



N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



Versie: 7 maart 2022

© Allan Kleiweg

De een z'n dood ...

Bij het verscheiden van een persoon, kijken nabestaanden soms gretig naar de nalatenschap van de overledene. In de wereld van de trambedrijven, was dit niet wezenlijk anders. Trambedrijven gaan soms failliet of beëindigen hun tramdiensten, en dan komen materieel en materialen meestal op de tweedehandsmarkt. Dat biedt andere trambedrijven vaak de gelegenheid om voor een koopje een aanvulling van de vloot aan te schaffen. De RTM was zeer vertrouwd met deze gang van zaken en liet zelden een buitenkansje aan haar neus voorbij gaan. Het overgenomen rijdend materieel wordt elders in deze reeks behandeld.

In dit artikel richten we onze aandacht op tweedehands sporen, wissels e.d. Bij het opheffen van de RTM-tramdiensten, kwamen uiteraard ook de sporen vrij. In delen van het RTM-vervoersgebied blijken hier en daar RTM-rails te zijn hergebruikt als erfafscheiding of als hekwerkpalen. Dat was mogelijk officieus tot stand gekomen. Tijdens de laatste fase van het RTM-trambedrijf, tussen 1963 en 1966, was de teloorgang onafwendbaar. RTM-directeur Henri van Zuijlen probeerde nog om zijn trams te verkopen, maar met uitzondering van het Sperwerstel, lukte dat niet. De tramrails van de RTM was te licht voor de spoorwegen, en ook niet interessant voor anderen.

Welke afspraken er tussen de gemeente Rotterdam en de RTM gemaakt waren over de verwijdering van de RTM-sporen, is niet bekend. Wel bleek dat de sporen elders langere tijd bleven liggen, en de RTM in Rotterdam grotendeels actief verwijderde. Alleen op kruisingen met het wegverkeer bleven de RTM-sporen nog enkele jaren zichtbaar. Zeer pijnlijk is het historische feit dat de RTM-directie haar jongere trampersoneel omschoolde tot buschauffeur of inzette bij het goederenvervoer of de veerdiensten en haar trammedewerkers van rond de zestig en ouder, de opdracht gaf om de tramrails in de Rosestraat en Putselaan, te verwijderen. Deze oudere mannen, aan de vooravond van hun pensioen, konden het zware fysieke werk nauwelijks aan. Met motorwagen M 67 en één goederenwagen togen zij naar het einde van het spoor, en moesten met weinig meer dan handkrik en een ketting aan de motorwagen, de rails loswrikken en verwijderen. Dat was zeer zwaar werk, en de klus was onnodig wreed.

Enkele data:

Datum	Gebeurtenis
23 september 1965	Einde tramdienst Spijkenisse - Oostvoorne
6 november 1965	Einde tramdienst Rotterdam - Spijkenisse
14 februari 1966	Einde tramdienst Spijkenisse - Hellevoetsluis
Begin aug. 1966	Tramspoor bij Maashaven verbroken

Op Voorne-Putten ontfermden vrijwilligers van de TS-werkgroep Hellevoetsluis, zich over spoorstaven die geschikt waren voor hergebruik bij het RTM-museum i.o. Of voor het 'opruimwerk' afspraken waren gemaakt, is niet bekend. Waarschijnlijk werd e.e.a. oogluikend toegestaan. Ook hier ontbraken professioneel materieel en ging men bijkans met blote handen aan de slag. Vanuit Hellevoetsluis werd met de MD 1805 'Meeuw' gereden, en vanuit Oostvoorne met de MD 1806 'Bergeend'.

Curieus is dat het verhaal van het museale hergebruik van oude spoorstaven in de 21^{ste} eeuw nog een leuk staartje kreeg. Nadat Rotterdam fors had ingezet op de ontwikkeling van de 'Kop van Zuid', was het duidelijk dat ook het oude Havenspoor bij de Hillekop moest verdwijnen. Dit vertrek verliep in fases. In 2007 werd de spooraansluiting van de Brede Hilledijk en Hillelaan opgebroken. Daarbij kwamen o.a. een viertal wissels vrij, die werden geschonken aan het RTM-museum te Ouddorp.



M 67 en wagen 619 bij het opbreken van het tweede spoor in de Tweede Rosestraat. 22 September 1966 .



MD 1806 'Bergeend' + 228 en 883 steunen de opbraak bij Heenvliet, 19 mei 1966 . Vier mannen verplaatsen spoorstaven met blote handen.



Spooropbraak nabij Rhoon, met steun van een trekker. De gasflessen voor de snijbrander liggen op een lorrie.



Op de Brede Hilledijk, Hillekop, reden de treinen van het Havenspoor tussen de spelende kinderen door. De RTM-tram werd 'moordenaar' genoemd, maar het Havenspoor, minstens zo gevaarlijk, had geen slechte reputatie. NS-loc 6493 met ketelwagen, 28 juli 1997.

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.
- Informatie Hillekopsporen: Feijenoordse Meesters en Wikipedia. Link naar bron: https://www.feijenoordsemeesters.nl/10a_Feijenoordse%20meesters.htm.
- Afbeelding 42k.1: Tweede Rosestraat - Fotograaf: Hans Oerlemans.
- Afbeelding 42k.2: Heenvliet - Fotograaf: Piet Reijkerkerk.
- Afbeelding 42k.3: Rhoon - Fotograaf onbekend. Bron: Seniorenweb.be.
- Afbeelding 42k.4: Brede Hilledijk - Fotograaf: Marco Verzijl. Bron: www.feijenoordsemeesters.nl.