



Versie: 22 februari 2022

N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



© Allan Kleiweg

De stoomtramlijn naar Schiedam

> Onderaan deze pagina staan **LINKEN** naar meerdere vervolgartikelen.

Geschiedenis van de lijn naar Schiedam

- 9 april 1881 Opening 1^{ste} stoomtramlijn Rotterdam Westersingel – Delfshaven Havenstraat
- 11 januari 1882 Verlenging stoomtramlijn Rotterdam Van Oldenbarneveltstraat – Westersingel (– Delfshaven)
- 5 mei 1882 Verlenging stoomtramlijn (Rotterdam Van Oldenbarneveltstraat –) Delfshaven Havenstraat – Schiedam Koemarkt
- 12 oktober 1903 Inkorting stoomtramlijn tot Delfshaven Duijststraat – Schiedam
- 7 april 1904 Overname RTM-paardentramnet door RETM, inclusief de lijnen naar Overschie en Schiedam
- 16 december 1906 Beëindiging RETM-stoomtractie Delfshaven – Schiedam, ingebruikname van elektrische tramlijn Rotterdam – Schiedam

De route van de stoomtramlijn (in z'n langste versie): Van Oldenbarneveltstraat, naast het Coolsingelziekenhuis (thans: Van Oldenbarneveltplaats) – Mauritsweg – Nieuwe Binnenweg (deel Mauritsweg – Josephstraat tot 1888: Oude Binnenweg) – Lage Erfbrug – Havenstraat (tot voormalige Aelbrechtsbrug) – Mathenesserdijk – (na 1928: Marconiplein) – Schiedamseweg – Rotterdamsedijk (Schiedam) – Koemarkt (Schiedam).

Sommige bronnen verwarren de Duijststraat (lopende langs de remise Delfshaven) en de Van Duylstraat (zijstraat van de Mathenesserdijk in Bospolder-Tussendijken) met elkaar. Vanaf 12 oktober 1903 is de stoomtramlijn naar Schiedam aantoonbaar ingekort tot de Duijststraat (Delfshaven) – Koemarkt (Schiedam). Onderstaande foto toont dit nieuwe eindpunt van de stoomtram en overstappunt op de paardentram, voor de Gereformeerde Kerk van de Duijststraat nummer 26. Dit kerkgebouw is sinds 1989 in gebruik als moskee voor de Turks-Nederlandse gemeenschap. Voor dit gebouw lag een eindspoor met omloopspoor voor de stoomtram. Wat dichterbij de kerk, lag een derde spoor voor de paardentram.

N.B. De RTM heeft de stoomtramlijn naar Schiedam zelf aangelegd en geëxploiteerd. Daarnaast heeft de RTM van 15 februari 1911 tot 1 januari 1918 de exploitatie verzorgd van de Schiedamsche Tramweg-Maatschappij. Zie hiervoor het hoofdstukartikel 'De RTM buiten

haar regio'. En dan is er ook nog de Schielandsche Tramweg Maatschappij, die de lijn vanr Hillegersberg naar Rotterdam heeft aangelegd, en die bij de RTM haar paarden huurde.

De stoomtramlijn vanuit de Rotterdamse binnenstad naar Schiedam was niet onomstreden. Enerzijds waren vele reizigers dankbaar voor het bestaan van deze betrouwbare en comfortabele tramdienst, anderzijds waren vooral de omwonenden van de Rotterdamse Nieuwe Binnenweg, de rammelende, sissende en fluitende trams na verloop van tijd wel zat. Er waren af en toe incidenten, en op die momenten groeide het verzet tegen de tramdienst. Zoals blijkt uit onderstaand tijdsdocument van zaterdag 25 april 1903:

Rotterdamsche Raad.

De anti-stoomtrambond is gelukkiger geweest dan het comité van verweer. Dinsdagavond werd met klinkende moties die bond opgericht, die “niet rusten” zou, voordat de stoomtram van den Nieuwen Binnenweg is verdwenen. En nog geen twee dagen later, Donderdagmiddag, viel den bond de vrucht reeds rijp in den schoot: met 34 tegen 6 stemmen werd een motie van de heeren v. Mierop, Muller, v. Staveren en v.d. Pols aangenomen, B. en W. uitnoodigende de concessie voor het stoomtramvervoer op den N. Binnenweg in te trekken. De anti-stoomtrambond kan nu “rusten”, misschien zich zelf wijs makende dat de groote kracht die in die enkele dagen van hem is uitgegaan, een voornaam aandeel heeft in de gevallen beslissing. Men kan hem dan die meening te lichter gunnen, daar de bond, anders dan bovengenoemd comité, alleen geoorloofde middelen wenschte te gebruiken.

De zaak kwam aan de orde door een interpellatie-Dutilh over de door B. en W. verleende toestemming tot het leggen van een tweeden rail op den N. Binnenweg en in verband daarmee het open van een paardentram.

De interpellant betwijfelde de bevoegdheid van B. en W., dit te doen buiten den Raad om, en betwijfelde ook het algemeen nut van deze vergunning. De Burgemeester antwoordde op beide punten niet onbevredigend. Aan de hand van der concessie werd betoogd, dat B. en W. ten dezen competent zijn, terwijl uiteengezet werd, dat de vervanging van den thans rijdenden omnibus der Rott. Tramwegmaatschappij door een paardentram zeker den toestand verbeteren zou.

De interpellatie kon tenslotte weinig effect hebben, ook omdat de heer Dulith verklaarde zich, waar hij voor een fait accompli stond, daarbij neer te leggen, en niet minder omdat b.v. de heer v. Mierop, bewoner van die buurt, erkende dat de tweede rail en de paardentram aan de veiligheid slechts ten goede zullen komen.

De quaestie, die achter dit alles zat, was die van de stoomtram. Deze is het mikpunt van de verbolgenheid aller bewoners van den Nieuwen Binnenweg en van belendende straten. Deze is het die, de veiligheid voor voetgangers en rijtuigen op dezen sedert de laatsten jaren zoo druk beganen weg in gevaar brengt, en die daarom door heel de buurt wordt gehaat “met een grooten haat, gansch zeer”. (Zoals de heer Gerritson in de avondzitting zeide, dat hij de kermis deed.)

De heer v. Mierop bond op dit punt de kat de bel aan, door het indienen der genoemde motie. De heer Verheul, die de volgende week enige dagen “gepost” heeft op den Nieuwen

Binnenweg, deelde in schrille kleuren zijn ervaringen mee omtrent het gevaar dat de stoomtram elk oogenblik deed ontstaan.

Het eind was dan ook, nadat de Voorzitter een voorstel tot uitstel der stemming ingetrokken had, dat de motie met 34 tegen 6 stemmen werd aangenomen. Tegen waren de heeren Hintzen, Hudig, v. Vessem, Kly, v. Gilse v.d. Pals en Drooleever Fortuyn,



Gezien vanuit de Havenstraat zien we een paard-en-wagen naar de Lage Erfbrug rijden, op de achtergrond zien we een tram, komende van de Lage Erfbrug, op de Aelbrechtsbrug, die de Mathenesserdijk nadert. Nog verder weg, de molen de Rouketel (of Rauwketel) uit 1716, na 1846: Liefdadigheid, na 1868: de Graankorrel.



Vanaf de Havenstraat, kijken we over de Aelbrechtsbrug nogmaals de Mathenesserdijk op. Vandaar komt de stoomtram aanrijden. Van molen de Graankorrel staat de stomp nog altijd fier overeind. Ook het pand rechts, is nog altijd aanwezig. Circa 1895.



Vanaf 12 oktober 1903 eindigde de stoomtram voor de gereformeerde kerk in de Duijststraat uit 1902. Vandaar kon men verder reizen met de paardentram. De 'Anti-Stoomtram Bond' had haar doel bereikt. Stoomtram en paardentramrijtuig 94, 1904 .

Bronnen:

- Dr. H.J.A. Duparc, Ir. H.P. Kaper en L. Stigter, Trammend naar de Metro : De historie van de tram in Rotterdam (Leiden, Nederland: N.V.B.S., 1968), ISBN: onbekend, 212 bladzijden. NVBS-boekenreeks deel III.
- 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 .
- Mr. R.G. Klomp, Met de stoomtram van Coolsingel Rotterdam naar Koemarkt Schiedam ('s-Hertogenbosch, Nederland: Uitgeverij Uquolair, 2002), ISBN: 90-71513-44-0, 88 bladzijden.
- Bron artikel: Delpher, tijdschrift 'De Nederlander' van zaterdag 25 april 1903, bladzijde 1 . Auteur onbekend. Link naar originele publicatie: <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB15:000652111:mpeg21:p00001> .
- Afbeelding 07ax.1: Havenstraat, prentbriefkaart - Fotograaf onbekend. Bron: Stadsarchief Rotterdam.
- Afbeelding 07ax.2: Aelbrechtsbrug, prentbriefkaart - Fotograaf onbekend. Bron: Stadsarchief Rotterdam.
- Afbeelding 07ax.3: Duijststraat - Fotograaf onbekend. Bron: www.rovm-digitaal.nl .