



Versie: 3 mei 2020

# N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



© Allan Kleiweg

## Overzicht RTM-watertorens

De heer **Jan Schotel** (1845-1912), architect en ingenieur, was opzichter bij de Staatsspoorwegen. Daarnaast was hij ook technisch adviseur van de RTM. Hij ontwierp o.a. 16 watertorens in het land voor de drinkwatervoorziening. Hoewel het niet absoluut zeker is dat hij ook betrokken was bij het ontwerpen van tenminste enkele RTM-watertorens, lijkt dit wel zeer aannemelijk.

### Overzicht RTM-watertorens

Locatie	Ontwerper	Type	Bouwjaar	Afgebroken	Verdere informatie
Brouwershaven	Onbekend	Stalen vat	1915	1954	Oude Schouwsedijk
Burgh	Onbekend	Station + watertoren	1916	<b>Behouden</b>	Buiten gebruik sinds 1953 / Burghseweg / woonhuis
Goudswaard	Onbekend	Stalen vlakbodem		Ja	Molendijk
Hellevoet-sluis	Onbekend	IJzeren vlakbodem		1966	Struytse Zeedijk, Veerweg
Krooswijk	Onbekend	IJzeren vlakbodem	1898	1957	
Middeldijk	Onbekend	Stalen vlakbodem	1903	1955	Oude Trambaan
Middelharnis	Onbekend	Stenen toren	1909	1960	Prinsesselaan
Numansdorp-Haven	Onbekend	Stalen vlakbodem	1900	Ja	Veerweg / Model vergelijkbaar met Goudswaard
Ooltgensplaat	Onbekend	Stalen vlakbodem	1909	1955	Dorpsdijk
Oostvoorne	Onbekend	Stalen vlakbodem	1906	1960	Boomgaardweg
Ouddorp (A)	Onbekend	Stenen toren	1909	1957	
Ouddorp (B)	Onbekend	Stalen vlakbodem	2015	N.v.t.	<b>Replica</b> toren Strijen
Schuddebeurs	Onbekend	IJzeren vlakbodem	1900	1915	Rustenburg / In 1915 verplaatst naar Brouwershaven

Spijkenisse	Onbekend	Stalen vlakbodem	1906	1960	Stationsstraat
Steenbergen	Onbekend	IJzeren vlakbodem	1900	1954	Afgeslechte Dijk
Strijen	Onbekend	Stalen vlakbodem	1904	1953	Schoolstraat (zie Ouddorp B)
Zijpe	Onbekend	IJzeren vlakbodem	1900	1954	

- Er zijn meer watertorens in de RTM-regio gebouwd dan hier vermeld. Dit overzicht is beperkt tot de eigen bedrijfswatertorens van de RTM. Waarschijnlijk kon in verschillende plaatsen water worden ingenomen via de reguliere drinkwatervoorziening.

- Grote verschillen in de waterdruk van het openbare waterleidingnet zijn niet wenselijk; dan valt soms de waterdruk tijdelijk geheel weg bij andere gebruikers. De capaciteit van het openbaar waterleidingnet op de eilanden was toereikend, doch beperkt. De eigen RTM-watertorens fungeerden als reservoirs, die zonder bezwaar met weinig waterdruk konden worden gevuld, waarna de machinist bij het waternemen van zijn locomotief, toch snel een grote hoeveelheid water uit het reservoir kon laten stromen.

- Het stationsgebouw met watertoren van Burgh is de enige behouden gebleven tramweg-watertoren van Nederland.



*Loc 17 te Middelharnis. Achter de tram de RTM-watertoren*



*Burgh, station met watertoren en windmolen. Links loc 35 en rechts enkele waterwagens naast drie waterkolommen.*



*Loc 47 neemt water bij de bedrijfswatertoren te Numansdorp-Haven.*

### Bronnen:

- Drs. A. Dijkers, De R.T.M. op de Zuid-Hollandse en Zeeuwse Eilanden (Leiden, Nederland: E.J. Brill, 1971), ISBN: onbekend, 262 bladzijden. NVBS-boekenreeks deel 7 .
- Aanvullende informatie: [www.watertorens.eu](http://www.watertorens.eu) en [www.watertorens.nl](http://www.watertorens.nl) .
- Afbeelding 47m.1: Middelharnis - Fotograaf onbekend. Coll. G. van Slooten.
- Afbeelding 47m.2: Burgh - Fotograaf onbekend. Bron: [www.geheugenvannederland.nl](http://www.geheugenvannederland.nl) .
- Afbeelding 47m.3: Numansdorp - Fotograaf onbekend. Bron: [www.rovm-digitaal.nl](http://www.rovm-digitaal.nl) .