



Versie: 17 mei 2020

N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



© Allan Kleiweg

Tijd.art. Veiligheid II

Wie in de geschiedenis van de RTM duikt, komt soms onverwachts iets bijzonders tegen. Zo ook onderstaand bericht over een ontsporing op de lijn naar Schiedam. Het artikel is van een onbekende redacteur, en is voor uw leesgemak hier integraal overgenomen uit het tijdschrift 'Rotterdamsch Nieuwsblad' van donderdag 9 mei 1895, inclusief tussenkoppen, volzinnen en enkele eventuele schrijf-, stijl-, tik- of zetfouten.

Stadsnieuws

Het ongeluk met de stoomtram.

Bij den oprit van de viaduct bij Oud-Delfshaven is gisternamiddag de stoomtram, die te 3 uur 20 van Schiedam vertrok, gederailleerd, met gevolg at de stoomlocomotief naar beneden stortte en het onderste boven aan den dijk lag en naar de remise om assistentie moest gezonden worden. De oorzaak van het ongeluk wordt toegeschreven aan het springen van een verband van de locomotief. De dienst op de lijn der stoomtram tusschen Schiedam en Rotterdam is zoo goed mogelijk – zij het met vertraging – voortgezet, doordien men van de beide eindpunten de trams op en neder heeft doen rijden. Om tien minuten over zessen gisternamiddag kon de beschadigde rookwaggon naar de remise worden vervoerd; de andere waggon werd naar Schiedam gebracht. De ontsporing had een defect in den weg ten gevolge, dat niet van importanten aard bleek.

Persoonlijke ongelukken zijn gelukkig niet te vermelden; de passagiers en het trampersoneel kwamen er met den schrik af, doordien de wagens op de rails bleven staan. De machinist, J. Klopman, had nog juist gelegenheid om van de locomotief af te springen.

Van een ooggetuige, die zich op het kritieke oogenblik in de tram bevond, ontvingen wij de volgende mededeeling:

“Reeds in Schiedam hadden wij eenig oponthoud door een klein defect aan de machine, die echter niet als de oorzaak is te beschouwen. Nabij Delfshaven ging het zooals gewoonlijk met volle kracht den hol op. Ik bevond mij tijdens het ongeval in den eersten wagen, en stond voorop, vlak achter de locomotief. Halverwege den hol, zie ik eensklaps de machine uit de rails springen en tegen een telefoonpaal aanlopen die afbrak, waarop de locomotief naar beneden stortte; toen echter nam ik een sprong tegen den dijk op en kwam er met den schrik en een beetje pijn af.

Onze grootste vrees gold den machinist, die wij echter spoedig ongedeerd te voorschijn zagen komen. Flink heeft hij zich gekweten van zijn taak om het springen van den stoomketel te voorkomen.”

In den eersten waggon bevonden zich verscheidene passagiers. Zij danken hun behoud misschien aan de omstandigheid, dat de verbindingsstang der locomotief door den schok brak. Daardoor bleef de eerste waggon staan, ofschoon hij nagenoeg op de locomotief stond.

Vanmorgen was het defect aan de lijn geheel hersteld en stond de locomotief weer overeind.



Gisteravond omstreeks halfzes geraakte de achterste wagen van de **stoomtram** naar Schiedam op den Mauritsweg uit de rails en kwam in het plantsoen aldaar terecht. Eerst na geruimen tijd slaagde men er in den wagen weder in het spoor te brengen, waarna het tramverkeer, dat twee uren vertraging had ondergaan, kon hervat worden. Persoonlijke ongelukken had het ongeval niet tengevolge, alleen het rasterwerk van het plantsoen werd beschadigd.

- / -

Gemeenteraad van Rotterdam (fragment) (Zitting van gisteren).

- / -

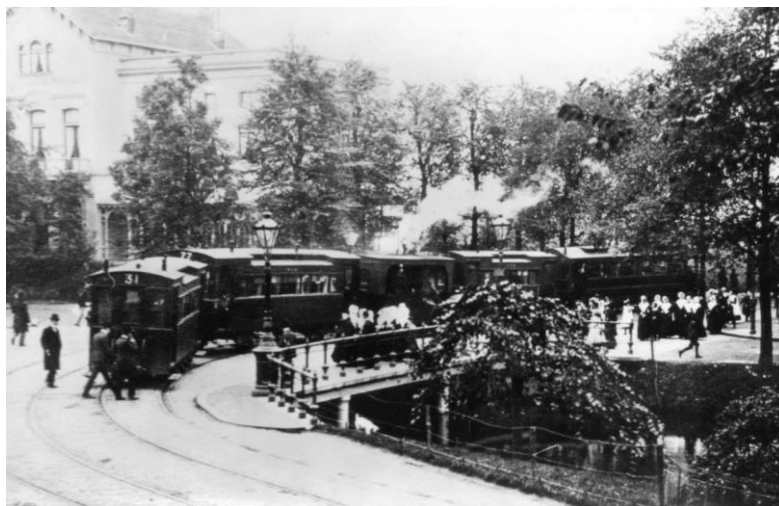
Daarna is aan de orde het voorstel tot wijziging der concessie voor de
Stoomtram Rotterdam – Schiedam.

Hierbij komt in behandeling het contra-voorstel van de heeren v. Staveren en Coepijn. Den heer Milders spijt 't dat hij geen kennis droeg van dat voorstel. Hij was van hetzelfde gevoelen en acht de stoomtram een bezwaar voor de veiligheid op dezen drukken weg. Nu mag men zeggen, dat er met de sleeperswagens toch ook ongelukken gebeuren, doch de kans van ongelukken is met de stoomtram toch altijd grooter. Bovendien is het moeielijk de snelheid te controleren en mag een snel vervoer niet plaats hebben ten koste van de veiliheid. Maakt de R. TramwegM.ij. tegen een paardentram naar Schiedam, dan wenscht spr. er daartegenover op te wijzen dat de lijn langs de Westzeedijk zeker een gedeelte van het verkeer trekken zal. In elk geval is een pneumatische rem en een electrische schelinrichting

gewenscht. B. en W. willen de snelheid ten westen van Delfshaven bepalen op 20 KM., doch met het oog op de bocht aan het viaduct en andere is die snelheid wel wat groot. Op en hoek van Mauritsweg en v. Oldenbarneveltstraat staat een agent geposteerd, waarvoor, zegt spr. – als ik wel ben ingelicht – geen vergoeding aan de gemeente betaald wordt. De directie zette daar een wacht, evenals op den hoek Westersingel en Nieuwen Binnenweg voorzien van vlaggen en lichten. Dit geschiedt in het buitenland met gunstig gevolg.

De heer Van Staveren: Ik heb mij tot taak gesteld aan te toonen, dat de door B. en W. voorgestelde maatregelen niet afdoende zijn. B. en W. stellen voor te rijden met 8 KM. snelheid tot in de kom van Delfshaven. Ik neem aan, dat die snelheid wordt behouden en de tram zich er altijd aan houdt. Wat zijn dan de gevolgen? Deze: dat de toestand dan gevaarlijker wordt. Want 8 K.M. is langzaam. Een paardentram heeft een snelheid van 10, een voetganger van 5 K.M. De straatjongens zullen de tram dus bij kunnen houden en er op en af springen. Meer gevaar dus voor de jeugd en ... de passagiers.

Er zijn toch steeds ongeduldige mensen die niet kunnen wachten, en 100 mensen zullen van de tram – bij zulk een geringe snelheid – afspringen, met succes, maar nr, 101 zal daarbij een ongeluk krijgen. Een ander bezwaar: in plaats van 4 zullen 5 treinen moeten rijden, wat gelijk staat met meer kans op ongelukken. Op den Nieuwen Binnenweg, verder, zal de vaart van de tram heel langzaam zijn. Maar zal dat helpen? Neen, ook niet wanneer men de tram van een rem voorziet. Die helpt in treinen, waar de machinist ver zich uit ziet, doch hier niet, waar elke seconde een kind uit een zijstraat voor de tram kan staan of een dronken man. Er is altijd zekere tijd noodig om de trein tot staan te brengen en komt dan de tram met luttele snelheid in aanraking met personen, dan is het nog erger – dan zullen de gevolgen nog erger zijn. Want bij geringe vaart drukt het gewicht van locomotief en wagens nog zwaarder. Wat de toestellen betreft om wat op de rails ligt weg te schuiven, deze zullen altijd – de weg is niet gelijk – op eenige afstand boven de straat zich moeten verheffen.



Stoomtramdruchte op de hoek Nieuwe Binnenweg / Mauritsweg, 1900.



*Stoomtram rijdt over de Nieuwe Binnenweg,
en kruist de Claes de Vrieselaan, 1900 .*

Bronnen:

- Mr. R.G. Klomp, Met de stoomtram van Coolingsingel Rotterdam naar Koemarkt Schiedam ('s-Hertogenbosch, Nederland: Uitgeverij Uquolair, 2002), ISBN: 90-71513-44-0, 88 bladzijden.
- Bron artikel 'Ongeluk met de stoomtram': Delpher, dagblad 'Rotterdamsch Nieuwsblad' van donderdag 9 mei 1895, bladzijde 5. Auteur onbekend. Link naar originele publicatie: <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010167240:mpeg21:p005> .
- Bron knipsel 'Mauritsweg met de stoomtram': Delpher, dagblad 'Rotterdamsch Nieuwsblad' van donderdag 10 oktober 1895, bladzijde 5. Auteur onbekend. Link naar originele publicatie: <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010994174:mpeg21:p005> .
- Bron artikel 'Gemeenteraad van Rotterdam': Delpher, dagblad 'Rotterdamsch Nieuwsblad' van zaterdag 19 oktober 1895, bladzijde 5. Auteur onbekend. Link naar originele publicatie: <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010994182:mpeg21:p005> .
- Afbeelding 07e.1: Drukte Mauritsweg - Fotograaf onbekend, coll. Frits van Zonneveld.
- Afbeelding 07e.2: Stoomtram kruist de Claes de Vrieselaan, prentbriefkaart - Fotograaf onbekend.