



Versie: 1 augustus 2021

N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



© Allan Kleiweg

Van de Rotte tot de Schelde

Na de ingebruikname van de eerste Kaapsporige stoomtramlijn naar Numansdorp in 1898, voltrok zich binnen de RTM een opmerkelijke transformatie. Het flink uit de kluiten gewassen stadspaardentrambedrijf, met een stoomtramlijn naar Schiedam, omnibusdiensten en sleperswagens in meerdere steden en dat de exploitatie verzorgde van verschillende paardentrambedrijven elders in het land, tot in Amsterdam aan toe, zag zich geconfronteerd met een dubbele uitdaging. Enerzijds was de tijd gekomen om het paardentramnet van Rotterdam te gaan elektrificeren, anderzijds werd er vanuit de verschillende overheden sterk op aangedrongen om de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden, definitief uit hun isolement te halen en een gecombineerd net van stoomtramdiensten en veerdiensten te ontwikkelen.

De RTM-directie begreep dat de grenzen van de groei, die lange tijd ronduit onstuimig was geweest, waren bereikt. Men besloot, na ongetwijfeld lang wikken en wegen, om de oude RTM op te splitsen in twee zelfstandige nieuwe bedrijven. Een nieuwe RTM, die zich zou gaan richten op het streekvervoer vanuit Rotterdam naar de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden, en een tweede onderneming, de Rotterdamsche Electriche Tramweg Maatschappij (RETM), die zich ten doel stelde om het reeds bestaande stadstramnet te elektrificeren.

Zo gezegd, zo gedaan. De vloot paardentramrijtuigen, de forse kudde paarden en al het paardentrampersoneel, werden in april 1904 overgedragen aan de RETM. De nieuwe RTM, de streekvervoerder, had een samenhangende visie op waar het regionale tramnet en de veerdiensten moest komen, de rijksoverheid verleende concessies met een looptijd van 99 jaar en de provinciale overheden waren genegen om gunstige leningen te verstrekken, om de aanleg van e.e.a. en de aanschaf van nieuwe veerboten en tramwegmaterieel te bekostigen.

In 1909 werd de opbouw van het nieuwe RTM-net voltooid verklaard, en om daar even bij stil te staan, werd in samenwerking met de gekende Rotterdamse uitgever W.L & J. Brusse, een rijk door graficus J.B. Heukelom geïllustreerde brochure (32 bladzijden, verkrijgbaar voor 50 cent), en met een tekst van Henri Dekking uitgegeven, die de schoonheid van het werkgebied der RTM, luid bejubelde:



Van de Rotte tot de Schelde. Met Tram en Boot naar de oude en schilderachtige dorpen der Zuid Hollandsche en Zeeuwsche Eilanden.

De Rotterdamsche Tramwegmaatschappij heeft, door haar net van stoomtramwegen en stoombootveren, Rotterdam over land en water verbonden met de Zuid-Hollandsche en Zeeuwsche eilanden; zij biedt daarheen en van daar snelle, zekere en gemakkelijke reisgelegenheid.

Van Rotterdam uit, dat het groote beginstation is, bezorgt zij een passagiers- en een goederendienst naar nagenoeg alle plaatsen op de eilanden IJselmonde, Hoeksche Waard, Voorne en Putten, Goeree en Overflakkee, Schouwen en Duiveland, St.-Philipsland en Tholen (het laatste alleen naar Stavenisse). Dordrecht is door het veer op Zwijndrecht aan het net aangesloten. Voor den passagiersdienst beschikt de R.T.M. over een ruim modern stationsgebouw aan de Rosestraat, dadelijk over de tweede Maasbrug, die men met lijn 2, der electriche tram uit die stad, in enkele minuten bereikt. In het stationsgebouw is tevens het hoofdkantoor der maatschappij gevestigd (telefoon 2392).

Voor den goederendienst is het uitgebreid emplacement met goederenstation bestemd, iets ten Zuiden van het personenstation en op het Handelsterrein der gemeente Rotterdam, dus dadelijk aan het groot spoorwegnet en aan de havens. Overlading van goederen uit of naar het binnen- of buitenland geschiedt hier zonder bezwaaren de doorvoer heeft dan over de lijnen der R.T.M. met één uitzondering, zonder verdere overlading plaats. Voor het eiland Goeree en Overflakkee worden tusschen Hellevoetsluis en Middelharnis de geladen goederenwagens met daartoe speciaal gebouwde schepen overgebracht. Alleen voor de Zeeuwsche eilanden is overlading noodig te Numansdorp. Maar eenmaal te Zijpe kunnen de goederen in de wagen over het veer naar Anna Jacoba en dan verder in de richting Steenbergen zonder eenige moeilijkheid worden vervoerd. Omdat te Steenbergen de lijnen van andere maatschappijen aansluiten, is het mogelijk goederen zonder overlading direct te vervoeren van Zijpe, of Brouwershaven, via Anna Jacoba – Steenbergen naar Breda, Rosendaal, Bergen-op Zoom of Antwerpen.

En nog een andere allerbelangrijkste faciliteit biedt de R.T.M. voor het goederenvervoer. Zij heeft namelijk een regeling getroffen met de Nederlandsche Spoorwegmaatschappijen, die op verzoek wagens beschikbaar stellen waarvan de geheele bak met de lading gemakkelijk kan worden geplaatst op een tramonderstel. Ook omgekeerd kunnen de bakken van tramwagens dadelijk op de onderstellen van spoorwagens worden gesteld. Zoodat dus, zonder overlading, de goederen uit of naar de Zuid-Hollandsche en Zeeuwsche eilanden naar of van het geheele land kunnen worden vervoerd. Reeds bezorgde de R.T.M. zonder overlading aardappelen van Dokkum via Stavoren, Enkhuizen, Haarlem en Rotterdam naar Strijen (zie bladzijde 29).

Voor overlading in spoorwagens bestaat overigens gelegenheid op het emplacement te Rotterdam en door bemiddeling van de Zuid-Nederlandsche Tramwegmaatschappij te Rosendaal, te Breda en te Bergen-op-Zoom onmiddellijk uit de goederenwagens der R.T.M.

Door geheel Rotterdam worden goederen per as afgehaald en besteld. Voor nadere bijzonderheden raadplege men het "Goederentarieff" aan de Stations der R.T.M. en bij hare Agenten à 10 cent verkrijgbaar.

ROTTERDAMSCHER TRAMWEG-MAATSCHAPPIJ.

PERSONENTARIEF EN PLAATSBEWIJZEN.

Het personentarief is uiterst billijk geregeld; de plaatsbewijzen voor het lokaalverkeer worden in de treinen verkocht, de retours dezer biljetten zijn geldig den dag van afgifte en drie volgende dagen.

Tusschen Rotterdam eenerzijds en Zijpe – Zierikzee – Brouwershaven en Middelharnis anderzijds zijn aan de betrokken stations rechtstreeksche plaatsbewijzen verkrijgbaar; de retours dezer biljetten zijn een maand geldig. Bovendien zijn verkrijgbaar doorgaande biljetten tusschen de hoofdstations der lijn Amsterdam – Rotterdam der Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij en de voornaamste stations van het net; het gedeelte Rotterdam D.P. – Feyenoord kan op deze biljetten per lijn 2 der R.E.T.M. afgelegd worden. (Deze biljetten zijn tevens geldig op den Electrischen spoorweg Rotterdam – Den Haag.)

Uittreksel uit het personentarief.

< Tarieven van Rotterdam naar ..., A.K. >

	afstand in K.M.	1 ^e Klasse.		2 ^e Klasse.	
		enk. reis.	retour.	enk. reis.	Retour.
Rijsoord	18	f 0,40	f 0,60	f 0,30	f 0,45
Zwijndrecht	21	- 0,45	- 0,65	- 0,35	- 0,50
O. Beijerland	21	- 0,45	- 0,65	- 0,35	- 0,50
Strijen	23	- 0,50	- 0,75	- 0,40	- 0,60
Goudswaard	33	- 0,60	- 0,90	- 0,45	- 0,70
Numansdorp	29	- 0,60	- 0,90	- 0,45	- 0,70
Willemstad	41	- 0,90	- 1,35	- 0,65	- 1,--
Zijpe	61	- 1,40	- 2,10	- 0,95	- 1,50
Zierikzee	76	- 1,80	- 2,70	- 1,25	- 1,90
Brouwershaven	88	- 2,10	- 3,10	- 1,40	- 2,10
Rhoon	11	- 0,30	- 0,45	- 0,25	- 0,45
Hellevoetsluis	33	- 0,60	- 0,90	- 0,45	- 0,70
Brielle	32	- 0,60	- 0,90	- 0,45	- 0,70
Oostvoorne	38	- 0,70	- 1,10	- 0,50	- 0,75
Middelharnis	52	- 1,10	- 1,65	- 0,75	- 1,15
Ouddorp	71	- 1,60	- 2,40	- 1,10	- 1,65
Oude-Tonge	60	- 1,40	- 2,10	- 0,95	- 1,45

Voor nadere bijzonderheden raadplege men het "Personentarief" aan de Stations der R.T.M. en bij hare Agenten à 10 cent verkrijgbaar.

GOEDERENTARIEF.

Het goederenttarief onderscheidt Bestel- en Vrachtgoed 1^e 2^e en 3^e Klasse.

Het Bestelgoederentariaf is als volgt:

tot 1 K.G. . . . 15 cent
van 1 tot 3 K.G. . . . 20 cent
van 3 tot 5 K.G. . . . 25 cent
van 5 tot 10 K.G. . . . 30 cent

Deze prijzen worden voor elke 10 K.G. (of gedeelten daarvan) boven de eerste 10 K.G. vermeerderd met 3 tot 7 cent naar gelang van de relatie.

VRACHTGOED 1^e KLASSE (stukgoed): de vracht wordt voor minstens 50 K.G. met een minimum van 15 cent.

VRACHTGOED 2^e KLASSE (gesloten wagenlading): de vracht wordt voor minstens 5000 en voor hoogstens 8000 K.G. berekend. Draagvermogen der wagens 10.000 K.G.

VRACHTGOED 3^e KLASSE (open wagenlading): de vracht wordt voor minstens 5000 en hoogstens 8000 K.G. berekend, (beetwortelen uitgezonderd). Draagvermogen der wagens 10.000 K.G.

Uittrekstel uit het vrachtgoederentariaf.

< Zie onderstaande link naar het brondocument, A.K. >



Bronnen:

- Bron brochure: Delpher. Auteur Henri Dekking; tekeningen: J.B. Heukelom. Link naar brondocument: <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB02A:000031049>.