetenschappelijk onderzoek verkregen lijnen van den minsten luchtweerstand zoo getrouw mogelijk nagestreefd. Dit bracht o.a. mede het teekenen van een aan alle zijden afgeronden kop- en staartvorm van het treinstel, waarin ook de beide buffers – rudimentaire en van beteekenis

veranderde overblijfselen van de langsboomen van de oorspronkelijke wagenberrie – in één zeer gecompliceerde, centrale stoot- en trekinrichting, de „Scharfenberg-koppeling", werden opgelost. Door middel van deze koppeling kunnen meerdere treinstellen, die elk op zichzelf één ondeelbaar geheel vormen, tot grootere eenheden worden gemaakt.
Er zijn nog meer bijzonderheden, waarvan de verwezenlijking ingrijpende wijziging bracht in het van oudsher gegroeide. Ik noem slechts het niet meer voeren van de Ie klasse. Bij de Diesel-electrische treinstellen bedraagt het aantal zitplaatsen 48 voor de IIe en 112 voor de IIIe klasse – in het geheel 160 per treinstel. Een aantal, dat bij den electrischen drie-wagentrein reeds tot 192 (48 + 144) kon worden verhoogd. Zeer veel zorg werd daarbij aan de inrichting besteed, iets, waarvan vooral de derde klasse profiteerde. Deze kreeg nl. – voor de eerste maal in haar bestaan! – veerende en geheel met kunstleder bekleede zittingen. Strekte dit alles om het nieuwe materieel voor het reizend publiek zoo aantrekkelijk mogelijk te maken, nog belangrijker voordeelen bracht de sterk verhoogde snelheid, die met deze treinen kon worden bereikt. De te verwezenlijken maximum-rijsnelheid bereikte tijdens de proefritten het te voren onmogelijk gewaande cijfer van 156 km per uur. In de gewone praktijk van den dienst blijft weliswaar voorloopig het nog altijd zeer hooge cijfer van 125 km als uiterste grens gesteld! Ook en vooral het verkorten van den tijd, die er verloopt tusschen het vertrek en het bereiken van de maximum-snelheid, is verder een voordeel, dat bij het ontwerpen van de „gestroomlijnde" treinen met groot succes werd nagestreefd. Dit succes heeft het, vergeleken bij de stoomtreinen, buitengewoon vlugge optrekken mogelijk gemaakt, dat den reisduur op de met ingang van 15 Mei 1938 geëlectrificeerde baanvakken mede in zoo belangrijke mate heeft bekort. Er heeft zich, in één



woord, in de constructie van deze treinen een omwenteling belichaamd, die in de geschiedenis van de spoorwegen sinds de opkomst van de locomotief haar weerga niet heeft.

* * *

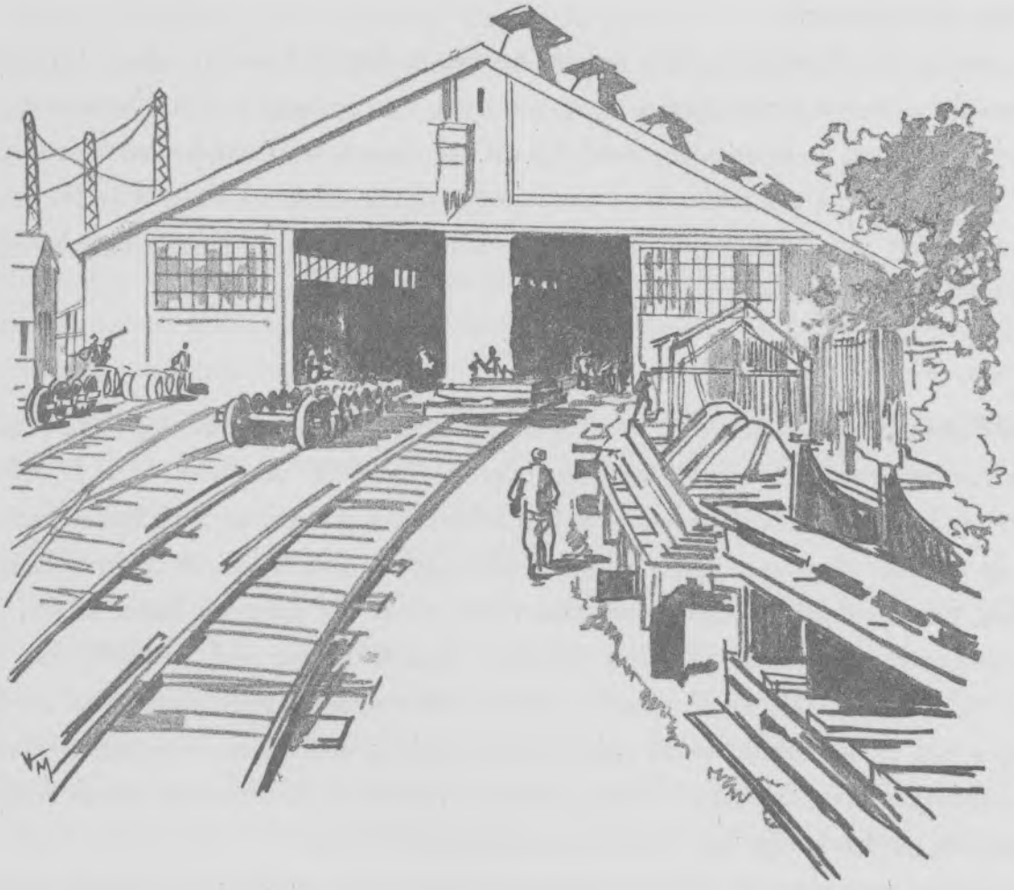
Wij hebben de fabriek aan het einde van 1929 verlaten. Het bedrijf stond toen aan den vooravond van ernstige gebeurtenissen. Het jaar 1930 toch, dat zich in het eerste begin niet ongunstig liet aanzien – men denke aan de op blz. 241 besproken bestelling van 25 stalen C-rijtuigen door de Nederlandsche Spoorwegen gedaan – is al heel spoedig niet slechts voor de Koninklijke Fabriek, maar vooral voor de beide takken van de familie Beijnes een rampjaar geworden.

26 Januari werd door het overlijden van den ouderen van de beide directeuren, ir. J. J. Beijnes, de eerste ongeluksdag.... „nog in de volle kracht van zijn leven en werken sloopte een kwaal hem plotseling uit ons midden".... getuigen de notulen van de Vergadering van Commissarissen. [358]]

* * *

Ir. J. J. Beijnes had langer dan een kwart eeuw aan het hoofd van het bedrijf gestaan; en dat dit bedrijf zich al dien tijd op het hooge niveau van kwaliteit en productie had kunnen handhaven, waarop hij het bij den dood van zijn vader in 1904 had gevonden, moet vooral aan zijn voortdurend hard werken worden toegeschreven. Onafgebroken heeft hij gewerkt en zich met volle overgave gegeven aan de zaak, wier goeden naam hij heeft weten hoog te houden door de degelijkheid van het product, dat hij is blijven leveren.

In 1914 heeft hij de stam-fabriek niet onbelangrijk uitgebreid gezien met de nieuwe werkplaats aan den Verspronckweg. Met de bedoeling elders nieuwe afzetgebieden te vinden heeft hij na den oorlog, hierin de stappen van zijn vader en grootvader volgend, meerdere reizen naar het buitenland ondernomen, o.a. in 1920 naar Oostenrijk, waarbij hem plannen tot samenwerking met een der grootste Oostenrijksche wagonfabrieken voor den geest stonden, en in het begin van 1927 naar Egypte, waar hij den strijd aanbond tegen Engelsche concurrentie. Niet geheel zonder hoop aanvankelijk keerde hij vandaar terug, ofschoon het hem duidelijk was, dat de Britsche industrie begunstigd werd met allerlei



WERK- EN STELPLAATS AAN DEN VERSPRONCKWEG.

faciliteiten. Door haar de gegevens vroeger te verstrekken, maakte men het haar b.v. mogelijk te werken met abnormaal korte leveringstijden, iets wat dubbel woog, omdat het materieel voor de Egyptische Staatsspoorwegen steeds zoo laat mogelijk werd aangevraagd en de binnenkomende inschrijvingen in de eerste plaats naar de aangegeven levertijden en pas in de tweede plaats naar de prijzen werden gerangschikt, waarbij men niet onder stoelen of banken stak, dat aan Engelsch werk de voorkeur werd gegeven! Van een herhaaldelijk voorgenomen reis naar Indië is door allerlei omstandigheden nimmer iets gekomen.

Het moet ir. J. J. Beijnes ten slotte gedrukt hebben, in het doel, dat hij zich bij het ondernemen dezer reizen gesteld had, zelfs op den duur, niet geslaagd te zijn. Vooral toen ook in het binnenland de toestanden, zooals hij die zag, voortdurend minder rooskleurig werden. Bovendien was zijn gezondheid reeds langen tijd geschokt en woonde hij tot herstel daarvan sedert 1921 in Nijmegen, waar hij, zooals wij zagen, op 26 Januari 1930 het tijdelijke met het eeuwige verwisselde.

* * *

Nauwelijks meer dan twee weken later, op 11 Februari, viel een nieuwe slag met het eveneens vrij onverwacht overlijden van den tweeden directeur, den heer A. J. J. Beijnes. Sedert 1912 aan de fabriek verbonden, had deze van 1 Januari 1918 af deel uitgemaakt van de directie. Hem was, zooals we zagen (blz. 229) de leiding van de commercieele afdeeling toevertrouwd. Menige goede transactie, die in die jaren tot stand kwam, was de vrucht van zijn initiatief. Daarbij viel deze periode in een tijd, waarin groote veranderingen op sociaal gebied moesten worden doorgevoerd. Hier vooral was A. J. J. Beijnes met zijne van zijn vader geërfde belangstelling voor personeelsaangelegenheden de aangewezen man, die vlot zijn medewerking verleende bij de invoering van de verschillende kort na den oorlog van kracht geworden sociale wetten.

Wat hieraan vastzat wordt duidelijk wanneer men bedenkt, dat het uur-inkomen voor geschoolde arbeiders, dat, bij een werkweek van 59½ uur, in 1912 dertig cent en in November 1918 zevenenveertig cent bedroeg, van toen af in enkele maanden op zestig cent gebracht werd, bij een werkweek van 48 uur, om vervolgens tot in den zomer van 1921 te klimmen

tot eenennegentig cent. Voor de arbeiders beteekende dit een verhooging van het uurinkomen (vergeleken bij 1912) tot 303 % en van het wekelijksch inkomen tot 245 %, terwijl de werktijden met bijna 2 uur per werkdag waren ingekort! In de daarop volgende jaren werden de looncijfers wel geleidelijk weer wat lager, de kortere werktijden echter bleven; in 1923 werd de werkweek van 48 uur op 47½ uur gebracht.
Het bedrijf moest dit alles natuurlijk kunnen opbrengen! En het was wel niet zonder reden dat de directie in het verslag over 1924 verklaarde dat: „ofschoon wij, in vergelijking met vele andere industrieën, niet hebben te klagen, aangezien wij ons bedrijf voldoende in gang konden houden, eerst dan bevredigende resultaten zullen worden verkregen wanneer de bedrijfslasten verminderen en de verzekerings- en arbeidswetten soepeler toepassing vinden." [359]

* * *

In de moeilijke dagen, die op den 26sten Januari en den 11den Februari volgden, is toen nogmaals de figuur van den President- en Gedelegeerd Commissaris, den heer *J. W. A. Beijnes*, op den voorgrond getreden. Ondanks zijn 77 jaren werd de oud-firmant, om met het jaarverslag over 1929 te spreken: „bereid gevonden tijdelijk de leiding op zich te nemen, waartoe hij van het College van Commissarissen de daartoe noodige machtiging ontving, terwijl aan de reeds vele jaren aan de fabriek verbonden heeren *ir. H. J. M. Bekkers* en *J. J. M. Beijnes* procuratie met beperkte volmacht werd verleend." [360]
Deze toestand heeft geduurd tot 27 November, toen in de Buitengewone Vergadering van Aandeelhouders ir. H. J. M. Bekkers tot directeur werd benoemd.
Van de gevallen beslissing deed de heer J. W. A. Beijnes, van wien het jaarverslag over 1930 met dankbaarheid de onbaatzuchtige wijze in herinnering brengt, waarop hij „ondanks zijn hoogen leeftijd de leiding van het bedrijf energiek in handen nam," [361] mededeeling door het volgende dezen nobelen grijsaard typeerende rondschrijven:

„Aan alle werknemers onzer fabriek. Nu de heer Bekkers – sinds 17 jaar als ingenieur aan onze inrichting verbonden – èn door Commissarissen èn door de Algemeene Vergadering van Aandeelhouders met algemeene stemmen is benoemd geworden tot Directeur, draag ik mijne verantwoordelijkheid met vol vertrouwen over aan den heer Bekkers.

Ik acht mij verplicht U allen dank te zeggen voor Uw aller medewerking gedurende de verloopen 8 maanden en vertrouw dat U allen met den nieuwen Directeur in harmonie zult en wilt samenwerken ten bate van de fabriek en van Uw aller huisgezin.

Haarlem, 28 November 1930." [362]

Hiermede trok de heer J. W. A. Beijnes zich terug op zijn post van Commissaris, dien hij sindsdien nog steeds vervult. Het nageslacht zal ongetwijfeld de zeer groote verdiensten eeren van dezen man ten opzichte van de door zijn oom gestichte fabriek, die hij reeds heeft helpen grootmaken in een tijd toen de meesten onzer nog niet geboren waren.
Ter gelegenheid van Haar verjaardag benoemde Hare Majesteit de Koningin hem op 31 Augustus 1932 tot Ridder in de Orde van den Nederlandschen Leeuw. Reeds vroeger werd hem de rang van Ridder in de Orde van Oranje-Nassau verleend; bovendien is de heer J. W. A. Beijnes Commandeur in de orde van den H. Gregorius den Groote.

* * *

Met het aan het bewind komen van ir. HENRICUS JOHANNES MARIA BEKKERS als directeur van de N.V. Koninklijke Fabriek van Rijtuigen en Spoorwagens J. J. Beijnes ging en gaat deze een nieuwen tijd tegemoet.
Ir. Bekkers werd op 14 Februari 1883 te Dordrecht geboren. Hij studeerde, na in Tilburg de H.B.S. met 5-jarigen cursus te hebben doorloopen, aan de Technische Hoogeschool te Delft, aan welke instelling hij in 1909 slaagde voor het examen van werktuigkundig ingenieur. Zijn verdere loopbaan begon hij bij de firma Carl Francke te Bremen, waar hij op de afdeeling gashouders en ijzerconstructie werkzaam was. Daarna werkte hij gedurende ongeveer een jaar bij de Utrechtsche Machinefabriek o. d. Frans Smulders.
De dertigjarige ingenieur beschikte dus, behalve over zijn theoretische kennis, reeds over eenige practische ervaring toen hij op 1 Maart 1913 als „bedrijfsingenieur" in dienst trad van de Koninklijke Fabriek van Rijtuigen en Spoorwagens.

* * *

De nu verder volgende ontwikkeling van het bedrijf ging intusschen nog niet van een leien dakje! „Overeenkomstig de verwachtingen, uitgesproken in ons vorig verslag, zijn de

resultaten niettegenstaande de groote bedrijvigheid ongunstig te noemen. De korte levertermijnen, de teleurstelling die wij daardoor met een onzer grootste opdrachten ondervonden hebben en de scherpe concurrentie, welke ons noopte enkele orders tegen zeer lage prijzen te boeken, hebben tot dit resultaat geleid." [363] moest ook in 1930 de betreffende passage in het jaarverslag luiden. En het volgend jaar was niet beter: „Gedurende de eerste vijf maanden kon op normale wijze gewerkt worden. Daarna trad een periode van slapte in, zooals ons bedrijf nog zelden gekend heeft." „De werktijd moest eerst voor enkele afdeelingen, daarna voor de geheele fabriek belangrijk worden ingekrompen." [364] Het aantal arbeiders, dat in 1930 van 360 op 560 was geklommen en daarna weer tot 400 gedaald, bleef in 1931 verder dalen tot 161 in September, om vervolgens tegen het einde weer te stijgen, zoodat het jaar 1932 met 220 man werd begonnen. In de beide afgeloopen jaren werden resp. 26 en 13 spoorwegrijtuigen en resp. 37 en 22 tramwegrijtuigen afgeleverd, met eenige kleinere orders een bedrag vertegenwoordigend van resp. *f* 2.011.940.– en *f* 1.134.000.–.

* * *

Belangrijker dan dit alles was in haar gevolgen eene in 1930 en 1931 doorgevoerde reorganisatie en daarmee gepaard gaande rationalisatie van het bedrijf. Het initiatief, iets in die richting te doen, was eigenlijk al uitgegaan van de vorige directie, „toen de toenmalige leiders.... door voortdurende ziekte gekweld, niet meer in staat waren zich zoo voortdurend aan de leiding te geven als wenschelijk en noodig was." [365] De doorvoering van den maatregel echter bleef aan ir. Bekkers voorbehouden. Begonnen werd met het brengen van veranderingen in de tot dusverre gevolgde werkwijze en het invoeren van een bord

(bezettings- of planbord), ten einde een beter overzicht te krijgen over de verdeeling van het werk en de in acht te nemen volgorde daarbij.[366]]

De verdere ontwikkeling van het plan, dat in samenwerking met het Raadgevend Bureau voor Organisatie te Amsterdam is uitgewerkt en dat zooveel mogelijk aansloot en voortbouwde op in de fabriek bestaande toestanden en gegevens, valt buiten het bestek van dit gedenkboek. Men vindt een en ander in den breede behandeld in de over deze aangelegenheid door ir. Bekkers in 1934 te Haarlem voor het Koninklijk Instituut van Ingenieurs gehouden voordracht.[367]]

De invoering, welke over een tijd van acht maanden verdeeld werd, maakte een reeks van interne verbouwingen in de fabriek noodzakelijk, die, tot in de periode van slapte uitgesteld, grootendeels in eigen beheer werden uitgevoerd en waarmede geen hooger bedrag dan *f* 40.000.– gemoeid was.

Ofschoon het, bij het ontbreken van materiaal dat ter vergelijking zou kunnen dienen, niet goed mogelijk is de verkregen efficiëntie in cijfers aan te toonen, worden de resultaten op welsprekende wijze geïllustreerd door een aantal voorbeelden, die ir. Bekkers in zijn meergenoemde voordracht[368]] ten beste geeft en waarvan ik er hier één wil overnemen: „Vroeger," zeide ir. Bekkers, „werkten in onze fabriek aan den Verspronckweg 70 werklieden, maar als het druk was, gaven herhaalde conferenties met de werkmeesters geen andere resultaten dan dit: wij hebben daar geen ruimte, wij kunnen er niet meer menschen zetten; 70 is het uiterste. Thans hebben er herhaaldelijk 240 man gewerkt, zonder dat die werkmeesters gemerkt hebben, dat het er zoo vol was; zij hebben er geen bemoeienis meer mee; het wordt voor hen uitgezocht; het werk is geheel ingedeeld; zij behoeven de arbeiders alleen maar aan het werk te zetten, dat grondig voorbereid is. Alleen het planbord wordt ingedeeld bij de werkmeesters...."[369]]

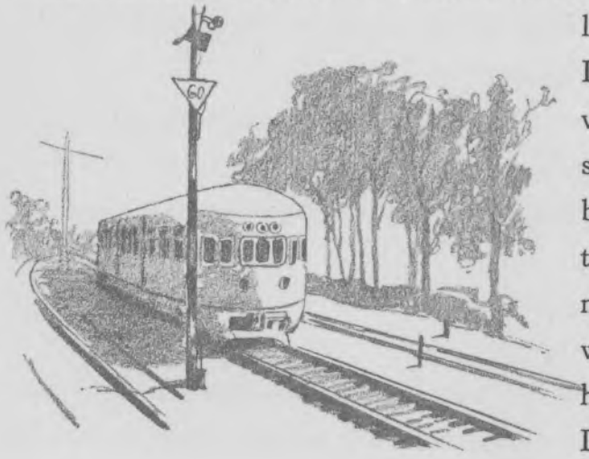
* * *

Behalve de hierboven besproken fabriekstechnische reorganisatie van het bedrijf bleek enkele jaren later, toen te midden van een algemeene conjunctuur-inzinking ook voor de Koninklijke Fabriek J. J. Beijnes de toestanden steeds moeilijker werden, nog een tweede, financieele, saneering onvermijdelijk. Nadat met een daartoe vereischte statutenwijziging

opheffing was verkregen van enkele door de veranderde omstandigheden niet langer gewettigde bepalingen, vastgesteld tijdens de stichting der vennootschap ,,toen alle juiste verhoudingen zoek waren" [370] en waarop men ,,nu wel gedwongen (is) terug te komen," [371] werd met ingang van 23 December 1935 ,,het aandeelenkapitaal van *f* 1.511.250.– teruggebracht tot *f* 1.261.250.– door het verminderen van de nominale waarde der gewone aandeelen tot *f* 500.– per aandeel. De cumulatief preferente aandeelen werden gewijzigd in preferente aandeelen A, zonder cumulatie van dividend, waardoor het financieel perspectief onzer N.V. is verbeterd." [372]

Waren hiermede aan het einde van 1935 twee voorwaarden vervuld, waarvan een nieuwe bloei van de Koninklijke Fabriek in de toekomst vooral zou komen af te hangen – ook de derde factor ,,werk", de noodzakelijkste van alle, zou in den vorm van nieuwe bestellingen niet lang meer op zich laten wachten.

In dit opzicht hadden eigenlijk de jaren 1933 en 1934 al eenige neiging tot verbetering te zien gegeven. Na de aflevering van een 15-tal gelaschte 3e klasse-rijtuigen van het vroeger besproken type der serie C. 6400 aan de Nederlandsche Spoorwegen, in de eerste dagen van 1933, was aan Beijnes de levering toevertrouwd van een tiental Diesel-electrische treinstellen, alles bij elkaar dertig voertuigen, voor dezelfde opdrachtgeefster. Waarbij kort nadien nog een order kwam van de Directie der Staatsmijnen voor de levering van vijftig ijzeren kolenwagens van een bijzondere constructie. De uitvoering van deze laatste order heeft toen wel nuttig effect gehad, vooral omdat ze kon plaats hebben gedurende de gewoonlijk slappe zomermaanden. De bouw van de Diesel-electrische treinen echter leverde zware verliezen op. De uiterst lage aannemingssom, die een eind beneden het millioen bleef, [373] de abnormaal kort gestelde levertijden en de voortdurende wijzigingen, die nog tijdens den bouw in de projecten moesten worden aangebracht, hebben daartoe het hunne bijgedragen.



Deze op de Diesel-treinen geleden verliezen

konden niet meer worden goedgemaakt door de levering van een gedeelte van het gestroomlijnde electrische materieel van de lijn Rotterdam–Hoek van Holland, welke door de Nederlandsche Spoorwegen in Juli 1934 aan Beijnes werd opgedragen. Het betrof drie stuks twee-wagen-treinstellen, waarbij later nog één C-rijtuig (half-treinstel) gevoegd werd. Toen daarbij nog de aanvankelijke tegenslag met de Maibach-motoren voor de Nederlandsche Spoorwegen aanleiding werd tot een vertraging van de in-dienst-stelling van de Dieseltreinen en de verdere aanmaak van dit materieel voorloopig werd opgeschort, was de toestand van de fabriek een oogenblik zoo, dat de directie in haar verslag over het boekjaar 1935 [374] moest getuigen: „Het geheel uitblijven van opdrachten van de zijde van de Nederlandsche en de Nederlandsch-Indische spoor- en tramwegen heeft het afgeloopen jaar tot het ongunstigste gemaakt, dat onze N.V. tot nu toe heeft gehad."

* * *

Tijdens de slechte jaren was ook in den boezem van het college van Commissarissen herhaaldelijk de vraag naar voren gekomen: „Wat kan er aan werkverruiming voor de fabriek worden gedaan?" Een vraag, die even zoovele malen als ze gesteld werd onopgelost is gebleven. Beijnes' bedrijf toch bestaat, om zoo te zeggen, uit tal van kleine bedrijven. Wil het zich op ander gebied dan het van huis uit vertrouwde begeven, dan komt het in concurrentie met kleine onderneminkjes, die zeer lage onkosten hebben.

Na enkele minder geslaagde pogingen werd in 1935 een afzonderlijke afdeeling voor autobussen gesticht. Dit kon geschieden binnen de bestaande inrichting, zoodat daarin geen extra kapitaal behoefde te worden geïnvesteerd. [375]

Voorshands staat het bouwen van autobussen en alles wat daarmede samenhangt nog in de kinderschoenen. Er liggen echter op dit gebied allerlei mogelijkheden en het lijkt niet uitgesloten dat de nieuwe afdeeling zich bij veranderde omstandigheden nog eens tot grooten bloei zal kunnen ontwikkelen.

* * *

Het jaar 1935 bracht inmiddels een keerpunt. In plaats van de uitgestelde invoering van een grooter aantal Dieseltreinen kwam bij de Nederlandsche Spoorwegen het plan tot de

GESTROOMLIJNDE ELECTRISCHE TWEE-WAGEN-TREIN, IN 1935 VOOR DE N.S. GEBOUWD

DRIE TYPEN VAN RIJTUIG-KOPPEN VAN ELECTRISCH MATERIEEL IN 1907, 1924 EN 1935 GEBOUWD

electrificatie van het middennet. En nog het in de maand Juni van het volgende jaar gepubliceerde, overigens vrij sombere jaarverslag van Beijnes over 1935 kon met de verblijdende mededeeling besluiten: „Voor de naaste toekomst ziet het er voor ons bedrijf beter uit. De verdere electrificatie der Spoorwegen heeft ons een groote bestelling op electrische motorrijtuigen gebracht, waardoor ons bedrijf tot in de eerste maanden van 1938 vol bezet zal zijn. [376]]

Uit het volgende jaarverslag vernemen we, dat het aantal te bouwen rijtuigen vierenzeventig bedroeg. „Voor deze opdracht is een alleszins voldoende levertijd vastgesteld. De uitvoering kon hierdoor behoorlijk worden voorbereid, hetgeen een regelmatigen gang der werkzaamheden ten goede komt." [377]]

De hiermede ingezette verbetering in den toestand van het bedrijf is blijven aanhouden. De bouw der rijtuigen ontwikkelde zich ook verder naar wensch, en op 22 Februari 1937 is de aflevering begonnen van deze belangrijke order, die geheel zonder tegenslag en in recordtijd werd afgewikkeld. In haar jaarverslag over 1937 kon de directie, voor het eerst sinds langen tijd, vermelden, dat „de rustige en regelmatige gang der werkzaamheden, waartoe de groote toewijding van ons geheele personeel zeer heeft bijgedragen.... oorzaak (is) dat ook de financieele resultaten onverdeeld gunstig mogen worden genoemd. [378]]

Daarbij had de fabriek het heele jaar 1937 dóór op volle capaciteit gewerkt: „In vergelijking met den normalen omvang van ons bedrijf was de personeelbezetting het geheele jaar hoog. Wij begonnen het jaar met 430 arbeiders; op het einde bedroeg dit aantal 499, met als maximum 602 in Juni." [379]]

Vermelden we hier ten slotte nog een drietal gestroomlijnde postrijtuigen, elk zesentwintig meter lang, dat in het voorjaar van 1938, ongeveer tegelijkertijd als de 74 electrische motorrijtuigen voor de Nederlandsche Spoorwegen, werd afgeleverd; dit waren de grootste enkelvoudige rijtuigen, ooit bij Beijnes gebouwd.

Nieuwe orders, gedeeltelijk reeds geplaatst, gedeeltelijk in uitzicht gesteld, doen de verdere perspectieven hoopvol schijnen. De Nederlandsche Spoorwegen bestelden in Mei 1938 een honderdtal open goederenwagens (rongenwagens), terwijl zij op het oogenblik dat wij dit schrijven de aanschaffing van Diesel-electrische vijf-wagen-treinstellen overwegen. De Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij droeg aan de firma den bouw op van

drie uit twee rijtuigen bestaande Diesel-treinstellen, die, voortbewogen door twee 300 pk-Thomassenmotoren, de eerste van dien aard zullen zijn, welke in Nederlandsch-Indië in dienst worden gesteld.

* * *

Intusschen deed zich in den zomer van 1938 nogmaals een kortstondige seizoenslapte gelden. De alom bestaande neiging om van lieverlede tot een meer planmatige productie te komen zal vroeg of laat op dit punt nog wel verbetering brengen. Zoo zal, naar te verwachten is, ook de omstandigheid, dat de Koninklijke Fabriek sedert 1937 in Indië een eigen vertegenwoordiger bezit in de N.V. Indisch kantoor van Koopman & Co. te Bandoeng, niet nalaten op de ontwikkeling van hare relaties met de overzeesche bezittingen van gunstigen invloed te zijn. Ten slotte worde op deze plaats nog vermeld het feit, dat in een op 18 Mei 1938 gehouden vergadering van Commissarissen in beginsel besloten werd tot het bouwen van een nieuwe fabriek van voldoende capaciteit en geheel naar de eischen des tijds ingericht.

In het personenmaterieel van de nieuwe bestellingen zal zich de ontwikkeling voortzetten, die in 1934 is begonnen. Het zal geheel van staal zijn, electrisch gelascht en in stroomlijnvorm. Wij kunnen als Nederlanders op de in dit materieel belichaamde prestaties trotsch zijn. Oorspronkelijk ontworpen op de constructie-bureaux van de Nederlandsche Spoorwegen, zijn de Dieseltreinen (met uitzondering van een gedeelte der verbrandingsmotoren), evenals de daarna gebouwde electrische treinen, het product van uitsluitend Nederlandsche industrie.

Speciaal de constructie en de lijn van deze fraaie stroomlijn-rijtuigen heeft ook in het buitenland herhaaldelijk de aandacht getrokken. En bezwaarlijk zal men zich een welsprekender getuigenis kunnen wenschen dan dat, vervat in de enthousiaste ontboezeming die *Raymond Loewy*, aesthetisch adviseur van de *Pennsylvania Railroad*, over onze Diesels neerschreef in zijn in 1937 verschenen aardige boekje *The Locomotive:* „Three cheers for this," zegt de auteur. „In the writer's opinion it is the best looking Diesel-electric unit-train built so far. Its aerodynamics are nearly perfect; the front end treatment and the flush side windows are most attractive and efficient. Paint scheme good. This is an excellent example of what good taste and restraint can produce." [380]

Dit bezielend getuigenis mag behalve voor de Nederlandsche Spoorwegen ook voor de Nederlandsche industrie gelden; zeker ook voor Beijnes, niet slechts verreweg de oudste fabriek van luxe-rijtuigen en spoorwagens hier te lande, maar tevens de instelling waar langen tijd alle, gewoonlijk de meeste en altoos een aantal stuks gebouwd zijn geworden van iedere meer belangrijke serie van rollend materieel – met uitzondering van het allereerste – dat gedurende honderd jaar op onze Nederlandsche spoor- en tramwegen gereden heeft.

Moge dat gezegd kunnen worden, ook aan het einde van de nieuwe periode, die op 1 November 1938 aanvangt!

ZIJ, DIE HET BEDRIJF GEDURENDE DE EERSTE EEUW GELEID HEBBEN.

WAGENMAKERIJ AAN DE RIVIERVISCHMARKT
1838–1858

J. J. BEIJNES, Stichter en Eigenaar 1838–1858

*

FABRIEK (SEDERT 1875 KONINKLIJKE FABRIEK) VAN RIJTUIGEN EN SPOORWAGENS J. J. BEIJNES, AAN HET STATIONSPLEIN
1859–1917

J. J. BEIJNES, Eigenaar (sedert 1864 Firmant) 1859–1888

A. J. BEIJNES, Firmant 1864–1891

J. J. F. BEIJNES, Firmant 1888–1904

J. W. A. BEIJNES, Firmant 1891–1917

Ir. J. J. BEIJNES, Firmant 1904–1917

*

N.V. KONINKLIJKE FABRIEK VAN RIJTUIGEN EN SPOORWAGENS J. J. BEIJNES
1918–

COMMISSARISSEN

J. W. A. BEIJNES, President en Gedelegeerd Commissaris 1918–1931	1918–
Prof. dr. ir. J. KRAUS, wnd. Voorzitter 1921, Secretaris 1933 . . .	1920–1934
W. H. KAARS SIJPESTEIJN, Secretaris 1920–1929 en 1931–1933 .	1920–1933
E. A. M. GILISSEN	1920–1921
Jhr. ir. J. A. VAN KRETSCHMAR VAN VEEN, Secretaris 1930/1	1925–1931
Prof. ir. J. KLOPPER, President en Gedelegeerd Commissaris 1931–	1930–
W. GRAADT VAN ROGGEN	1934–
Ir. J. E. INCKEL, Secretaris 1934–	1934–
Dr. L. G. KORTENHORST	1934–

*

DIRECTEUREN

Ir. J. J. BEIJNES	1918–1930
A. J. J. BEIJNES	1918–1930
J. W. A. BEIJNES, President en Gedelegeerd Commissaris, voerde in 1930 van 11 Februari–27 November de dagelijksche leiding	
Ir. H. J. M. BEKKERS	1930–

*

N O T E N

1 - Vgl.: Nieuwe Verhandelingen van het Bataafsch Genootschap der Proefondervindelijke Wijsbegeerte te Rotterdam, Dl. I, Amsterdam 1800. Blz. 76 vlg.
2 - P. L. Muller: Onze Gouden Eeuw. III. blz. 241 vlg.
3 - P. L. Muller: t. a. p. blz. 242.
4 - P. L. Muller: t. a. p. blz. 244 vlg.
5 - W. B. Adams: English Pleasure Carriages. London, 1837, blz. 43.
6 - Vgl.: Nagelaten papieren J. F. Smeets (stationschef) in het Nederl. Spoorwegmuseum.
7 - P. J. Blok: Geschiedenis van het Nederl. Volk, IV. (1926), blz. 258.
8 - R. Strauss: Carriages and Coaches. London, 1917, blz. 67.
9 - Vgl.: hieronder, blz. 34, 39 e.v.
10 - Zie: Protocollen van Notaris F. L. Tissot van Patot te Maarssen; Jaar 1835, Protocol No. 51 in Rijksarchief te Utrecht.
11 - Vgl.: Volkstellingsregister 1829, Gemeentearchief, Haarlem.
12 - M. betrekk. tot het jaar 1787 vgl.: E. Gewin: De Bilt, Een Utrechtsch dorp in vroeger eeuw. Utrecht, 1916, blz. 59.
13 - Naar gegevens in het Gem. archief te De Bilt, mij welwillend verstrekt door den secretaris Mr. P. H. Damsté.
14 - Zie de vorige noot.
15 - Vgl. de reproductie op blz. 18.
16 - Origineel in het Gem. archief te Haarlem.
17 - F. Allan: Geschiedenis en Beschrijving van Haarlem. IV. blz. 625/6.
18 - Men vindt deze ontwikkeling nergens beter geschetst dan in de eerste hoofdstukken van het voortreffelijk geschreven werk: J. H. Jonckers Nieboer: Geschiedenis der Nederlandsche Spoorwegen[2], Rotterdam, 1938.
19 - Zie: Afkortingen, onder Not.
20 - Not.: 1, 37.
21 - Not.: 1, 54.
22 - Not.: 1, 59.
23 - Not.: 1, 85.
24 - Not.: 1, 88.
25 - Not.: 1, 90.
26 - Not.: 1, 92.
27 - Not.: 1, 95.
28 - Not.: 1, 119.
29 - Not.: 1, 132.
30 - Not.: 1, 132.
31 - Not.: 1, 134.
32 - Not.: 1, 134.
33 - Not.: 1, 137.
34 - Not.: 1, 144.
35 - Not.: 1, 149.
36 - Nog niet geïnventariseerd. Zie onze reproductie op blz. 38 (boven).
37 - Gereproduceerd (zonder opschrift enz.) op blz. 40.
38 - Ned. Spoorweg Museum inv. no. 2047.
39 - Achterin, tgo. blz. 120, na het spoorwegkaartje en vóór Bijlage A. Een gedeelte van deze prent, de „IJzeren Spoorwagen" enz. door ons gereproduceerd op blz. 38 (onderaan).
40 - Ned. Spoorweg Museum inv. no. 823.
41 - Not.: 1, 309.
42 - Not.: 1, 133.
43 - Vgl. Holl. IJz. Spoorweg Mij. 1839—1889 (Gedenkboek), blz. 21. (*)
44 - Not.: 1, 182.
45 - Not.: 1, 190.
46 - Not.: 1, 190.
47 - Not.: 1, 201.
48 - Not.: 1, 208.
49 - Not.: 1, 221.
50 - Not.: 1, 221.
51 - Not.: 1, 221.
52 - Not.: 1, 221.
53 - Not.: 1, 220.
54 - Vgl.: Notulen 143e vergadering R.V.A. = Not. 1, 222/3.
55 - Not.: 1, 222/3.
56 - Not.: 1, 232.
57 - Not.: 1, 234.
58 - Vergel. F. W. Conrad, Algemeen Verslag der Werkzaamheden tot daarstelling van den IJzeren Spoorweg tusschen Amsterdam en Haarlem. Van Maart 1839 tot Maart 1840. (Manuscript in het Nederl. Spoorweg Museum). Men zie onder 5°. Wagenmakerij en Modelkamer.
59 - Vgl.: vorige noot.
60 - Not.: 1, 259.
61 - Not.: 1, 260.
62 - Not.: 1, 263.
63 - Not.: 1, 264.
64 - Not.: 1, 301.
65 - Not.: 2, 66.
66 - Not.: 2, 67.
67 - Not.: 2, 67/8.
68 - Soeders heeft na 1840 geen spoorwegrijtuigen meer gemaakt. Op de Wereldtentoonstelling te Parijs in 1855 exposeerde hij een rijtuig „Reine de Hollande". Omstreeks dien tijd schijnt zijn fabriek in Maarssen afgebrand te zijn en emigreerde hij zelf naar Amerika.

Een dochter van Soeders woonde in Haarlem en was getrouwd met een zekeren Van Naarden, vuurwerker bij Beijnes. De man viel in den avond van 30 October 1866 van de spoorbrug in het Spaarne en verdronk. De vrouw bleef met vijf kinderen achter.

69 - Not.: 2, 78.
70 - Vgl.: het betreff. contract, dat zich thans in het Nederl. Spoorweg Museum bevindt. (Niet geïnventariseerd).
71 - Dit contract eveneens in het Ned. Spoorweg Museum.
72 - Not.: 2, 145.
73 - Not.: 2, 265.
74 - Zie: Chemin de fer Rhénan, Rapport de M. l'Ingénieur van der Kun, pour l'année de Service 1844, p. 15.
75 - Not.: 2, 412.
76 - Not.: 2, 452.
77 - Not.: 3, 111.
78 - Not.: 3, 246.
79 - Not.: 5, 225 en Arch. Ing.-Dir. 1855, No. 148.
80 - Arch. Ing.-Dir. 1855, No. 148.
81 - Not.: 5, 263.
82 - Not.: 5, 266.
83 - Not.: 5, 266.
84 - Not.: 5, 272.
85 - Not.: 5, 287.
86 - Not.: 5, 302.
87 - Not.: 5, 309/10.
88 - Not.: 5, 309.
89 - Not.: 5, 309/10 en Arch. Ing.-Dir. 1855, No. 496.
90 - Arch. Ing.-Dir. 1855. No. 496.
91 - Not.: 5, 316/7.
92 - Not.: 5, 321.
93 - Not.: 5, 321.
94 - Arch. Ing.-Dir. 1856. No. 115.
95 - „ „ „ „ No. 176.
96 - Not.: 6, 72.
97 - Not.: 6, 72.
98 - Not.: 6, 73.
99 - Not.: 6, 73.
100 - Vgl. onze facsimile-reproductie op blz. 48/9.
101 - Vgl.: het betreff. Contract, de reproductie op onze blz. 49 en verder Arch. Ing.-Dir. 1856, No. 115 en H.IJ.S.M. 1839—1889 (Gedenkboek), blz. 85.
102 - Vgl.: Weekbl. „De Ingenieur", 1908, blz. 751.
103 - Allan.: IV, blz. 626.
104 - Not.: 7, 22.
105 - Not.: 7, 24.
106 - Not.: 7, 22.
107 - Not.: 7, 180.
108 - Not.: 8, 318.
109 - Not.: 9, 71.
110 - Not.: 9, 197.
111 - Arch. Adm., 1862, No. 108.
112 - Vgl.: blz. 70.
113 - Zie: Verslagen van het verhandelde in de zittingen van den Gemeenteraad van Haarlem, 1857. Vergadering van 28 October 1857, XV.
114 - Verslagen, enz. 1857. Vergad. 16 December 1857, V.
115 - Verslagen, enz. 1857. Vergad. 30 December 1857, XI.
116 - Verslagen, enz. 1858. Vergad. 3 Maart 1858, VIII.
117 - Vgl.: de betreff. koopakte in het gemeentearchief te Haarlem.
118 - Zie vorige noot.
119 - Kennisgeving van den bewaarder van de hypotheken en van het kadaster dd. 20 Augustus 1859 in Archief Beijnes.
120 - Vgl.: Ir. J. J. Beijnes in het weekbl. „De Ingenieur", 1908, blz. 751.
121 - Weekbl. „De Ingenieur", 1908, blz. 751 en Allan, IV, blz. 627.
122 - Mondelinge mededeeling van den heer J. W. A. Beijnes.
123 - Arch. Beijnes.
124 - Afschrift in Arch. Beijnes.
125 - Archief Beijnes.
126 - Vgl.: de voorlaatste noot.
127 - Archief Beijnes.
128 - Verslagen, enz., 1863. Vergad. 11 Februari 1863, XIII.
129 - Vergad. 11 Februari 1863, XIII.
130 - Verg. 11 Februari 1863, XIII; 11 Maart 1863, XXVI en 23 Maart 1863, IV.
131 - Vergad. 11 Februari 1863, XIII.
132 - Vergad. 11 Maart 1863, VII.
133 - Vergad. 8 April 1863, XXX.
134 - Tot toelichting van den ter zake niet deskundigen lezer diene het volgende: bij de concessieverleening voor den aanleg van een spoorweg van Amsterdam naar Haarlem in 1836 was de spoorwijdte bepaald op 1.50 m., overeenkomende met de maat door Stephenson het eerst bij den spoorweg Stockton—Darlington toegepast; na uit het buitenland (Engeland) verkregen inlichtingen meende de Regeering nog in 1837 aan de H.IJ.S.M. de verplichting te moeten opleggen deze spoorwijdte te brengen op 2 m., gerekend van midden op midden der spoorstaven, volgens Jonckers Nieboer: Geschiedenis, blz. 22 „een ondoordachte maatregel, die later, toen de uniforme spoorwijdte van 1.435 m. moest aangenomen worden, tot groote uitgaven heeft geleid." Bij K.B. van 8 October 1845, no. 68, werd n.l. bepaald, dat het breede spoor voor alle binnenlandsche spoorwegen als aangenomen kon worden beschouwd, doch dat die wijdte voor zooveel de wegen betreft, die naar het buitenland leiden, te rekenen vanaf een voornaam grensstation, afhankelijk zal blij-

ven van de onderhandelingen met de daarbij betrokken mogendheden. (Vgl. Jonckers Nieboer, als boven).
135 - Not.: 10, 116/7.
136 - Not.: 10, 302. (De wagen „was goed doch van een ouder model dan de laatst aangemaakte 2e kl.").
137 - Not.: 10, 335/6.
138 - Not. 335/7.
139 - Not.: 10, 369.
140 - Zitting van 3 April 1863. (Voor de 2e maal! Vgl.: Jonkers Nieboer, Geschiedenis, blz. 63/4 en 147).
141 - Not.: 10, 39.
142 - Arch. Adm. 1863, No. 156.
143 - Not.: 10, 54.
144 - Arch. Adm. 1863, No. 175; Not.: 10, 64.
145 - Zie blz. 175.
146 - Not.: 10, 385/6.
147 - Not.: 10, 386.
148 - Arch. Adm. 1864. No. 480.
149 - Not.: 11, 5.
150 - Origineel contract met aangehecht bestek in Archief Beijnes.
151 - Not.: 11, 108.
152 - Dit aantal ook genoemd bij Allan, IV, blz. 627.
153 - Not.: 11, 160.
154 - Not.: 11, 170.
155 - Not.: 11, 199.
156 - Not.: 11, 201.
157 - Not.: 11, 205/6.
158 - Allan, IV, blz. 627/8.
159 - Not.: 12, 157.
160 - Allan, IV, blz. 628.
161 - Verslag der Commissie voor de Staatsspoorwegen, enz., (eerste verslag, gedateerd 3 Januari 1861) blz. 11.
162 - 4e Verslag der Comm. voor de Staatsspoorwegen, enz., gedat. 1 Juli 1862, blz. 11/2.
163 - idem, blz. 12.
164 - Not.: 12, 385.
165 - Weliswaar zag het er in de practijk naar uit of de belangen van Beijnes en van de H.IJ.S.M. minder parallel zouden gaan loopen dan nog tot voor kort het geval scheen. Op 14 Juni 1867 voelde Beynes zich genoopt aan Commissaris van der Vliet te verzoeken „met den aanmaak van rijtuigen begunstigd te mogen worden". „Zijne werkplaats was daarvoor thans geheel ingericht". Maar voorloopig had de H.IJ.S.M. nog een aantal rijtuigen en wagens in de werkplaats onderhanden. Tot October zou men daaraan bezig zijn; daarna zou men zien. (Not.: 12, 345/6). Op 6 September echter krijgt Beijnes dan nog eenmaal een opdracht voor de levering van vier gemengde rijtuigen 1e en 2e klasse, de laatste bestelling vóór die van het jaar 1870 !
166 - Allan, IV, blz. 628.
167 - Zie: M. G. de Boer, Honderd jaar machine-industrie op Oostenburg Amsterdam, A'dam 1927, blz. 72.
168 - idem, blz. 74.
169 - Het origineele stuk in Archief Beijnes.
170 - Vgl. de vorige noot.
171 - Proces-Verbaal van Aanbesteding in Archief Beijnes.
172 - Allan, IV, blz. 630/1.
173 - De kolom staat thans op de scheiding tusschen de machinale houtbewerking en de wagenmakerij, ter ondersteuning van de buigkamer.
174 - Allan, IV, blz. 629.
175 - Allan, IV, blz. 629.
176 - Allan, IV, blz. 630.
177 - Vgl.: E. Heusinger v. Waldegg, Handbuch für Specielle Eisenbahn-Technik, Zweiter Band, Der Eisenbahn-Wagenbau, Leipzig, 1870, blz. 543/4.
178 - Vgl.: E. Heusinger v. Waldegg, t.a.p. blz. 550.
179 - De Ingenieur, 1908, blz. 752.
180 - Vgl.: Dr. Frh. von Röll, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 2e Aufl., Bd. 10, Wien, 1923, blz. 238.
181 - Jaarverslag S.S., 1872, blz. 50.
182 - Jaarverslag N.B.D.S., 1872/3, blz. 13.
183 - Jonckers Nieboer, Geschiedenis, blz. 271.
184 - Wat nu volgt is voor een belangrijk deel ontleend aan oude copieboeken, die zich in het archief van de tegenwoordige N.V. Beijnes bevinden en waarvan het oudste in 1874 aanvangt. Ze loopen tot kort na 1900 en werden afzonderlijk bijgehouden voor de hoofden: Spoorwegen, Tramwegen, N.Z.A.S.M. en Fransche Correspondentie. Hier verder geciteerd als Cop. met aanduiding van hoofd, begin- en eindjaar, alsmede bladzijnummer.
185 - Cop. Spoorw. 1874—1880, blz. 164.
186 - idem „ 166.
187 - idem „ 92.
188 - idem „ 130.
189 - Allan, IV, blz. 631/2. Voor het vervolg van den verkoop dezer rijtuigen zie men blz. 107.
190 - Arch. Adm. 1875. No. 435.
191 - Arch. Adm. 1875. No. 1002.
192 - Zie: blz. 118.
193 - Not.: 19, 139.
194 - Not.: 19, 210.
195 - Jaarverslag H.IJ.S.M., blz. 30.
196 - Archief Beijnes.
197 - Blz. 634/5.
198 - Archief Beijnes.
199 - De Ingenieur, 1908, blz. 752.
200 - Gegevens van ongelijke waarde kan men vinden in een reeks opstellen „Tramnieuws uit oude Berichten" door W. A. Askamp, gedurende de jaren 1935/37 verschenen in

het tijdschrift „Spoor- en Tramwegen". Op de volgende bladzijden is hieraan e.e.a. ontleend.

201 - Spoor- en Tramwegen, 1935, blz. 335.
202 - idem 1935, „ 383.
203 - idem 1936, „ 463.
204 - Voor het volgende vgl.: Spoor- en Tramwegen, 1936, blz. 284 v.v., 533 en 555.
205 - Spoor- en Tramwegen, 1936, blz. 579.
206 - Cop. Spoorw. 1874—1880, blz. 446.
207 - idem „ 30.
208 - Cop. Tramw. 1876—1881, „ 49.
209 - Allan, IV, blz. 632.
210 - Allan, IV, blz. 632.
211 - Cop. Tramw. 1876—1881, blz. 73. (9 December 1876).
212 - Allan, IV, blz. 632.
213 - Volgens mondelinge mededeeling van den heer H. G. Schadd te Hilversum.
214 - Cop. Tramw. 1876—1881, blz. 28.
215 - idem „ 49.
216 - idem „ 52/54.
217 - Cop. Spoorw. 1874—1880, „ 208 v.v.
218 - idem „ 224.
219 - idem „ 240.
220 - Cop. Tramw. 1876—1881, „ 145/8.
221 - De volgende niet minder interessante uitlating is ontleend aan een in het jaar 1878 aan de N.B.D.S. gericht schrijven, met welke maatschappij de zaken na 1875 geleidelijk-aan toch min of meer in het reine zijn gekomen.
Het ging om de kleur, waarin een viertal rijtuigen moest worden geschilderd. Beijnes constateert in den aanhef van den brief dat er „van de nogal belangrijke bestelling van 55 Wagens ten dienste Uwer Maatschappij nog 4 gemengde rijtuigen moeten worden geleverd." Alle tot dusverre gebouwde rijtuigen werden geschilderd „groen met groen", de door de N.S.D.S. „aangenomen kleur."
„Nu heb ik onlangs ontvangen," gaat de brief verder, „van UEd. Chef der Tractie, den heer Knoops, de order om de twee eindcoupé's 2e kl., te schilderen *groen* en de 2 middencoupé's 1e kl., te schilderen *geel*".
„Ik heb volstrekt geen wantrouwen in den Heer Knoops, maar nu ik de wagens in de kleur zie, vind ik het zoo bespottelijk leelijk, dat ik mij niet begrijp hoe men tot dergelijke keuze gekomen is."
„De Heer Knoops deelde mij mede dat men aan de Rheinische Eisenbahn de rijtuigen ook groen met geel schilderde; onlangs heb ik echter op de Rheinische Eisenbahn gereden en wel groote trajecten afgelegd en er in het geheel een of twee gezien, die ik even bespottelijk vind als ik dezelve nu bij mij vind."
„Nu is mijn vraag eenvoudig: moet ik de Rijtuigen zooals opgegeven is, groen met geel afschilderen, ja of neen?"
Het antwoord van de N.B.D.S. hierop is mij niet bekend; ik kan dan ook niet met zekerheid zeggen of de proef al dan niet is doorgegaan. Meer dan een proef is het in alle geval niet geweest — ook bij de Duitsche spoorwegen niet. Wel heeft men daar jarenlang het eerste-klassegedeelte in gemengde rijtuigen onderscheiden door het met een breede gele streep of lijn te omranden.
222 - Voor het volgende, vgl.: J. J. Beynes, Adres aan de Tweede Kamer, Haarlem, 2 December 1885.
223 - Handelingen der Staten-Gen. 1885/6, II, 779.
224 - idem II, 993.
225 - idem I, 184.
226 - idem I, 199.
227 - idem Bijlage 157, blz. 2.
228 - „ 157, „ 2.
229 - „ 157, „ 4.
230 - De Ingenieur, 1908, blz. 752.
231 - Archief Beijnes.
232 - idem
233 - idem
234 - Allan, IV, blz. 637, noot 1.
235 - Cop. Spoorw. 1885—1888, blz. 205.
236 - idem „ 467.
237 - idem „ 468.
238 - De Locomotief 6e Jg. 1887/8, blz. 231.
239 - Cop. Tramw. 1889—1890, blz. 109.
240 - idem „ 483.
241 - idem 1890—1892, „ 436, 450.
242 - idem „ 287, 353, 402 en elders.
243 - De Locomotief, 1892/93 meerdere malen.
244 - Cop. Tramw. 1889—1889, blz. 391, 432.
245 - Vgl.: Cop. Fransche Corr. 1887—1893, blz. 414 en volgg. Voor de ontwikkeling van Beijnes' relaties met Fransche tramwegondernemingen en de wijze van zaken doen met deze in het algemeen, is het geheele boek uitermate belangwekkend. Jammer genoeg zijn vele brieven nagenoeg onleesbaar.
246 - Cop. Tramw. 1889—1889, blz. 300, 470, 485, 498; 1889—1890, blz. 1.
247 - M. G. de Boer, Honderd jaar machine-industrie op Oostenburg, blz. 87.
248 - idem „ 91.
249 - Jaarverslag S.S., 1888, blz. 55.
250 - idem „ „ „ 57.
251 - Cop. Spoorw. 1888—1891, blz. 4.
252 - idem 1891—1894, „ 121.
253 - Jaarverslag S.S., 1892, bijl. IJ[8].
254 - Cop. Spoorw. 1891—1894, blz. 222.

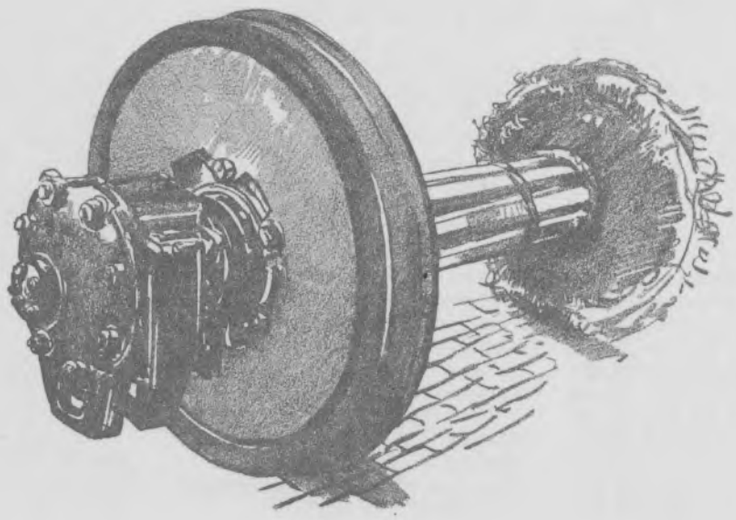
255 - Cop. Spoorw. 1891—1894, blz. 261/65.
256 - idem „ blz. 123, 137, 139.
257 - idem „ blz. 239.
258 - idem 1894—1898 „ 129.
259 - Jaarverslag H.IJ.S.M., 1890, blz. 70.
260 - Cop. Spoorw. 1888—1891, blz. 208.
261 - idem „ „ 211/12.
262 - H.IJ.S.M. Album van Roll. Mat. Dl. III, 1899, fol. 55/6.
263 - Zie: blz. 171/2.
264 - H.IJ.S.M. Album van Roll. Mat. Dl. I, 1895, fol. 35.
265 - Cop. Spoorw. 1891—1894, blz. 329.
266 - idem „ „ 425.
267 - Zie: blz. 49.
268 - Cop. Spoorw. 1894—1898, blz. 92/3.
269 - H.IJ.S.M. Album van Roll. Mat. Dl. I, 1895, fol. 65.
270 - Cop. Spoorw. 1894—1898, blz. 41, 48.
271 - N.Z.A.S.M. Gedenkboek, uitgeg. ter gel. v. d. opening v. d. Delagoabaai Spoorweg, Amsterdam 1895, blz. 2 v.v.
272 - Cop. Spoorw. 1888—1891, blz. 259.
273 - Blz. 11/12.
274 - Cop. Spoorw. „ „ 267.
275 - idem „ „ 296.
276 - idem „ „ 316.
277 - idem „ „ 340.
278 - Gedenkboek Opening Delagoaspoorweg, blz. 83.
279 - Cop. Tramw. 1890—1892, blz. 227.
280 - Cop. N.Z.A.S.M. 1890—1894 „ 152.
281 - idem „ blz. 210, 223.
282 - idem „ „ 251/52.
283 - idem „ „ 317/9.
284 - Jg. 12 (1894), blz. 357.
285 - Cop. N.Z.A.S.M. 1890—1894, blz. 319.
286 - idem 1894—1909, „ 312.
287 - idem „ „ 264.
288 - idem „ „ 310.
289 - idem „ „ 342, 348.
290 - De Ingenieur, 1908, blz. 753.
291 - In Memoriam N.Z.A.S.M., blz. 70.
292 - Cop. Spoorw. 1888—1891, blz. 340; id., 1881—1894, blz. 67, 73, 331; id. 1894—1898, blz. 95/7; Cop. N.Z.A.S.M., 1890—1894, blz. 173.
293 - Cop. Spoorw. 1888—1891, blz. 79.
294 - idem 1891—1894, „ 30.
295 - idem „ „ 34.
296 - Zie het betreff. dossier in Archief W. en W. der N. S. te Utrecht.
297 - Cop. Spoorw., 1891—1894, blz. 44.
298 - Cop. N.Z.A.S.M., 1891—1894, blz. 365.
299 - Zie: blz. 84.
300 - Cop. Spoorw., 1894—1898, blz. 97.
301 - Weekbl. „Eigen Haard", 1897, blz. 510.
302 - Zie het betr. „Reglement" in archief Beijnes. Het weduwenfonds bestaat nog steeds. De premie voor de leden bedraagt thans f 0.20 per week, terwijl door de N.V. f 0.05 per lid en per week wordt bijgedragen.
303 - Zie orig. in archief Beijnes ; de patroons wenschten den werktijd te verkorten, terwijl de arbeiders hiertegen gekant waren.
304 - Zie betr. „Reglement" in archief Beijnes. Het fanfarecorps is eenige jaren later weer opgeheven. In 1905 is toen een mannenkoor opgericht, dat in 1911 gereorganiseerd werd als afdeeling van de Vereeniging „Onder Ons", die ook afdeelingen voor muziek, tooneel en gymnastiek bevatte, en die verder ook lezingen en voordrachten organiseerde, enz.
305 - Cop. N.Z.A.S.M., 1897—1910, blz. 397.
306 - H.IJ.S.M., Album v. Roll. Mat. Dl. III, 1899, fol. 63/64 en S.S. losbladig album, blad 29 = C. 601/650.
307 - H.IJ.S.M., Album v. Roll. Mat. Dl. I, 1895, fol. 69.
308 - Voor het volgende vgl. „De Locomotief" jg. 1896, blz. 358.
309 - H.IJ.S.M., Album Roll. Mat. Dl. I, 1895, fol. 67. Zie ook onze afbeelding op blz. 148 (onderaan).
310 - Zie noot 308.
311 - In September 1901 bestelde b.v. de Amsterdamsche Gemeentetram 100 motorwagens bij de Ungarische Waggon und Maschinenfabrik A.G. te Raab (Hongarije) voor een bedrag van f 564.000.—. De binnenlandsche industrie had f 280.000.— hooger ingeschreven !
312 - Zie blz. 208 e.v.
313 - vgl. : De Locomotief, jg. 3902, blz. 170.
314 - Dat S.S. en H.S.M. zoo eendrachtig samengingen was in die dagen een eenigszins ongewoon schouwspel. In een voor de Groene Amsterdammer van 31 Januari 1898 geteekende spotprent : „250 Jaar na den Vrede van Munster" geeft Johan Braakensiek op sublieme wijze de verhoudingen weer, door onder het motto „Men weet van lantkraekeel, noch nijt" enz. uit Vondel's „Leeuwendalers" naast andere verzoende onverzoenlijke tegenstellingen als Dr. Kuyper—Jhr. de Savornin Lohman, Lod. van Deyssel—Prof. Jan ten Brink en Prof. Bolland—Dr. Schaepman ook de beide groote concurrenten Staatsspoor—Hollandsche Spoor ten tooneele te voeren, en wel als twee maagdekens samen dansend.
315 - Jg. 1903, blz. : 285.
316 - Bedoeld wordt de heer J. J. F. Beijnes.
317 - Vgl. : ir. J. J. Beijnes in „De Ingenieur", jg. 23 (1908), blz. 753.
318 - Vgl. : Jonckers Nieboer : Geschiedenis der Nederl. Spoorwegen (1938), blz. 205/6.

319 - Vgl.: Jonckers Nieboer: Geschiedenis der Nederl. Spoorwegen (1938), blz. 207 e.v.
320 - Vgl.: H. J. van Lessen: Mededeelingen omtrent het electrisch bedrijf der Zuid-Hollandsche Electrische Spoorweg-Maatschappij, in „De Ingenieur", jg. 29 (1914), blz. 558.
321 - Zie hierboven, blz. 65.
322 - De Ingenieur. Jg. 23 (1908), blz. 751 e.v.
323 - Jahrg. 1909, Heft 18/9.
324 - Blz. 16 e. v.
325 - Blz. 59.
326 - Toen n.l. in 1891/2 de AB-rijtuigen der serie (S.S.) 500-529 in dienst werden gesteld. (Vgl. Losbladig Album S. S. blad 47). Waarschijnlijk waren deze rijtuigen oorspronkelijk alleen bestemd voor het verkeer met Duitschland via Emmerik.
327 - Zie hierboven, blz. 194.
328 - Vgl. Jaarverslag H.IJ.S.M. 1901, blz. 55.
329 - Deze rijtuigen waren bestemd om in D-treinen te loopen in verkeer met Bazel en Berlijn; vgl. ook Album.... fol. 73.
330 - Zie hierboven, blz. 175 e.v.; 194 e.v.
331 - Ik herinner mij in mijn jeugd eens in zoo'n groote afdeeling te hebben gereisd te zamen met een vrij groot fanfare-corps, dat van een festival huiswaarts keerde. De muzikanten hadden een prijs gewonnen en gaven uit louter tevredenheid bij het vertrek een nummer ten beste. Terwijl de trein zich in beweging zette, en tot welhaast bij het volgend station speelden de jongens lustig door. Eigenaardig was de gewaarwording, die het gevolg was van het absoluut te loor gaan van de geluiden van buiten en van onder het rijdende voertuig komend, die door de muziek binnen in den wagen geheel overstemd werden. Men kreeg n.l., mede doordat het rijtuig nogal schommelde, haast volkomen de illusie in een boot te varen op tamelijk onrustig water!
332 - Vgl. Jaarverslag H.IJ.S.M. 1903, blz. 63.
333 - idem idem 1905, blz. 74; vgl. ook Album Roll. Mat. Dl. I, 1895, fol. 77.
334 - Blz. 76; vgl. ook Album Roll. Mat. Dl. III 1899; fol. 94. (Dit folio dateert natuurlijk van 1906; de albums worden regelmatig bijgewerkt).
335 - Vgl. Jaarverslag H.IJ.S.M. 1904, blz. 71.
336 - J. Feith: Wilhelmina Regina, 's-Gravenhage 1938, blz. 38.
337 - Het is opmerkelijk dat in dien tijd, toen de na-oorlogsche conjunctuur belangrijke dividenden op de gewone aandeelen deed verwachten, de 8 % cum. pref. aandeelen niet als een zeer aantrekkelijk fonds werden beschouwd. De ervaring zou reeds spoedig wijziging in deze opvatting brengen: na 1922 ontvingen de gewone aandeelen steeds een lager dividend dan de cumulatief preferente, en vooral toen over 1929 en latere boekjaren geen dividend op de gewone aandeelen kon worden uitgekeerd, bleek het recht van de cumulatief preferente aandeelen van groote waarde voor de aandeelhouders te zijn, en een zwaren last voor de vennootschap te vormen, doordat de dividenden uit de reserve moesten worden betaald — zoolang deze er was.
Hierin was de onmiddellijke aanleiding gelegen tot de statuten-wijziging van 1935, die in het volgende hoofdstuk ter sprake zal komen.
338 - Van deze rijtuigen hebben zoowel Beijnes als Werkspoor reeds aanstonds bij de eerste bestelling ieder één rijtuig afgewerkt voor electrische tractie; deze twee voertuigen zijn dus niet als „stoomrijtuigen" in dienst geweest. Vgl. N.S., Album Personen-Materieel (1924), blz. 85, B 8501 e.v.
339 - Verslag over het boekjaar 1920, blz. (één).
340 - idem 1921, blz. (één).
341 - idem 1922, blz. (één).
342 - idem 1922, blz. (één).
343 - idem 1923, blz. (één).
344 - Een laagte-cijfer dat naderhand nog tweemaal werd bereikt en overschreden; in 1931 bedroeg het 161, eind 1935 daalde het beneden de 100.
345 - Verslag enz. 1923, blz. (één).
346 - idem 1924, blz. (één).
347 - idem 1925, blz. (één).
348 - idem 1926, blz. (één). A propos van het automatisch binnenkomen van bestellingen, waarvan in dit citaat sprake is, deelt ir. Bekkers mij het volgende mede: „Over het algemeen worden de bestellingen bij ons op eenvoudige wijze met een brief geplaatst, zonder zwaarwichtige contracten en vol vertrouwen op een gunstige afwikkeling. Het toppunt op dit gebied presteerde de E.S.M. eens door ons in 1916 een boodschap-formuliertje te zenden, waarop stond:

„U gelieve ~~mede te geven~~ / te laten volgen 5 motorrijtuigen en 9 volgrijtuigen."

349 - Verslag enz. 1927, blz. (één).
350 - idem 1927, blz. (één).
351 - idem 1929, blz. (één).
352 - Zie de vorige noot.
353 - Voor een beschrijving van deze rijtuigen vergelijke men: ir. E. Bolleman Kijlstra: „Nieuwe doorgangsrijtuigen der Nederlandsche Spoorwegen" in het tijdschrift „Spoor- en Tramwegen", jg. 1928, blz. 96 e.v.

354 - Men zie hiervoor de interessante artikelen van ir. E. Bolleman Kijlstra: „IJzeren Rijtuigen en in het bijzonder die der „Nord Français"" en „Nieuwe Coupérijtuigen der N.S." in het tijdschrift „Spoor- en Tramwegen", jg. 1930, blz. 213 e. v. en blz. 284 e. v.
355 - Blz. 217 e.v.
356 - Inderdaad wogen de in 1932 vervaardigde AB-d-rijtuigen 45 ton, d.w.z. 5 ton minder dan de in 1918 gebouwde, bij overigens ongeveer dezelfde afmetingen !
357 - „Spoor- en Tramwegen", jg. 1932, 1ste halfj. blz. 219.
358 - Notulen Vergad. Commissarissen van 4 Maart 1930.
359 - Jaarverslag 1924, blz. (één).
360 - idem 1929, blz. (één).
361 - idem 1930, blz. (één).
362 - Origineel in Archief Beijnes.
363 - Jaarverslag 1930, blz. (één).
364 - idem 1931, blz. (één).
365 - Vgl. de in noot 367 genoemde brochure, blz. 14/15.
366 - idem, blz. 15.
367 - Ir. H. J. M. Bekkers : „De ontwikkeling in de organisatie van de wagonfabriek Beijnes", voordracht, gehouden voor het Koninklijk Instituut van Ingenieurs op 19 April 1934 te Haarlem, opgenomen in het weekblad „De Ingenieur", jg. 1934. No. 37. Deze voordracht werd voorafgegaan door een andere „50 Jaar na Taylor", gehouden door ir. Ernst Hijmans, opgenomen in hetzelfde weekblad. Beide voordrachten werden in vereeniging afzonderlijk uitgegeven als deel 7 van de reeks „Technische Economie". Hierin blz. 14 t/m 18 de voordracht van ir. Bekkers.
368 - Zie de vorige noot.
369 - Vgl. de in noot 367 genoemde brochure blz. 15/6.
370 - Notulen vergad. Commissarissen van 3 December 1934.
371 - Vgl. de vorige noot.
372 - Vgl. : Jaarverslag 1935, blz. (één). Vooral de cumulatie werd als een groot nadeel beschouwd, te meer daar het cumulatief dividend bij gebrek aan winst uit de reserve moest worden betaald, terwijl juist in jaren, die slecht zijn, de reserve veeleer moet worden aangewend uitsluitend om de verliezen op te vangen en zeker gewaakt moet worden tegen verzwakking der liquiditeit.
373 - Het Jaarverslag over 1933 vermeldt een bedrag van f 966377.50.— voor alle loopende bestellingen.
374 - Bladzij (één).
375 - Vgl. Jaarverslag 1935, blz. (één).
376 - Jaarverslag 1935, blz. (twee).
377 - idem 1936, blz. (één).
378 - idem 1937, blz. (één).
379 - Zie de vorige noot.
380 - Raymond Loewy „The Locomotive", met medewerking van de voornaamste spoorwegen van de wereld verschenen als derde deel van een reeks „The New Vision", gelijktijdig in Londen en New York uitgegeven door het maandblad „The Studio". Vgl. : den tekst bij afb. 101.



REGISTER

CURSIEF GEDRUKTE CIJFERS VERWIJZEN NAAR DE AFBEELDINGEN

A

Algemeene Nederlandsche Railroute Maatschappij : 133.
Allan, F. : 28, 94, 100, 110, 119, 120, 128, 137, 156.
Ambulance-treinen : 224.
Amsterdamsche Omnibus - Maatschappij (A.O.M.) : *78*, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 140, 142, 156, 162, 167, 168.
Appelaarsteeg, Wijde — : 65, 79.
Arend, Locomotief „De —" : 43, 51.
Arnhemsche Tramweg Maatschappij : 142 e.v., 157.
Askamp, W. A. : noot 200.
Autobussen-afdeeling : 252.

B

Bagagewagens : 46, 53, 98, 111, 112, 127, 146, 171, 172, 203, 241.
Bahlmann, Mr. B. M. : 150.
Bake, J. W. : 70, 71, 84, 86, 87, 89, 90, 91, 93, 98, 213.
Bake, W. A. : 33.
Bakker Korff, P. K. : 91.
Ban, van den : zie Roog en van den Ban.
Barouchet : 26.
Bataafsch Genootschap der Proefondervindelijke Wijsbegeerte : noot 1.
Beekman, Cornelia Elisabeth : 28.
Bekkers, Ir. Henricus Johannes Maria : 13, 170, *201*, 247, 248, 249, 250.
Berlin — Potsdamer Bahn : 113.
Berline : 39, 41.
Beijnes, Antonie Johannes : 22, 25, 27, 28, *35*, 64, 79, 92, 102, 114, 155, 161.
Beijnes, Antonius Johannes Joseph : *183*, 227, 246.
Beijnes, Govert : 22.
Beijnes, Govert Gerardus : 23.
Beijnes, Jacobus Johannes : 22.
Beijnes, Johannes Jacobus : *17*, 22, 23, 25, 27, 28, 29, 30, 33, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 61, 62, 63, 66, 69, 71, 72, 75, 76, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 110, 111, 112, 113, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 141, 142, 143, 145, 146, 149, 150, 152, 153, 154, 155, 156.
Beijnes, Ir. Johannes Jacobus : 65, 115, *147*, 185, 199, 200, 206, 207, 208, 209, 222, 225, 227, 244, 246.
Beijnes, Johannes Jacobus Franciscus : *59*, 79, 155, 161, 199, 205, 206.
Beijnes, J. J. M. : 247.
Beijnes, Johannes Wilhelmus Antonius : 13, *77*, 79, 155, 161, *184*, 222, 226, 227, 247, 248.
Bezettings- of planbord : 249 e.v.
Bezoek H.H.M.M. de Koningin en Koningin-Regentes : 172, 206,
Boer, Dr. M. G. de : 170.
Bolleman Kijlstra, Ir. E. : 241.
Boonen, Willem : 20.
Borski, D. : 55.
Borski, J. : 55, 57, 58, 61, 62, 63, 69, 87, 88, 93, 94.
Braakenburg, D. A. : 100.
Brade, W. C. : 34, 39.
Brouwer Ancher, J. : 94.
Bruin Kops, J. de : 75.
Busé, C. C. E. : 189.

C

Centraal Tram-Omnibus Maatschappij : 164.
Ceulemans, J. L. : 39.
Char-à-bancs : 26, 39, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 51, 52, 53, 56.
Charrette : 26.
Chemin de fer à voie étroite : 145, 157.
Commanditaire Societeit Paul van Vlissingen en Dudok van Heel (zie ook Koninklijke Fabriek van Stoom- en andere Werktuigen) : 89, 99.
Commissie voor de Staatsspoorwegen : 96, 97, 98.
Compagnie des Tramways du Département du Nord : 157, 167.
Compagnie Générale des Omnibus : 167.
Concurrentie : 113 e.v. 119, 146 e.v. 164, 167, 169, 237, 238 e.v.
Conrad, F. W. : 46, 51, 52, 56, 61, 62.
Conrad, J. W. H. : 118.
Contract, afbeelding oudst bewaard gebleven — : *48/9*.
Contract, bestelling zonder — : noot 348.
Coupé : *36*.
Coupé-vigilante : 26.
Coureuse : *36*.

D

Damlust : 97, 98, 99.
Daumier, Honoré : 44.
Dedemsvaartsche Stoomtram Maatschappij : 157, 164.
Delagoabaai-Spoorweg : 178.
Deli Spoorweg Maatschappij : 156, 162, 163, 203.
Desguerrois : 42.
Diesel-electrische treinen : 220, 233, *236*, 242, 243, 251, 252, 255, 256, 257.
Diligence : 21, *40*, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 51, 52, 53, 57, 58, 63, 102.
Dixon : 89.
Doedens en Jacobs, Firma : 81.
Drowski : 26.
Dutch Tramway Company : 131.
Duyvis, J. : 151.

E

Eerste Nederlandsche Electrische Tramwegmaatschappij(E.N.E.T.) *78*, *103*, 199, 200, 207.
Eigen Haard, Tijdschrift : 190, 195, 205.
Eisenbahn Nürnberg-Fürth : 113.
Electrische spoorwegrijtuigen : *148*, 203, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 232, 233, 234, 237, 238, 239, 251, *254*, 255, 256.
Electrische tramwegrijtuigen : 200, 203, 207.
Electrische treinen : 232, 233, 239, 242, 243, 252, *253*, 257.
Electrotechnische Zeitschrift : 211.
Emrik en Binger : 79.
E.S.M. : 221.
Eujen, C. M. van : 53, 54, 55.

F

Fanfarecorps : 193.
Feyenoord : 89.
Fonds tot Aanmoediging der Nationale Nijverheid : 22.
Francke, Carl : 248.

G

Gastell, Gebr. : 128.
Gend & Loos, van : 21.
Gendt, A. L. van : 135, 136.

Gerken, J. : 34, 39, 55.
Gilissen, E. A. M. : 227.
Goederenwagens : 51, 53, 95, 98, 99, 112, 115, 118, 127, 162, 170, 171, 172, 177, 185, 203, 223, 256.
Gonnet, C. J. : 28, 29, 94, 120, 137.
Goudriaan, B. H. : 39.
Graadt van Roggen, W. : *184.*
Great Western Railroad : 39.
Grol (= J. Groll, in 1875 l. v. d. Raad v. Beheer der N.I.S.) : 135.
Grootboek : 26.

H

Haarlemsche Tramway Maatschappij : 140, 141, 157.
Hannov. Strassenbalmen : 167, 168.
Hannoversche Waggonfabrik : 232.
Hermann & Co : 34.
Heyden, W. : 211.
Hillenbrandt, F. : 40.
Hofje van Staats : 27.
Hollandsche Electrische Spoorweg Maatschappij (H.E.S.M.) : 207.
Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (H.IJ.S.M.) : 33, 43, e.v. *47,* 53, 54, 55, 56, 57, 64, 66, 69, 79, 84, 85, 86, 89, 92, 95, 96, 97, 98, 99, 102, 109, 110, 112, 115, 117, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 129, 146, *148,* 156, 157, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 178, 186, 187, 191, 192, 194, 195, 200, 203, 205, 206, 207, 208, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 222, 232.
H.IJ.S.M., Administratiegebouw der — : 42.
H.IJ.S.M., Archief der — : 42.
H.IJ.S.M., Gedenkboek der — : 42, 43.
H.IJ.S.M., Raad van Administratie der — : 33, 34, 39, 52, 53, 55, 56, 57, 58, 61, 62, 63, 69, 70, 84, 85, 86, 87, 88, 90, 91, 93, 94, 96, 121, 126, 173.
Hoogeveen en Outshoorn : 88.
Houtstraat, Groote — : 28, 65.

I

Inckel, Ir. J. E. : *184.*
Indisch kantoor van Koopman & Co., N.V. : 256.
Ingenieur, Weekblad De — : 115.

J

Jansweg : 27, 28, 84, 186, 187, 189.
Jeffery, Robert : 34, 39, 40.
Jonckers Nieboer, Mr. J. H. : 116.
Jong van Beek en Donk, H. de : 117.

K

Kaakebeen en Zoon, C. : 72, 73, 75, 76.
Kaars Sypesteyn, W. H. : 227.
Kaffer-(inboorlingen-) rijtuigen : 182.
Karthaus, F. W. : 34.
Kassaboek : 25, 26, 27.
Kimman, Henr. : 23.
Klopper, Prof. ir. J. : *184.*
Kolenwagens : 251.
Koninklijk Instituut van Ingenieurs: 206, 208, 211, 250.
Koninklijke Fabriek van Stoom- en andere Werktuigen (zie ook : Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel) : 89, 99, 120, 169, 170.
Koninklijke trein : *106,* 203, 204, 205, 206, 216.
Königliche Eisenbahn-Direktion (K.E.D.) Frankfurt a. Main : 152, 156.
Königliche Eisenbahn-Direktion (K.E.D.) Köln Rechtsrheinisch : 152, 156.
Koopman & Co., Indisch kantoor van — te Bandoeng : 256.
Kortenhorst, Dr. L. G. : *184.*
Kraus, Prof. dr. ir. J. : 227.
Krieger, C. : 95.
Krocht, De — : 65, 66, 79.
Kruisstraat : 22, 66, 88, 100.
Kun, L. J. van der : 53.

L

Leipzig-Dresdener Bahn : 113.
Lessen, Ir. H. J. van : noot 320.
Locomotief Weekblad De — : 162, 169, 181.
Locomotive, The — : 257.
Locomotieven : 33, 43, 45, 86, 89, 90, 162, 170, 177, 219, 242, 244.
Loewy, Raymond : 257.

M

Maastrichtsche Omnibus - Maatschappij : *78,* 157.
Maibach-motoren : 252.
Maud, Rodgers & Cy : 46, 51.
Meetrijtuig : *235.*
Middelberg, Ir. G. A. A. : 178, 188.
Midland Wagon Company : 116.
Molensteeg, Lange — : 75, 80, 81, 82, 83, 84, 88, 100, 188, 189.
Mourot, M. : 42.
Muller, Dr. P. L. : 20.
Mutters & Zn., H. P. : 128, 205.

N

Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij (N.I.S.) : 98, 99, *105,* 135, 136, 156, 221, 256.
Nederlandsch-Indische Tramweg-Maatschappij : *103,* 145, 157, 162.
Nederlandsche Centraal Spoorweg-Mij. (N.C.S.) : 118, 126, 156, 220.
Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel (zie ook : Werkspoor) : 169.
Nederlandsche Maatschappij voor Spoorwegmaterieel (zie ook : Damlust) : 97.
Nederl. Rhijnspoorweg-Maatschappij (N.R.S.) : 33, 43, 53, 54, 56, 95, 110, 112, 141, 142, 144, 157.
Nederlandsche Spoorwegen (N.S.= Belangengemeenschap S.S./ H.IJ.S.M. ; sedert 1 Januari 1938 N.V. Nederlandsche Spoorwegen) : 116, *156,* 206, 220, 227, 231, 232, 233, 234, *236,* 238, 239, 240, 241, 244, 251, 252, *253,* 255, 256, 257.
Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij (N.Z.A.S.M.) : *105,* 177, 178, 179, 182, 185, 186, 193.
Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorweg-Maatschappij (N.B.D.S.) : 116, 117, 118, 126, 156, noot 221.
Notten & Co, van — : 40.

O

Onderstellen : 43, 45, 52, 56, 69, 79, 90, 92, 99, 113, 146, 152, 162, 167, 175, 221, 223, 231.
Oostenburg : 170.
Oosterspoorweg : 126.
Ooster Stoomtram Maatschappij : 157, 203.
Oost-Java-Stoomtram : 162.
Orderboekje : 26.
Otlet, Eduard : 133.
Outshoorn, C. : 56, 57, 62.
Overeem, L. C. J. van : 137.

P

Paardentransportwagen voor Koning Willem II : 54.
Paulen : 82, 83, 84.
Pauwels, J. B. : 34, 39.
Pennsylvania Railroad : 257.
Personentreinen : *37.*
Phaeton : 26.
Phoenix-terreinen : 188.
Piek, S. : 54.
Plooster & Co., M. L. : 45, 46, 52.
Postrijtuigen : 170, 256.

R

Randtram : 177.

Reekers, Naatje : 27.
Reglement voor de Werklieden : 154, 155.
Restauratie-rijtuigen : *202*, 228.
Rheinische Eisenbahn : 113.
Riviervischmarkt : *5*, 23, 28, 64, 65, 66, 71, 79, 155, 156.
Roog en van den Ban : 189.
Rotterdamsche Tramweg Maatschappij : 139, 140, 157.
Rozenstraat, Lange — : 72.
Rijtuigen, Luxe — : 20, 21, 26, 27, 29, *36*, 55, *60*, 64, 79, 96, 102, 113, 119, 120, 133, 145, 146, 156, 169, 221.
Rijtuigen 1e klasse (A—): 34, 39, 42, 55, 57, 58, 61, 64, 69, 70, 79, 97, 175, 177, 178, 214.
Rijtuigen 1e en 2e klasse (AB—) : 70, 71, 91, 92, 93, 95, 96, 97, *105*, 116, 117, 118, 126, 127, *148*, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 194, 195, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 220, 222, 240, 241.
Rijtuigen 1e, 2e, 3e kl. (ABC—): 222.
Rijtuigen 2e klasse (B—): 34, 39, 42, *47*, 56, 58, 61, 62, 63, 64, 69, 70, 84, 117, 118, 175, 177, 178, 214.
Rijtuigen 2e en 3e klasse (BC—) : 127, *166*, 224.
Rijtuigen 3e klasse (C—): 34, 39, 46, 52, 56, 57, 58, 69, 70, 71, 86, 87, 91, 92, 93, 98, 115, 126, 146, *166*, 173, 174, 176, 182, 187, 191, 194, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 220, 221, 222, 225, 240, 241, 244, 251.
Rijtuigen, Tweeling —: 178, 179, 182
Rijtuigen voor den Koning : 127.

S

Salonrijtuig Directie N.Z.A.S.M. : 180, 181, 182.
Salonrijtuig Koning Willem III : 128, 129, 130, 131.
Salonrijtuig Nederlandsche Centraal Spoorweg-Maatschappij: 220
Salonrijtuig Paul Krüger : *105*, 180, 181, 182.
Salonrijtuig Sultan v. Asahan : *104*.
Salonrijtuig Sultan v. Deli: 162, 163.
Salonrijtuig Sultan v. Langkat : 203.
Salonrijtuig Sultan v. Serdang : 203.
Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij : 145, 157, 162, 221.
Schadd, H. G. : 138.
Schadd, K. H. : 133, 134, 137, 138, 139.
Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij : 169, 221.
Serrurier, L. J. J. : 39, 53.
Siemens-Schuckert Werke : 211.
Simons, Ing. : 34.
Slaaprijtuigen : 171, 174, 179, 182, 195.
Sluiterman (Architect) : 181.
Smedestraat : 66.
Smit, Willem : 191.
Snelheid, Locomotief „De —" : 43, 51.
Sociable : 26.
Société des Tramways de la Haye : 133.
Soeders, Gerrit : 22, 23, 45, 52, noot 68.
Spoor- en Tramwegen, Tijdschrift „—" : 131 (noot 200), 241.
Spoorversmalling bij N.R.S. : 56 ; idem bij H.IJ.S.M. : 71, 84, 85, 86, 87, 90, 102.
Spoorwegrijtuigen: 21, 23, 33, 34, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 61, 62, 63, 64, 65, 69, 70, 79, 80, 86, 87, 88, 89, 90, 92, 95, 96, 97, 98, 99, 102, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 126, 127, 145, 146, 149, 150, 151, 152, 155, 156, 162, 163, 170, 171, 172, 173, 177, 178, 185, 186, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 200, 212, 213, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 223, 224, 225, 228, 231, 232, 234, 239, 240, 241, 242, 249.
Staal, Petrus : 23.
Staal, Pieter Cornelis : 23.
Staal, Wilhelmina : 23.
Staatsmijnen : 251.
Staatsspoorwegen, Maatschappij tot Exploitatie van — (S.S.) : 54, 95, 96, 97, 98, 99, 109, 110, 111, 112, 115, 146, 156, *166*, 170, 171, 172, 174, 194, 203, 205, 206, 212, 213, 214, 215, 218, 219, 220, 224, 225, 232, 237.
Staatsspoorwegen op Java : 146, 152, 156, 178, *202*, 221, *235*.
Stationsplein : 28, 33, *50*, 72 e.v., 79, 80, 82, 83, 84, 88, 153, 186, 187, 188, 189, 206, *218a*, 222, 223.
Stichting Naaml. Venn. : 226 e.v.
Stoomtram Den Haag—Scheveningen : 162.
Stortenbeker, kunstenaar : 128.

T

Tentoonstelling Amsterdam 1883, Internationale Koloniale en Uitvoerhandel — : 146.
Tentoonstelling Arnhem 1882, Industrie — : 146.
Tentoonstelling Parijs 1867, Internationale — : 96, 146.
Tentoonstelling Parijs 1889, Wereld — : 167.
Tentwagentje : 26.
Thomassen-motoren : 256.
Til, H. A. van : 82, 83, 84, 189.
Tilbury : 26.
Thorbecke, J. R. : 97.
Tramweg Maatschappijen, Verschillende : 156, 157.
Tramwegrijtuigen : *78*, *103*, 131, 132, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 156, 162, 163, 164, 167, 168, 169, 190, 192, 203, 221, 239, 249.
Trekschuit : 20, 21, 102.

U

Ursulasteeg, St. — : 66.
Utrechtsche Machinefabriek o.d. Frans Smulders : 248.
Utrechtsche Tram-Maatschappij : 143 e.v. 164.

V

Veewagens : 53, 118, 126, 171, 172.
Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen : 114, 127.
Verspronckweg : 222, 223, 244, *245*, 250, 255.
Verveer, Chr. : 44, 52, 89.
Victoria : 26.
Visser & Cie : 53.
Visser Jr., E. : 34, 39, 41.
Vliet, D. van der : 93, 94.
Voorhoeve, J. M. : 117.

W

Waggon : 41, 46, 51, 52, 53.
Waterwagen : 51/2.
Weber, Prof. (Zürich) : 199.
Weduwenfonds : 193.
Werkspoor : 89, 169, 170, 171, 222, 224, 232, 241,
Westerman, G. F. : 134.
Weyer & Co., Carl : 120, 124, 125.
Wielen en assen : 46, 51, 52, 57, 92, 117, 127, 132, 150.
Willem II, Z. M. Koning : 54.
Willem III, Z M. Koning : 127, 128, 129, 156.

Z

Zandwagens : 115, 120, 122, 123, 124, 125.
Ziekenfonds (-bos) : 155, 193.
Zuid-Hollandsch Electrische Spoorweg Maatschappij (Z.H.E.S.M.) : *148*, 203, 207, 208, 211, 212.
Zijlstraat : 22, 23.