



Versie: 24 juli 2020

N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



© Allan Kleiweg

Sleperswagens

In de 21^{ste} eeuw weten nog maar weinig mensen wat ‘sleperwagens’ waren en wat hun functie was. Toch waren zij een essentieel onderdeel van de vervoerketen van het vroegere trambedrijf. Zij bezorgden, in de eerste helft van de honderd jaar dat de RTM bestond, de verzonden goederen af bij de ontvangers. Op de eilanden bracht de afzender zijn te verzenden goederen meestal zelf naar het RTM-station. De RTM vervoerde deze goederen naar de plaats van bestemming (wat in veel gevallen Rotterdam was). Vanaf het Handelsterrein aldaar werden de goederen, als het bedrijf waar de goederen voor bestemd waren niet over een eigen RTM-aansluiting beschikte, per sleperswagen naar de ontvanger vervoerd.

Het moet worden opgemerkt dat er verschillende soorten van goederenvervoer bestonden.

- Goederenvervoer (naar bedrijven)
- Bietenvervoer (naar suikerfabrieken)
- Melkvervoer
- Veevervoer
- Expresse vervoer (per personentram)
- Krantenvervoer (per personentram)
- Post- en besteldiensten

Sleperswagens werden uitsluitend gebruikt voor het plaatselijk vervoer van goederen naar bedrijven. De uitvoering van bovenstaande vervoersstromen ontwikkelde zich sterk in de loop der jaren. Het vervoer van rond 1890 was anders dan rond 1920 en heel anders dan rond 1950. Zoals vrijwel alle grotere trambedrijven, reed er in vroegere jaren met bepaalde reizigerstrams een koerswagen mee, waar bagage, fietsen, pakketten, kranten, expressezendingen enz. konden worden vervoerd. De conducteur droeg onderweg bij de plaats van bestemming de goederen over aan de plaatselijke stationsagent, die zorg droeg het verwittigen van de ontvanger. Later werd een deel van de reizigersrijtuigen voorzien van een ‘post- en bagageafdeling’. Ook was er in de meeste motorwagens en motorrijtuigen enige ruimte voor bagage en vracht.

We moeten ons realiseren dat vrachtauto’s pas echt algemeen gebruikt werden na de Eerste Wereldoorlog. De eerste vrachtauto’s hadden maar een beperkt motorvermogen, waren vaak niet zo betrouwbaar en bovendien in aanschaf en gebruik vrij duur. Aan het eind van de 19^{de} eeuw waren er wel wat stoomvrachtauto’s (locomobielen) in gebruik. Deze waren loeisterk, maar ook erg zwaar, traag en vrij kostbaar. Als het ene bedrijf iets wilde leveren aan een ander bedrijf, dan kon men tussen grotere plaatsen kiezen tussen een binnenvaartschip of vervoer per trein, en van de haven of het station naar het ontvangende bedrijf werd gewoonlijk gebruik gemaakt van sleperswagens. Bestelbusjes bestonden nog niet.

Een sleeperswagen was een platte wagen, getrokken door één of twee paarden. De wagen was nauwelijks geveerd en de houten wielen hadden een metalen band. Ze waren traag, rammelden flink en waren een hinderlijke plaag in het stadsverkeer. Maar ze waren goedkoop en dat had tot gevolg dat ze veelvuldig gebruikt werden. De voerman had onder de bok (z'n bankje) meestal wel een zeil en wat touw liggen dat bij slecht weer over de goederen kon worden gebonden. Deze kerels waren stevige rokers en lusten ook wel graag een borreltje.

De RTM beschikte in Rotterdam over eigen sleeperswagens en paarden. De RTM verzorgde in opdracht van de HIJSM ook in verschillende andere steden sleepersdiensten. Of daarbij werd samengewerkt met plaatselijke stalhouderijen is niet zeker, maar wel aannemelijk. De RTM exploiteerde buiten haar eigen regio ook paardentramdiensten in verschillende steden (zie de artikelen hierover). In de paardentramremises was altijd ook een flinke paardenstal aanwezig.

Als we de benodigde paarden ruwweg bij elkaar optellen (paardentramnet Rotterdam, paardentramdiensten elders en sleeperswagens), dan kunnen we aannemen dat de RTM tenminste 600 paarden in dienst had. De RTM moet dus een vertrouwde koper zijn geweest in de paardenhandel en ook een eigen veearts hebben gehad. Toen in 1966 de verschillende loodsen op het Handelsterrein werden ontruimd, bleek tegen de voormalige stoomlocomotievenremise (handig, dat gaf warmte in de winter !) nog een zeer oude paardenstal aanwezig. In deze stal hadden vrijwel zeker paarden gestaan van de RTM-sleeperswagens. De namen van de paarden stonden nog op een lange ruif vermeld !

In 1918 besloot HIJSM, die inmiddels ook bekend stond als HSM, de besteldiensten over te dragen aan Van Gend & Loos. Dat was ook het jaar dat er een einde kwam aan de RTM-paardentramdiensten te Schiedam en van Hoorn naar Enkhuizen. De allerlaatste RTM-paardentram, te Dordrecht, werd in 1919 opgeheven. De laatste paarden gingen met pensioen (of het slachthuis). Wie naar het wagenpark van het RTM-goederenvervoer kijkt, ziet dat er vrijwel niets bekend is over eventuele vrachtwagens van voor de jaren '50 .



RTM-paardentramrijtuig 68 in de Van der Takstraat. Naast de paardentram, een sleeperswagen, mogelijk ook van de RTM, na 1885 .



Sleeperswagens op de Oosterkade, Rotterdam.

Bronnen:

- Afbeelding 63b.1 'Van der Takstraat' - Fotograaf onbekend. Bron: www.rovm-digitaal.nl.
- Afbeelding 63b.2 'Oosterkade' - Fotograaf onbekend. Coll. samensteller.