



Versie: 14 augustus 2021

N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



© Allan Kleiweg

Inleiding

Het is al meer dan een halve eeuw geleden dat de laatste interlokale tramlijn van Nederland, die van de RTM tussen Spijkenisse en Hellevoetsluis, werd opgeheven. Veel mensen zijn het trammetje van de Rosestraat, met z'n eigen kleuren, geuren en geluiden, niet vergeten. Voor hen, en voor jongeren, voor wie deze ervaring nieuw is, biedt deze artikelenreeks een reis door het verleden. Nog eenmaal kunt u de sfeer proeven van het gemoedelijke reizen per streektram. De RTM, de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij, werd op 12 november 1878 door enkele ondernemende particulieren opgericht als paardentrambedrijf, voor de toen sterk groeiende stad Rotterdam. De zaak werd met voortvarendheid aangepakt, want reeds op Hemelvaartsdag 1 juni 1879, kon de eerste paardentramlijn, lopende van de Croowijksekade naar de Beurs, feestelijk worden geopend.

Het net groeide gestaag en op vrijdag 8 april 1880, kon aan de paardentramlijnen een eerste stoomtramlijn worden toegevoegd. Deze normaalsporige lijn liep van de Westersingel naar Delfshaven, en later naar Schiedam. Mede dankzij de goede ervaringen met deze eerste stoomtramlijn, dorst de directie van de RTM het in 1898 aan om een tweede stoomtramlijn aan te leggen, dit werd een smalsporige lijn van de Rotterdamse Rosestraat naar het plaatsje Numansdorp in de Hoeksche Waard. Dit vormde het begin van een omvangrijk stoomtramnet naar Zuid-Hollandse en Zeeuwse Eilanden.

Het in korte tijd sterk gegroeide trambedrijf werd in 1904 gesplitst in een nieuw trambedrijf, de RETM, die zorg zou gaan dragen voor de elektrificatie van de Rotterdamse stadspaardentramnet, en de RTM, die zich tot doel stelde een uitgebreid netwerk van stoomtram-, bus- en veerdiensten binnen het eilandengebied te exploiteren.

De tijd heeft in de loop der jaren, z'n sporen nagelaten. De Eerste Wereldoorlog bracht kolenschaarste met zich mee, de depressie van de jaren '30 deed de vervoersvraag verminderen. Ook de Tweede Wereldoorlog bracht het bedrijf grote schade toe. Ondanks alle problemen werden er door het bedrijf, zowel het personeel als de leiding, zeer grote prestaties geleverd. Onder vaak moeilijke omstandigheden, of het nu oorlog of zware vorst betrof, werd altijd tot het uiterste getracht de verbindingen met de sterk geïsoleerde eilanden gaande te houden.

Na de Tweede Wereldoorlog was de verbrandingsmotor niet meer weg te denken uit de samenleving. Ook de aloude stoomtram was aan modernisering toe. De RTM had al in de jaren '20 geëxperimenteerd met benzinetrans, maar deze bleken toen niet betrouwbaar genoeg. In 1948 kwam de eerste dieseltram op de baan. Daarop volgden meer motortrans, voornamelijk bestaande uit door opheffing elders beschikbaar gekomen, tweedehands

tramwegmaterieel. De RTM slaagde er op deze wijze in om haar trambedrijf tegen betrekkelijk lage kosten, toch aanzienlijk te moderniseren.

De Ramp van februari 1953 was het begin van het einde. Hoewel direct na de Watersnoodramp een begin is gemaakt met het herstel van de trambaan, keerde de tram niet terug op Schouwen. Herinrichting en ruilverkaveling hadden grote gevolgen voor de RTM. Waterschade aan de trambaan elders werd niet altijd tijdig onderkend. Een fikse ontsporing op een recht stuk trambaan op de Dordtsestraatweg, maakte in oktober 1956 een einde aan de tramdienst naar de Hoeksche Waard.

Toen resten slechts de lijnen van Rotterdam via Spijkenisse naar Hellevoetsluis en Oostvoorne. Op 14 februari 1966 werd de tramdienst van de RTM, definitief beëindigd. Na een bestaan van negenennegentig en een halfjaar, ging in 1978 de RTM op in een nieuw bedrijf, de NV Streekvervoer Zuid-West-Nederland.



Paardentram voor het Coolsingelziekenhuis, het grootste ziekenhuis van het land, dat tussen 1839 en 1848 werd gebouwd naar een ontwerp van stadsarchitect Willem N. Rose. 1900.



Motorwagen 67 met tram te Hellevoetsluis. Een foto met elementen van de tramdiensten, het goederenvervoer over de weg en de veerdiensten. 14 October 1961 .

Bronnen:

- CD 'Historische Geluidsopnamen van RTM-trams', uitgave van Publicatiefonds 1602, 1991 . Tekst: M.H. van der Most. Tekst gepubliceerd met toestemming van de auteur.
- Afbeelding 01b.1: Paardentram Coolsingel, prentbriefkaart - Fotograaf onbekend. Bron: www.rovm-digitaal.nl
- Afbeelding 01b.2: M 67 - Fotograaf: Hans Oerlemans.