



## Overzicht alle motorrijtuigen

> Onderaan deze pagina staat een LINK naar een BONUS-artikel.

De negen RTM-motorrijtuigen, droegen tijdens hun bestaan bij elkaar 28 verschillende nummers. Elk motorrijtuig staat meer dan één keer in onderstaande overzichten vermeld.

RTM-nummer	Naam	Bouwjaar	In dienst	Nieuw nr. / Uit dienst	Verdere informatie
62		1924	1946	1950	Tot 1946: 316 / Vanaf 1950: 1502
63		1924	1946	1953	Tot 1946: 317 / Vanaf 1953: 1803
64		1925	1946	1951	Tot 1946: 318 / Vanaf 1951: 1701 (A)
70		1916	1948	1951	Ex-ZVTM ME 15
72		1930	1948	1952	Ex-ZVTM ME 17
73		1930	1948	1957	Ex-ZVTM ME 18
74		1930	1948	1955	Ex-ZVTM ME 19 / Hergebruik motoren voor M 1807
315		1924	1924	1946	Vanaf 1953: 1804
316		1924	1924	1946	Vanaf 1946: 62
317		1924	1924	1946	Vanaf 1946: 63
318		1925	1925	1946	Vanaf 1946: 64
1502		1924	1950	1951	Tot 1950: 62 / Vanaf 1951: 1802
1602	‘Reiger’	1916	1950	1966	Ex-ZVTM ME 16 / <b>Behouden !</b>
1701 (A)		1925	1951	1953	Tot 1951: 64 / Vanaf 1953: 1801
1801	‘Sperwer’	1924	1953	1962	Tot 1953: 1701 (A)
1802	‘Zwaluw’	1924	1951	1962 ?	Tot 1951: 1502
1803	‘Kluut’	1924	1953	1966	Tot 1953: 63
1804	‘Kievit’	1924	1953	1966	Tot 1953: 315 / <b>Behouden !</b>

## Vernummeringschema alle negen motorrijtuigen

ZVTM-rijtuigen					15	16	17	18	19
Aankoop HAWA	315	316	317						
Aankoop Linke-H.				318					
Verb. tot motorrijt.					ME 15	ME 16	ME 17	ME 18	ME 19
1 <sup>ste</sup> Ver-nummer.		62	63	64	70		72	73	74
2 <sup>de</sup> Ver-nummer.		1502		1701 (A)		1602			
3 <sup>de</sup> Ver-nummer.	1804	1802	1803	1801					
Behouden	<b>1804</b>					<b>1602</b>			

### De HAWA-motorrijtuigen

- In 1924 bestelde de RTM drie nieuwe motorrijtuigen met benzinemotoren bij de firma HAWA (Hannoversche Waggonfabrik), (1898-1933), Hannover-Linden, Duitsland. Dit werd de serie 315-17 .
- In 1946 werden de 316 en 317 vernummerd in 62 en 63 .
- Om onbekende redenen werd de 315 in 1946 niet vernummerd (in nummer 61).
- In 1950 werd de 62 gemoderniseerd en vernummerd in 1502 .
- In 1951 werd de 1502 vernummerd in 1802 .
- In 1953 werd de 63 gemoderniseerd en vernummerd in 1803 .
- In 1953 werd de 315 gemoderniseerd en vernummerd in 1804 .
- De serie betrof oorspronkelijk benzine-motorwagens, later diesel-mechanische motorwagens, met versnellingsbak en rechtstreekse overbrenging naar de assen. De bediening week behoorlijk af van de overige motorwagens en -rijtuigen.

### Het Linke-Hofmann-motorrijtuig

- In 1925 kocht de RTM een nieuw motorrijtuig bij Linke-Hofmann (1830-1996), Salzgitter, Duitsland. Dit werd motorrijtuig 318 .
- In 1946 werd de 318 omgenummerd in 64 .
- In 1951 werd de 318 gemoderniseerd en vernummerd in 1701(A). Niet te verwarren met de latere 1701 (B), één van de twee gemotoriseerde rijtuigen van het 'Sperwer'-tramstel.
- In 1953 werd de 1701 (A) opnieuw vernummerd, nu in 1801 en kreeg het de naam 'Sperwer'. Niet te verwarren met de latere generatorwagen 1700, die ook de naam 'Sperwer' droeg.
- Dit motorrijtuig stond bekend als het snelst rijdende motorrijtuig van de RTM.
- In 1962, na een zware aanrijding, afgevoerd.

Het artikel gaat hieronder verder ...

### **De ZVTM-motorrijtuigen**

- In 1916 kocht de ZVTM een serie van zestien rijtuigen (AB 1-16) bij Allan en Co. in Rotterdam. In 1930 werd een vervolgorder geplaatst bij la Brugeoise, België, voor drie rijtuigen (AB 17-19).
- In 1936 werden er van de negentien rijtuigen de vijf rijtuigen met de hoogste nummers door de ZVTM in eigen werkplaats verbouwd tot de motorrijtuigen (ME 15-19).
- Aan de buitenzijde van de motorrijtuigenserie stond fier vermeld: "ELECTRISCHE TRAM". Het ronken van de dieselmotor deed niets af aan de feitelijke elektrische overbrenging.
- In 1948 werden vier motorrijtuigen overgenomen door de RTM. In 1949 volgde ook de vijfde, de ME 16, de latere MABD 1602 'Reiger'.
- De RTM spoorde de motorrijtuigen om van meterspoor naar Kaapspoor.
- Behalve de ME 16, die niet vernummerd werd, kregen de motorrijtuigen ME 15-19 bij de RTM de nummers MAB 70-74 .
- Van de vijf van de ZVTM overgenomen motorrijtuigen (ME 15-19), werd motorrijtuig ME 16 als enige niet meteen omgespoord en in houten vorm in gebruik genomen. Mogelijk verkeerde het in slechte staat. De carrosserie werd in de Centrale Werkplaats verwijderd en alleen het frame (en de motor) werden opnieuw gebruikt bij de herbouw als de 1602 .
- Het zou mogelijk de bedoeling zijn geweest om ook de overige vier ex-ZVTM-motorrijtuigen (RTM 70, 72, 73 en 74) te verbouwen en een serie 1601-05 te creëren. Kennelijk verkeerden de tot motorrijtuig verbouwde rijtuigen in een matige technische staat, kreeg de modernisering van de ex-MBS-motorwagens (M 65-69) voorrang, en lagen de prioriteiten na de Watersnoodramp van 1953, wat begrijpelijk is, elders.
- De motorrijtuigen 70, 72, 73 en 74 werden tussen 1949 en 1957 afgevoerd. De elektromotoren van de M 74 werden hergebruikt voor de M 1807 'Schoolekster'.

N.B. De motorrijtuigen van de 'Fuut', 'Stern' en 'Sperwer'-stellen worden door de samenstellers als onderdelen van tramstellen beschouwd en zijn niet in dit overzicht opgenomen. Zie voor meer informatie het hoofdstukartikel 'De tramstellen'.



*ZVTM-motorrijtuig ME 17 op transport naar de RTM, 1948 .*



*Proefrit MABD 1502 te Spijkenisse, 7 april 1950.*

**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 .
- A. Dijkers, De rijtuigen van de Nederlandse stoomtramwegen (Leiden, Nederland: N.V.B.S., 1987), ISBN: 90-9001756-9, 230 bladzijden. NVBS-boekenreeks deel 15 .
- Afbeelding 13dx.1: ME 17 - Fotograaf: H.J. van Zuijlen, coll. Hans Oerlemans.
- Afbeelding 13dx.2: MABD 1502 - Fotograaf: Hans van der Hoek. Bron: [www.pinterest.com](http://www.pinterest.com) .