



Versie: 2 mei 2020

N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



© Allan Kleiweg

De locomotievenwedstrijd van 1881

De Arnhemsche Tramweg Maatschappij (1879-1911) dacht reeds in 1880 aan moderniseren en wilde daarbij haar paardentrams vervangen door hypermoderne stoomtrams. Het leek de directie (en de Gemeente Arnhem) een goed idee om verschillende fabrikanten van stoomlocomotieven uit te nodigen voor een ‘Tramwedstrijd’, waarbij de capaciteiten van verschillende stoomlocomotief-typen aan de hand van grondige praktijkproeven goed konden worden vergeleken. Omstreeks 1880 waren er in heel Nederland vele plannen en initiatieven voor nieuwe stoomtramlijnen, dus kon het winnen van deze ‘wedstrijd’ in beginsel een lucratieve zaak worden voor de deelnemende fabrikanten.

Hoewel oorspronkelijk de fabrikanten van stoomlocomotieven werden aangeschreven, was het resultaat dat uiteindelijk drie verschillende Nederlandse trambedrijven en slechts één fabrikant zelf een locomotief inzond naar de wedstrijd. Wellicht werd de deelname aan de wedstrijd indirect door de fabrikanten ondersteund. Alle deelnemende locs waren splinternieuw. Voor de wedstrijd was de normaalsporige AhTM-tramroute Buitensociëteit via Station Arnhem en de Rijnkade naar het Velperplein gebruikt, grotendeels onderdeel van de ringlijn Station – Roermondsplein – Rijnkade – Velperplein – Station (Ceintuurlijn).

De wedstrijd werd gehouden in Arnhem in april en mei 1881, en er waren vier deelnemers:

- **Hohenzollern** / de NZHSM stelde loc 6 ‘Sassenheim’ beschikbaar.
- **Merryweather** / de Rijnlandsche Stoomtramweg-Maatschappij (RSTM) stelde loc 1 beschikbaar voor de wedstrijd / Andere bronnen menen dat de NRS een loc beschikbaar gesteld heeft (van de stoomtramlijn Den Haag – Scheveningen ?), maar deze aanname lijkt onjuist. Zusterloc RSTM 2 is behouden. Zie ook artikel ‘Overzicht alle behouden ‘Backertjes’’.
- **Krauss** / beschikbaar gesteld door de Lokomotivfabrik Krauss & Comp. A.G. te Munchen, Duitsland / Deze loc werd na de wedstrijd door de RTM aangekocht en in dienst genomen als loc 8 (A) voor de stoomtramlijn naar Schiedam.
- **Winterthur** / de RTM had loc 3 (A) van de lijn naar Schiedam afgevaardigd naar Arnhem.

Locomotievenbouwer Henschel & Sohn had wel belangstelling voor de wedstrijd, maar de Gooische Stoomtram kon de loc die hiervoor benodigd was, niet missen bij haar dienstuitvoering, dus zag Henschel af van deelname (een vreemd argument; de lijn was op dat moment nog niet geopend !). Verder liet Lokomotivfabrik Hagans (Erfurt, Duitsland) weten, dat zij deelname aan een locomotievenwedstrijd beneden haar waardigheid achtte. Fabrikant Carels Frères te Gent werd kennelijk niet geïnviteerd. Locomotievenfabrikant Orenstein & Koppel was in 1876 opgericht en lijkt in 1880-81 nog niet aan de fabricage van stoomtramlocomotieven te zijn begonnen.

De deskundige jury bestond uit den volgenden heeren ingenieurs:

- Jonkheer **Ocker J.A. Repelaer van Driel** (1849-1920), civiel-ingenieur, ingenieur (achtereenvolgens buitengewoon opzichter, adjunct-ingenieur, sectie-ingenieur en Rijksingenieur) bij de Staatsspoorwegen, commissaris bij de Geldersche Stoomtramweg Maatschappij, administrateur van de Kroondomeinen, lid van het hoofdcomité der Vereniging 'Het Nederlandsche Roode Kruis'.
- De heer **Johann G. Rueb** (1844-1939), de grote man achter Machinefabriek 'Breda', v/h Backer & Rueb, producent (vanaf 1883) van de bekende 'Backertjes'.
- De heer **Jan Schotel** (1845-1912), architect en ingenieur, opzichter bij de Staatsspoorwegen. Technisch adviseur van de RTM. Ontwierp o.a. 16 watertorens.
- De heer **Philippe W. van der Sleijden** (1842-1923), waterstaatkundig ingenieur en liberaal politicus. Vanaf 1881 lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal. Van 1894 tot en met 1897 Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid. Bracht in 1896 de Stoomwet tot stand, die regels bevatte over het voorkomen van gevaren (zowel voor goederen als voor arbeiders) door het gebruik van stoomketels. De RTM zou later één van haar veerboten naar deze Minister van Waterstaat vernoemen.
- De heer **Jan W. Stous Sloot** (1834-1896), assistent-ingenieur-werktuigkundige bij de Directie van de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij, commissaris bij de Nederlandsche Tramweg Maatschappij, hoofdingenieur werktuigkunde bij de Staatsspoorwegen, adviseur Machinefabriek Backer & Rueb.

De wedstrijd bestond uit verschillende onderdelen. Bij de proeven werden paardentramrijtuigen van de AhTM gebruikt. Bij de eerste proef moesten de locs één leeg rijtuig trekken. Daarna volgden dienstritten met één of twee rijtuigen. De locs moesten met een bepaalde last tot acht uren achtereen presteren. Tenslotte werden er testritten gemaakt met losse locs. Alle locs werden vijf tot zeven dagen beproefd. Ze werden getoetst op o.a. cokesverbruik, waterverbruik, remwerking, soliditeit van de constructie, de gang tijdens het rijden, de condensatie-inrichting, eventuele geluidshinder en aangetroffen defecten.

De proeven leidden tot het volgende eindklassement:

- **1^{ste} Plaats: Krauss** Duitsland
- **2^{de} Plaats: Merryweather** Verenigd Koninkrijk
- **3^{de} Plaats: Winterthur** Zwitserland
- **4^{de} Plaats: Hohenzollern** Duitsland

De winnaar kreeg een door de AhTM beschikbaar gestelde gouden medaille uitgereikt. De laagst gewaardeerde loc verbruikte ruim tweemaal zoveel brandstof als de winnaar en had last van verschillende defecten. Toch was het uitgerekend deze Hohenzollern loc die het langste in gebruik zou blijven bij z'n eigenaar.

Na de wedstrijd nam de AhTM verrassend genoeg het besluit om de paardentrams toch maar niet te vervangen door stoomtrams. De gemeente Arnhem nam in 1911 het paardentramnet over, wijzigde de spoorbreedte van normaalspoor naar Kaapspoor, de Arnhemsche Tramweg Maatschappij (AhTH) werd omgedoopt tot Gemeente Electriche Tram Arnhem (GETA), men elektrificeerde het net en exploiteerde het GETA-tramnet tot aan de Slag om Arnhem in september 1944. Bij de Slag ging vrijwel al het materieel verloren en stond men met lege handen. Na de oorlog besloot men om, met gebruikmaking van de resten van het tramnet (de bovenleiding!), een trolleybusnet op te bouwen.

De jury memoreerde in haar verslag dat de wedstrijd slechts beoogde de bruikbaarheid van stoomtramlocomotieven voor stadslijnen te beoordelen, en niet de kwaliteiten van de locomotieven in andere zin. Niemand kan in de toekomst kijken, ook deze ingenieurs niet. Binnen 25 jaar zouden vrijwel alle paarden- en stoomtram-stadslijnen zijn geëlektrificeerd. Daarentegen zou de stoomtram in het interlokale vervoer een kleine 75 jaar lang een hoofdrol blijven vervullen.

We schenken hier aandacht aan de unieke ‘Tramwedstrijd’, omdat de RTM besloot de winnende locomotief aan te schaffen voor haar stoomtramlijn naar Schiedam. (RTM-stoomlocomotief 8 (A).) Daarnaast nam ook RTM-loc 3 (A) deel aan de wedstrijd.

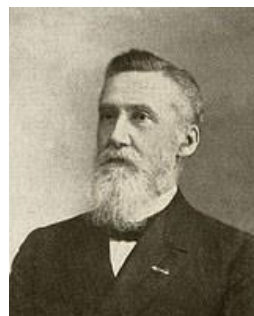
Zie ook het vervolgartikel ‘Overzicht alle stoomlocomotieven’, via het hoofdstukartikel ‘De stoomlocomotieven’.



*RSTM-loc 5 (Merryweather, 1881) met tram op de lijn
Leiden – Katwijk. Leiden, 1882-83.*



J.W. Stous Sloot



Ph.W. v.d. Sleijden

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 .
- 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.
- Ir. S. Overbosch, De stoomlocomotieven der Nederlandse tramwegen (2e druk) (Culemborg/Haarlem, Nederland: De technische Uitgeverij H. Stam N.V., 1957), ISBN: onbekend, 194 bladzijden.
- Dr. J.H.E. Reeskamp, Locomotieven: Voorheen en thans (Alkmaar, Nederland: Uitgeverij de Alk, Alkenreeks deel 42, circa 1965 (ISBN: geen), 64 bladzijden.
- Biografische informatie juryleden: Google.
- Afbeelding 07b.1: RSTM-loc 5 - Fotograaf: Jan Goedeljee. Coll. Rijksmuseum. Link naar bron: <https://www.rijksmuseum.nl/nl/zoeken/objecten?q=stoomtram+Leiden&p=1&ps=12&st=Objects&ii=0#/RP-F19274.0> .
- Afbeelding 07b.2: Stous Sloot - www.familiearchieven.nl/HDStousSloot.html .
- Afbeelding 07b.3: V.d. Sleijden - www.biografischportaal.nl/persoon/31317462 .