



Versie: 3 augustus 2020

N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



© Allan Kleiweg

Tijdschriftartikel: Stoomtram en wentelwiek

Wie in de geschiedenis van de RTM duikt, komt soms onverwachts een pareltje tegen. Zo ook onderstaande ‘opinie-revue’ over de RTM-tram. Het artikel is van een onbekende redacteur, en is overgenomen uit het dagblad ‘De Rotterdammer/Trouw’ van dinsdag 17 november 1953, inclusief tussenkoppen, volzinnen en enkele eventuele schrijf-, stijl-, tik- of zetfouten.

OPINIEREVUE OVER “ANTIEKE STOOFJE”

Twee uitersten in Rotterdam: stoomtram en wentelwiek

HOUTEN WAGENS IN DE SCHADUW VAN SNELLE TREINEN

(Van een onzer verslaggevers).

VLAK bij de Maasbruggen in Rotterdam, waar ieder ogenblik snelle elektrische treinen razen, op weg naar, of juist vertrokken van Rotterdam-Centraal, ligt, verscholen, een onaanzienlijk station. “Stoomtramdiensten” staat parmantig boven de ingang gebeiteld. Juist staat een sissende en enorme flarden stoomwolken spuiende speelgoed-locomotief gereed voor vertrek. Er achter hangen drie houten wagens – eerste en tweede klasse zowaar – met een goederenwagonnetje tot besluit. Een imponerende functionaris met gouden banden om zijn pet en sterren op zijn kraag geeft een sein. Daar zet het geval zich in beweging om de stad uit te sjokken op weg naar wat iedereen hier noemt: de Eilanden.

Anachronisme in energieke stad

Merkaardig anachronisme deze tram in een stad die bruist van energie, die met vooruitziende blik medewerkte aan de eerste wentelwiekverbinding, een stad van moderne lijnen, waar het ene bouwwerk na het andere verrijst.



Suikerzakje van de stationsrestaurant van NS-station Rotterdam Hofplein. Jaren '50.

Maar laten we niet overdrijven. De Rotterdamse Tramweg Maatschappij, die dezer dagen 75 jaar bestaat, heeft niet alleen puf-locomotiefjes en antieke, ongemakkelijk zittende, wagens. Van hetzelfde RTM-station aan de Rosestraat te Rotterdam-Zuid vertrekken ook dieseltreintjes. Sommige zelfs gestroomlijnd en pittig geel-rood van kleur. Ze rijden niet harder, maar wel geriefelijker over de smalle trambanen.

De RTM, de “moeder” van het snelle en efficiënt werkende stadstrambedrijf, de RET, dat sinds het begin van deze eeuw een eigen leven is gaan leiden, onderhoudt op de Zuidhollandse en zelfs enkele Zeeuwse eilanden diensten: per tram, per bus, met veren. De maatschappij en vooral de “moordenaar”, zoals de tram geringschattend wordt genoemd, heeft echter nogal wat critiek te verduren.

Daarom hebben we, ter gelegenheid van dit jubileum, een aantal personen, die het verzorgingsgebied van de tram door en door kennen, om hun mening over de tram gevraagd. Er kwam heel wat critiek los, maar toch ook wel waardering.

Tijd gehad

De heer H. van Toledo, land- en tuinbouwer te Haamstede, kon zijn waardering alleen uit het verleden putten. Ik heb waardering, zo zij hij, voor het feit dat in 1915 de lijn Zierikzee – Brouwershaven werd doorgetrokken tot Burgh, zodat de Westhoek van Schouwen-Duiveland uit haar isolement werd verlost. Dat kwam het vreemdelingenverkeer ontegenzeggelijk ten goede. De tuinbouw en vooral de fruitteelt zouden hier nooit tot zo'n ontwikkeling gekomen zijn, indien de RTM niet het vervoer verzorgde. Maar, zo vervolgde de heer Van Toledo, de tijd van de RTM is nu voorbij: de ontwikkeling van de maatschappij heeft geen gelijke tred gehouden met de eisen van deze tijd: haar materieel is verouderd en voldoet neer meer aan de eisen.

Spel met je leven

Man, ik ben blij, dat ik mijn hart over die tram eens kan luchten, was het eerste wat de heer C. Rijdsdijk, uit Oostvoorne, die chef fuststation van N.V. Koelhuis en Pakstation “Zuidhollandse Eilanden” is, nogal onheilspellend opmerkte. Op heel Voorne en Putten bestaat geen enkele waardering voor dat ding. Wij hebben geen tram, maar de tram heeft òns, zo meende hij.

U moet maar eens met me meegaan 's morgens uit Oostvoorne naar Rotterdam. Mudvol is de eerste tram en als je dan in Spijkenisse moet overstappen op de tram uit Hellevoetsluis, is Leiden helemaal in last: hard werken om misschien nog een plaatsje op een der afgestampte balkons of anders op de treeplank te krijgen. Zeg maar gerust een spel met je leven !

De heer J.H. Dijkers, wethouder van Middelharnis-Sommelsdijk, zei o.m.: Kan de maatschappij aan de behoeften van de streek voldoen, laat ze dan blijven bestaan. Zo niet, dan moet ze verdwijnen. We zitten in een isolement, maar met de moderne middelen van vandaag kunnen we dat doorbreken. We willen ons niet meer als een vogel in een kooi opgesloten voelen. Nee, de verknochtheid aan de tram is zeer miniem. Als men eens wist hoeveel bedragen schade er jaarlijks op Flakkee geleden worden door die slechte verbindingen !

Beetje verlegen

We voelen os eigenlijk een beetje verlegen as we aan “buitenstaanders” moeten laten ondervinden welk vervoermiddel de Eilanden nog moeten gebruiken, bekende ons de heer P. Doolaard, bouwkundige en commandant van de brandweer te Oud-Beijerland te Hoeksche Waard.

De service is allerbedroevigst en van tempo heeft men klaarblijkelijk nooit gehoord.

De directeur der RTM zal met zijn bekende ijver de zaak wel wat oplappen, zei de heer H.A. Diepenhorst, landbouwer te Strijen, maar bij dit alles blijft dit “antieke stoofje” maar langs en over de wegen glijden. Bovendien: de verkeersongelukken, die de tram nogal eens veroorzaakt vind ik ook niet bepaald een beste reclame. Wij wensen een goede verbinding met Rotterdam.

Grote waardering heb ik voor de RTM, is de mening van geneesheer-directeur van de psychiatrische inrichting “Maasoord”, dr. F.J. Tolsma. Want de afstand van onze inrichting tot de stad Rotterdam is door een goede busverbinding overbrugd, zodat het werken op “Maasoord” voor tal van jonge mensen veel aantrekkelijker is geworden. Bij ons is er daarom geen personeelstekort meer.

De toekomst van de maatschappij is volgens dr. Tolsma afhankelijk van de maatschappij-zelf, alsmede van de bevolkingsaanwas. Zeker zijn volgens hem de oudere Eilanden-bewonersd nog verknocht aan “hun” tram, maar de jongeren zien haar als een (noodzakelijk ?) kwaad.

Niet meer missen

Inderdaad, de ouderen lusten haar nog wel, het trammetje. Neêrlands oudste raadslid (88 jaar), de sympathieke heer Job Padmos uit Ouddorp, zei tenminste: wij willen de tram niet meer missen; zij rijdt nu 75 jaar en als het aan mij lag, wilde ik er nog wel 75 aan toe doen. Nog goed herinner ik me, dat de tram, nu 45 jaar geleden, haar intrede deed op dit eiland (Goeree-Overflakkee). Wat was het toen een feest !

Tja, zij laat misschien wel wat te wensen over, zo ging de heer Padmos voort, en ik geloof ook dat er wel wat veranderd en verbeterd moet worden. Maar je moet maar rekenen: Alle mensen kun je nu eenmaal voldoen. Ik ben oud en zal er niet veel gebruik meer van kunnen maken, maar toch blijf ik veel waardering hebben voor “onze” tram.

En toch zijn het weer niet alléén de ouderen, die in deze geest spreken. Neem nu bijvoorbeeld de nog jeugdige dominee J.H. Zelle, Geref. predikant te Rockanje, die met klem betoogde: Niet teveel critiek op de RTM. Heus, de maatschappij doet haar best. Hij vond de mensen in het algemeen wel wat erg kritisch.

Niets dan lof

Niets dan lof voor de tram had maar een der ondervraagden en daarom vormt hij als hekkesluis een “happy ending” in deze opinie-revue. Het was de heer A. van der Waal, die een zaak heeft aan de Groene Hilledijk te Rotterdam, waar de tram langs komt en waar vele Eilanden-bewoners hun inkopen komen doen.

Het is een zeer goed communicatiemiddel tussen de Eilanden en de stad en als zakenman zie ik, zo zei hij, dat deze schakel voor Rotterdam niet gemist kan worden. Mijn mening is, verklaarde de heer Van der Waal kort en bondig, dat van de honderd Eilanden-bewoners, er negen en negentig zijn, die deze tram niet zouden willen missen:

De Eilanden zonder hun tram Leggen het verkeer in de Maasstad lam !

Beschouwing

- Rotterdam was zwaar gehavend en geschonden uit de Tweede Wereldoorlog gekomen en verkeerde in de jaren vijftig in een soort ‘wederopbouwroes’. Het meeste oude was tot puin gebombardeerd en de stad had geen andere keuze dan in te zetten op een herrijzenis als moderne stad. De Maastunnel was een moderne voorziening, er werd een fors wegennet aangelegd en op Zuid bleef, tot verbazing van velen, het oude stoomtrammetje rijden.

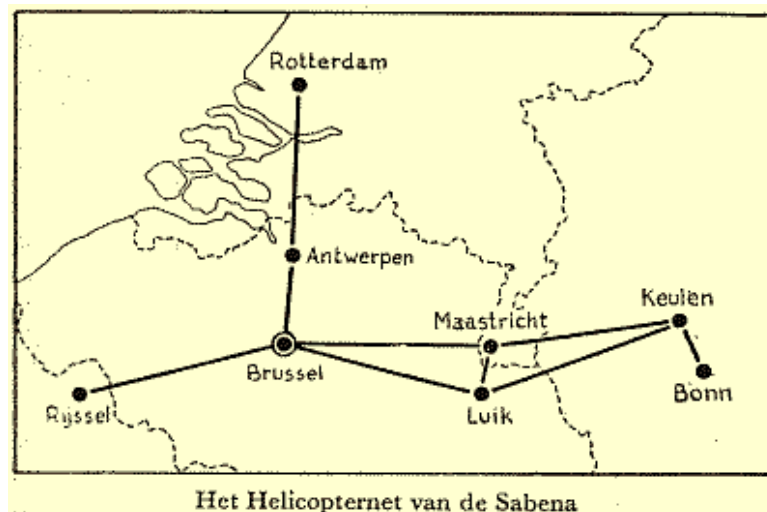
- De stoomtram, en later de motortram, paste niet in de toekomstvisie die Rotterdam voor zichzelf had ontwikkeld. De gemeente Rotterdam streefde naar het verbussen van de RTM-tramlijnen, terwijl de RTM over een eeuwigdurende concessie beschikte. De Gemeenteraad kreeg lange tijd geen grip op de RTM, en pesterijtjes van de gemeentelijke diensten als RET en Gemeentepolitie, hadden niet het beoogde effect.

- De helikopterlijndienst met Brussel is een goed voorbeeld van een moderne ontwikkeling waar Rotterdam voor open stond. Allerhande nieuwe initiatieven kregen, en krijgen, in Rotterdam een kans om zich te bewijzen.

- Dit artikel is met name interessant omdat het de tijdgeest goed weergeeft. Verschillende streekbewoners komen aan het woord en de auteur benoemt vernuftig de tegenstelling van het oude streektrammetje en de hypermoderne stad.



Dhr. Job Padmos, mei 1953



Bronnen:

- Bron artikel: Delpher, dagblad 'De Rotterdammer/Trouw' van 17 november 1953, bladzijde 7. Auteur onbekend. Link naar originele publicatie: <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCDDD:010820592>
- Afbeelding 42e.1: Suikerzakje 'Helirama', stationsrestauratie station Rotterdam Hofplein.

- Afbeelding 42e.2: Dhr. Job Padmos - Fotograaf onbekend. Bron: ZB, Krantenbank Zeeland, tijdschrift 'Eilanden Nieuws' van zaterdag 9 mei 1953, bladzijde 1 . Link naar originele publicatie: <https://krantenbankzeeland.nl/issue/eni/1953-05-09/edition/null/page/1>
- Afbeelding 42e.3: Sabena-helinet - Ontwerper onbekend. Bron: coll. samensteller.