



Versie: 21 mei 2020

N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



© Allan Kleiweg

Tijd.art. Veiligheid I

Wie in de geschiedenis van de RTM duikt, komt soms onverwacht bijzondere informatie tegen. Zo ook onderstaande berichten naar aanleiding van een dodelijk ongeval. De artikelen is van een onbekende redacteurs, en is voor uw leesgemak hier integraal overgenomen uit het tijdschrift 'Rotterdamsch Nieuwsblad' van de woensdagen 4 en 11 juni 1890, inclusief tussenkoppen, volzinnen en enkele eventuele schrijf-, stijl-, tik- of zetfouten.

Het verkeer per stoomtram door Rotterdam !

H o o g g e a c h t e r e d a c t e u r !

Gelieve onderstaande regelen in uw geacht blad op te nemen.

Een rilling liep mij over 't lijf, toen ik in uw blad las, dat er weder een kind van 6 jaar door de stoomtram Rotterdam-Overschie overreden is. Ware dit het eerste slachtoffer maar, dat door dit vervoermiddel overreden werd ! Doch hoevelen reeds overkwam dit ongeluk. Ware het nu niet beter, in plaats van op iedere stoomtram een agent te plaatsen (dit geeft toch niets), dat B. en W. de permissie die eens gegeven werd tot het leggen van zulk een lijn, ingetrokken, omdat de bevolking in die straten te veel vermeerderd ? Meer nog dan op de lijn Rotterdam – Overschie loopt men gevaar op de lijn Rotterdam – Delfshaven – Schiedam overreden te worden. Indien men tegen schooltijd de massa kinderen ziet, die de Van Oldenbarneveldstraat op die tijd passeren, en daar tusschen de rollende stoomtram houdt men zich het hart vast. Werkelijk het rijden van een stoomtram door zulke drukke straten als hierboven genoemd is toch werkelijk iets ongehoords, en waarin dus eenige verandering moet komen, wil men niet spoedig van een volgend slachtoffer hooren.

U dankzeggend voor de verleende plaatsruimte, verblijf ik Hoogachtend, Ued.dw.Dienaar,
Rotterdam, 3 juni, B.v.d.R.

(Bovenstaand artikel is uit: dagblad 'Rotterdamsch Nieuwsblad', 4 juni 1890)

Schiebewoner

Mijnheer de redacteur !

Beleefd verzoek ik U om plaatsing in Uw veelgelezen blad, van de volgende regelen:

Zoals bekend is, heeft Zaterdag weder een ongeluk met de stoomtram plaats gehad op de Schie. Ditmaal is het een kind, dat het met den dood heeft moeten bekoopen. Moet dat nog langer zoo blijven ? Moeten daar duizenden menschen dagelijks in ongerustheid verkeer, dat één der hunnen het zelfde lot kan treffen ? De plaats, waar het ongeluk is gebeurd, is zoo, dat de voorzichtigste mensch er een ongeluk kan krijgen.

Zou er niet van gemeentewege gezorgd kunnen worden, dat de stoomtram aan de Heul moet stoppen ? Of als dat niet mogelijk is, zou dan de standplaats niet aan de Poortstraat te maken zijn ? Daar zou zij toch minder gevaarlijk zijn, omdat zij op dat punt langs den waterkant rijdt.

Ik hoop, dat mijn schrijven nut moge hebben, noem ik mij, met achting, Een Schiebewoner.

(Bovenstaand artikel is uit: dagblad 'Rotterdamsch Nieuwsblad', 4 juni 1890)

- / -

Stoomtram.

Hoe gaarne we ieder de vrijheid geven over zaken in een ingezonden stuk zijn oordeel uit te spreken, zijn verschillende mededeelingen achterwege gehouden, ingezonden naar aanleiding van het ongeluk, onlangs veroorzaakt op de Schiekade te Rotterdam door de stoomtram van Overschie.

Velen wenschen, anderen eischen, dat het verkeer per stoomtram door de stad verboden zou worden. Waar zou het heen, als in deze de groote steden de kleine voorgingen ?

Het geheele stoomtramverkeer, dat reeds in de eerste jaren heeft aangetoond in een werkelijke behoefte te voorzien, zou geheel vernietigd worden. Gesteld eens: iedere stad, ja ieder dorp, verbood het rijden van de tram door de kom der gemeente, dan zouden de reizigers iedere vijf of tien minuten uit moeten stappen om het verboden terrein te voet af te leggen, het zou een terugkeer zijn naar den goeden trekschuitentijd, onze stoomtij onwaardig.

De stoomtram Rotterdam – Schiedam b.v. zou men daar zeker ongaarne missen, en deze zou toch geheel opgeheven moeten worden, wanneer in de toekomst Schiedam met Rotterdam één gemeente mocht vormen, die, naar men ons wil doen gelooven, dan de naam van *M a s s t a d* zou verkrijgen. Wij achten het verbieden van het verkeer met stoomtrams in de gemeenten nadeelig, daarentegen verscherpte voorzorgsmaatregelen gewenscht.

Hiervoor gaven eenige inzenders wenken, een verzocht een man vóór de locomotief met een bel, desnoods te paard, wanneer de wandelende bode te veel tijd verloren doet gaan, terwijl een ander een maximum snelheid wil vaststellen met een hooge boete voor den machinist, zoo de contrôle-uurwerken aantonen, dat hij te snel gereden heeft. Nog hebben zich een aantal uitvinders opgedaan, waarvan de een de locomotief van een schepblad wil voorzien, terwijl de ander schuin-geplaatste cilindervormige borstels het werk wil laten verrichten, om alles voor de machine te verwijderen.

Meerdere veiligheid door verbetering van het materieel is het meest gewenscht, want evenmin de spoorwegen verboden zijn wegens het dooden van een hooggeplaatste Engelschman bij den eersten proeftocht, gaat het nu wegens één ongeluk een verkeer te verbieden, dat blijkens het groot aantal stoomtrams, die dagelijks duizenden vervoeren, niet alleen gewenscht is, doch ook in een dringende behoefte voorziet.

Als curiositeit laten wij een enkelen >>uitvinder”, aan het woord:

>> Gelieve Ued. deze letteren kosteloos in U veel gelezen blad plaatsen, dat is te zeggen als zulks kosteloos geplaatst kan worden, zelfs ben onvermogen daartoe.

>> Nu, en dan, mijnheer de Redacteur, moet Uwe weten, als dat er met spoor en tram nogal zoo nu en dan een ongeluk gebeurd, wat zoude wel het beste wezen dit euvel te verweideren, dit kan men hierdoor hé zeg uwe zoude dit kunnen, zoude daar de kans toe zijn, dat zal ik uwe is zeggen. Een horlogie draagt men in de zak en het gaat van zelfs, zonder dat een stoomketel of locomobiel in zit, wat is hieruit te leeren, dat men het horlogiewerk wat in het horloge zit, kan aanwenden tot vervanging van stoomvermogen; nu zeg Uwe wel het werk van een horlogie is te klein, nu dan behoeft men slechts het werk navenant grooter te gieten en na maten het groot is na maten zit er kracht bij. Het uurwerk op de groote toren is ongeveer maar een vierkanten el in het vierkant groot en corrigeert twee wijzers ter lengte en zwaarte eener man, dus als een horlogie zoo groot gegoten is, zit er ook zoveel kracht bij; nu zit er in ieder uurwerk een wielkje met blaadjes er aan en als het niet is de wijzers is het uurwerk dan dit zeer snel in de rondte draait, nu behoeft men om die blaadjes slechts een band te leggen en een ketting er aan a la velocipé en u hebt een praktische toepassing geen stoomketel of locomobiel noodig, waardoor een heele verlichting van vracht plaats heeft, nu kan men de rijtuigen ook een derde van de groote maken, zoo van vracht als andere spoorrijtuigen en men heeft alles zoo ligt als een gewoon rijtuig wat over de straat rijdt.

>> Nu verder kunnen zij dan over de openbare straat rijden, met wielen, systeem velocipé, wat door hare rechte stand het rijden van het wiel zeer vergemakkelijkt en een weinig netter straatstenen behouwen à la een stoep; en de weg is zo gemakkelijk rijdend of het rijls waren en kan men alle 's rijkswegen daarvoor gebruiken, hier heeft men slechts een beetje dikkere klinkersteen met een beetje cement er tusschen en de weg blijft zoo mooi en glad als men zou durven wenschen en men krijgt er dan een stuurtoestel er ook aan en iedere wagen rijdt dan afzonderlijk naar de respectievelijke

plaats harer bestemming; doordat ieder rijtuig à part rijdt, krijgt men de machinist, de stoker, drie of vier conducteurs disponibel om ieder zoo een wagentje te sturen, dus duurder wordt het niet wat het personeel betreft, het wordt er de helft goedkooper door en de afstand verminderd van de eene bestemming van de andere, doordat men overal de geringste weg kan nemen, anders moet men eerst naar Utrecht of Arnhem om naar Delden of Zutphen te komen.

>> Nadere informatiën gaarne bereid.”

(Bovenstaand artikel is uit: dagblad ‘Rotterdamsch Nieuwsblad’, 11 juni 1890)

- / -



— Te Rotterdam is aan de Schiekade eene jonge dame uit het zoldervenster der ouderlijke woning gevallen en op de straat terecht gekomen. Zij was terstond een lijk.

Een tragisch bericht, wat cru geformuleerd.

Beschouwing

- De straat en openbare ruimte delen met gemotoriseerd verkeer brengt risico's met zich mee. Voetgangers of fietsers die in botsing komen met gemotoriseerde voertuigen raken gewond, zwaar gewond of vinden soms helaas de dood. Van alle bestuurders van gemotoriseerde voertuigen wordt o.a. verwacht dat zij, om te beginnen, kennis hebben van de geldende verkeersregels, tot het bedienen van hun voertuig bevoegd zijn, zij voorzichtigheid betrachten tijdens het rijden, zij bij gevaarlijke situaties met geluidssignalen de andere verkeersdeelnemers tijdig waarschuwen. Ook dienen zij zich periodiek te controleren of hun voertuig in goede en rijvaardige staat verkeert. Dit geldt voor alle bestuurders van alle gemotoriseerde voertuigen.

- Tal van factoren kunnen de verkeersveiligheid negatief beïnvloeden. Duisternis, harde wind, sneeuwval, gladheid enzovoort. Maar ook grote drukte, onbekendheid van chauffeurs met bepaalde complexe locaties (Maastunnelplein, Wolphaertsbocht, Barendrechtse Brug, Spijkenisserbrug, enz.) en de staat van onderhoud van een straat, weg of trambaan. Fysieke omstandigheden als dronkenschap en ouderdom (doofheid, slechtziendheid) kunnen ook tot onveilige situaties leiden. Het gegeven dat voetgangers en fietsers niet getoetst worden op hun kennis van de verkeersregels, helpt ook niet. Eén groep verkeersdeelnemers is bijzonder kwetsbaar; kinderen en jongeren. Jongere kinderen hebben vaak nog niet voldoende overzicht om de verkeersrisico's juist in te schatten. Natuurlijke nieuwsgierigheid en speelsheid hebben menig kind in groot gevaar gebracht.

- Bestuurders van een personenauto hebben over het algemeen een goed overzicht op verkeerssituatie voor hun voertuig. Vrachtwagenchauffeurs hebben aanzienlijk minder zicht op situatie vlak voor of direct naast hun voertuig (blinde zones). Machinisten van stoomlocomotieven hadden nog minder rechtstreeks zicht op de verkeerssituatie om hen heen. De meterslange stoomketel voor het machinistenhuis blokkeerde een fors deel van het uitzicht. De oorzaak van dit probleem is simpel: het basisontwerp van de stoomlocomotieven voor de tramwegbedrijven was ontstaan ver de onstuimige ontwikkeling van het individuele gemotoriseerde verkeer.

- Voor 1900 bestond het wegverkeer uit een enkele paard-en-wagen; de stoomtram reed meestal over een eigen baan. De snelheid was laag, er waren wel hier en daar overwegen, maar met minimale oplettendheid kon men veilig de openbare ruimte met elkaar delen. Na 1920 groeide het gebruik van personenauto's, autobussen en vrachtwagens fors. Het wegennet was niet altijd toereikend en vele drukke punten raakten regelmatig verstopt. Een machinist kon niet altijd zijn tram veilig tot stilstand brengen. Waarschuwen deed hij wel, maar dat werd vaak genegeerd, met schade tot gevolg. In de jaren '50 beschikten de wagenvoerders van de motortrams over een redelijk zicht op de trambaan. De machinisten van de stoomlocomotieven raakten steeds vaker in conflict met het overige verkeer. Eigenlijk was het niet langer verantwoord om, met beperkt zicht vanuit het machinistenhuis, luid fluitend, een druk kruispunt op te rijden. De competitie voor het gebruik van de openbare ruimte was een ongelijke strijd geworden. Zo'n zeventig jaar na de opkomst van de stoomtram (1880), werd de stoomtram 'ouderwets en onveilig' verklaard.

- Het tragische ongeval waar de drie bovenstaande tijdschriftenartikelen naar verwijzen, was helaas niet uniek. De veiligheid kreeg relatief weinig aandacht. De stoomtram werd van de tramlijn naar Overschie verbannen, de IJSM verkocht de boel aan de RTM die de lijn verbouwde naar normaalspoor en ging met paardentrams naar Overschie rijden. De trams en bussen van de RTM zijn in de loop der jaren helaas bij meerdere ongevallen betrokken geweest en er zijn vele slachtoffers te betreuren. De gemeenschap wees vaak met een beschuldigende vinger naar de tram of bus, ook als deze duidelijk aanwijsbaar geen enkele blaam trof.

- De RTM raakte op een gegeven moment gevangen in een heuse 'catch 22'. Om het gevaar te verkleinen, reed de tram bijna stapvoets door Rotterdam-Zuid, maar omdat de tram zo langzaam reed, zagen stoere schoolkinderen vaak kans een stukje mee te rijden op de treeplank. Een enkele keer liep dat niet goed af. Gebruik van schijnwerpers, stoomfluiten en luchthoorns kon niet verhinderen dat met name veel jongere bewoners van de grote stad de risico's in het verkeer te laag inschatten en soms onverantwoord handelden. Natuurlijk, de RTM had een zekere verantwoordelijkheid, net als de overige verkeersdeelnemers. Maar voor de soms verschrikkelijke gevolgen van het ontbreken van elementair verkeersonderwijs aan kinderen, droegen zeker ook de ouders en scholen een zekere verantwoordelijkheid. Helaas was het makkelijker om de verantwoordelijkheid en schuld bij de RTM te leggen.

- De inzet van stoomtrams op stadstramlijnen is eigenlijk in Nederland nooit aangeslagen. De capaciteit van de stoomtram was beduidend groter van de kleinere paardentram, maar er kleefden ook nadelen aan stoomtrams. Kolen waren duur, er moest geregeld water worden ingenomen, de trambaan moest een stuk robuuster worden aangelegd en naast de machinist was ook de inzet van een stoker nodig. Een ander nadeel was dat de paarden van andere verkeersdeelnemers onrustig werden van de gillende stoomfluit, rook- en stoomwolken, het geknars en gerammel van de locomotief maar het ergste was toch het zicht op de heftig

bewegende drijfstangen. Een paard is een 'schrikdier' dat van nature het op een lopen zet als er gevaar dreigt. Heel wat melkboeren, groentenmannen, oliemannen enz. zagen hun paarden-wagen onverwachts en zonder voerman vertrekken, soms met flinke schade tot gevolg. Bij de vierkante stoomlocojes van fabrikant Backer & Rueb, ook wel 'backertjes' genoemd, was het drijfwerk achter beplating en uit het zicht, waarmee ze 'stadsvriendelijk' werden geacht.

- De RTM-stoomtramlijn naar Schiedam heeft het tot 17 december 1906 volgehouden. De IJSM-stoomtramlijn naar Overschie (eigenlijk liep de lijn van Overschie naar Rotterdam) moest na het ongeval, reeds in juni 1890 de handdoek in de ring werpen. Ook elders waren de stadsstoomtramlijnen geen lang leven beschoren. Het is zeker het vermelden waard dat, na 140 jaar, er nog altijd trams (sinds 1927 van de RET) over de Schiedamseweg en Rotterdamsedijk naar Schiedam rijden.



Straatschoffies m/v gebruiken de straat als speelgebied, en realiseren zich niet welke risico's zij lopen. RETM-aanhangrijtuig uit de serie 201 – 210, een voormalig RTM-paardentramrijtuig, gederailleerd bij de Eendrachtstraat, 1911 .



Door op straat spelende kinderen ontstonden herhaaldelijk zeer gevaarlijke situaties. Bij ongevallen werd de verantwoordelijkheid meestal bij het tramwegaanrijver gelegd. Rosestraat, 20 mei 1953.

Bronnen:

- 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.
- 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.
- 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.
- Bron artikel 'Verkeer per stoomtram': Delfher, dagblad 'Rotterdamsch Nieuwsblad' van woensdag 4 juni 1890, bladzijde 2. Auteur: B.v.d.R. Link naar originele publicatie: <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011010111:mpeg21:p001>.
- Bron artikel 'Schiebewoner': Delfher, dagblad 'Rotterdamsch Nieuwsblad' van woensdag 4 juni 1890, bladzijde 2. Auteur onbekend. Link naar originele publicatie: <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011010111:mpeg21:p001>.
- Bron artikel 'Stoomtram': Delfher, dagblad 'Rotterdamsch Nieuwsblad' van woensdag 11 juni 1890, bladzijde 2. Auteur onbekend. Link naar originele publicatie: <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011010123:mpeg21:p002>.
- Bron knipsel 'Zoldervenster': Delfher, dagblad 'Nieuwe Vlaardingsche Courant' van zaterdag 29 maart 1890, bladzijde 1. Auteur onbekend. Link naar originele publicatie: <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMSAVL02:000469026:mpeg21:p00001>.
- Afbeelding 07d.1: Aanhangrijtuig - Fotograaf: M. van Witsen. Bron: www.rovm-digitaal.nl.
- Afbeelding 07d.2: Loc 2, Rosestraat - Fotograaf onbekend, coll. G. van Slooten.