



Versie: 21 augustus 2021

N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



© Allan Kleiweg

Het geheim van de Stieltjesstraat

Er kwam, en komt, veel verkeer vanaf de Koninginnebrug (vernoemd naar koningin Emma) richting Stieltjesplein. Dat verkeer kon linksaf slaan, naar de Nassaukade en door naar de Oranjeboomstraat; rechtdoor het Stieltjesplein op en door naar de Rosestraat; en rechtsaf slaan, de Stieltjesstraat in richting poortgebouw. In omgekeerde richting, is het toegestaan de Koninginnebrug op te rijden vanaf de Nassaukade en Stieltjesstraat. Alleen voetgangers en fietsers kunnen vanaf het Stieltjesplein, de Koninginnebrug bereiken. Anders gezegd, voor het autoverkeer, loopt de Rosestraat dood. Om teleurstellingen bij chauffeurs van verre te voorkomen, was er een bord geplaatst op de hoek van de Rosestraat en de Entrepotstraat, met de tekst: 'ALLE VERKEER STIELTJESSTRAAT WILHELMINAKADE', met een pijl naar links. Menige automobilist is van armoede dit zijstraatje ingedoken.



*Het voormalige RTM-hoofdkantoor met rechts de Entrepotstraat.
Uiterst rechts het genoemde bord en op de voorgrond het spoor
van het NS-boterlijntje. 13 Maart 1972,*

Verkeer dat de vrij smalle eenrichtingverkeer straat in reed, moest al na zo'n 25 meter een ferme draai naar rechts maken, en kwam er dan op natuurlijke wijze achter, dat de straat aldaar, gedeeld moest worden met RTM-trams. Niet alleen staken trams die uit meer dan twee rijtuigen bestonden, een stuk door in de Entrepotstraat, voor elke tram, behalve het Sperwerstel, gold dat de locomotief, motorwagen of motorrijtuig, kop moest maken aan de andere zijde van de tram. Het tractievoertuig werd daarbij los gekoppeld van de rijtuigen,

reed een stuk de Entrepotstraat in, en liep vervolgens op het omloopspoor vlak langs de ‘Chinese Muur’, terug naar de Rosestraat, om daar weer voor de rijtuigen geplaatst te worden, maar dan in zuidelijke richting.



*Het overige verkeer moest zich slalomend door de Entrepotstraat worstelen. Voor de RTM was het hier wèl tweerichtingsverkeer !
Motorwagen MD 1805 'Meeuw', 26 maart 1960 .*

Aan het einde van de Entrepotstraat, kwam men met de auto e.d. uit op de Stieltjesstraat, en kon men rechtsaf slaan en alsnog de Koninginnebrug passeren, of men kon linksaf slaan, en onder het Poortgebouw door rijden. Het RTM-spoor uit de Entrepotstraat stak jarenlang de Stieltjesstraat over, en leidde naar twee korte sporen op de kade van de Koningshaven; het elders beschreven ‘Spoor van Cornelder’. Tot zover is dit gesneden koek voor de echte RTM-kenner. Maar onderzoekers stuiten soms op vreemde verrassingen ...

Dat de Holland-Amerika Lijn (HAL) in 1873 is opgericht en dat zij haar fraaie hoofdkantoor aan de Wilhelminakade in 1901 in gebruik nam, is algemeen bekend. Maar het wat, hoe, en vooral waar het, in de 28 tussenliggende jaren gebeurde, is veel minder bekend. Vanaf haar oprichting was de HAL de eerste jaren in het Koninklijk Yachtgebouw (nu: Wereldmuseum) aan de Willemskade gevestigd. Van circa 1883 tot 1901 vormde het Poortgebouw het HAL-hoofdkantoor. Dit was gebouwd als hoofdkantoor van de Rotterdamsche Handelsvereniging van Lodewijk Pincoff, dat in 1882 roemloos failliet ging. Niet alleen was het Poortgebouw langere tijd het HAL-hoofdkantoor, recht tegenover het pand, op de kade aan de overzijde van de Binnenhavenbrug, aan de Stieltjesstraat, lag de aanlegkade voor HAL-schepen en stonden enkele loodsen voor overslag van goederen.

Toen de samenstellers onderstaande foto in het vizier kregen, verbaasden zij zich over de aanwezigheid van enkele spoorwagens. Hoe waren die toen verbonden met het Havenspoor ? Kon het zo zijn geweest dat, voor de aanleg van de RTM-tramlijn, hier een aftakking van Havenspoor, door de Entrepotstraat, naar de Stieltjesstraat heeft gelopen ? Of heeft het spoor over de Nassaukade ooit in westelijke richting doorgelopen naar de Stieltjesstraat ? Een spoor zo dicht langs het toe- en afrit van de (oude) Koninginnebrug, lijkt een bijzonder onpraktische keuze. Wat waren we hier op het spoor ?

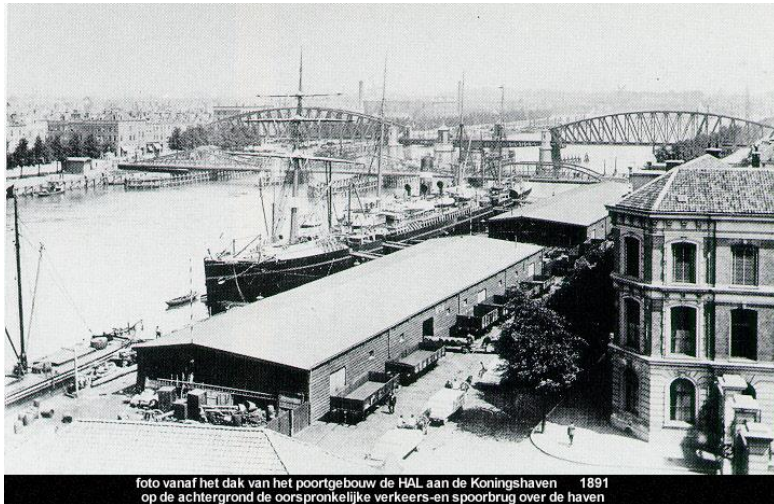
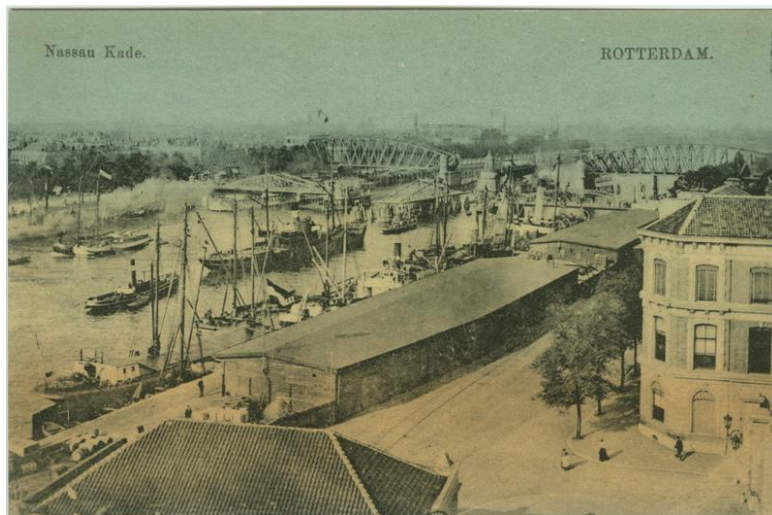


foto vanaf het dak van het poortgebouw de HAL aan de Koningshaven 1891
op de achtergrond de oorspronkelijke verkeers- en spoorbrug over de haven

HAL-aanlegkade aan de Stieltjesstraat / Koningshaven, 1891 .



Op deze prentbriefkaart, vanuit het zelfde gezichtspunt, is goed te zien dat er een spoor door de Stieltjesstraat naar het Poortgebouw toeloopt.



Ook aan de andere zijde van het Poortgebouw, is het doorlopende Havenspoor goed te zien. Vanaf de pier tussen de Binnen- en de Spoorweghaven, was een spoor dat rechtsaf sloeg, onder het Poortgebouw door, naar o.a. de HAL aanlegkade.



Dit fragment van een kaart toont de sporensituatie in de periode 1891-97 op en rond de Stieltjesstraat. Door de Entrepotstraat loopt geen Havenspoor. Het 'Boterlijntje' heeft bij de kerk, aan het einde van de Rosestraat, twee wissels. Naast het spoor naar de Nassaukade (rechtsaf), lopen twee sporen naar de Stieltjesstraat (linksaf). Eén spoor langs de waterkant, en het andere spoor loopt tussen de loodsen en de huizenrij. De ligging van deze sporen, dicht bij de toe- en afrit van de Koninginnebrug, is opmerkelijk. Het vreemde sporenraadsel is opgelost.



Deze prentbriefkaart ondersteunt bovenstaande conclusie; vanuit de Rosestraat liepen twee Havenspooren, over het Stieltjesplein en langs de oude Koninginnebrug, naar de Stieltjesstraat.

Vanaf 1897 werd er gewerkt aan de aanleg van de tramlijn van de Rosestraat naar Numansdorp en verder. Deze lijn werd op 2 mei 1898 in gebruik genomen. In eerste instantie lag het eindpunt van de tramlijn op het spoor 'onder de bomen' (naast de kerk). In 1901 opende de HAL haar nieuwe hoofdkantoor aan de Wilhelminakade, en verhuisde ook de

HAL-aanlegplaats naar die kade. In de periode hierna, verdween het Havenspoor uit de Stieltjesstraat. In 1905 opende de RTM haar nieuwe hoofdkantoor (tot dan toe gevestigd in de Isaïc Hubertstraat) aan de Rosestraat, toen werd ook het perronspoor met uitloop in de Entrepotstraat, in gebruik genomen. Het RTM-spoor naar de kade op de Stieltjesstraat, werd 1922 een raccordementspoor naar de Fa. Cornelder. Vanaf 1925 gebruikte de RTM het kadespoor zelf. Pas in 1926 stak de allereerste tram, de Koninginnebrug over.



Het RTM-hoofdkantoor uit 1905 . Achter de diender het RTM-spoor 'onder de bomen'. Tussen het stationsgebouw en de bomenrij: het SS-boterlijntje naar de margarinefabriek, circa 1910 .

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 .
- Afbeelding 48f.1: Hoofdkantoor RTM 1972 - Fotograaf: Ary Groeneveld. Bron: Stadsarchief Rotterdam.
- Afbeelding 48f.2: MD 1805 - Fotograaf: onbekend. Bron: www.rovm-digitaal.nl .
- Afbeelding 48f.3: HAL-aanlegkade 1891 - Fotograaf onbekend. Bron: www.oud-rotterdam.nl .
- Afbeelding 48f.4: Stieltjesstraat, prentbriefkaart - Fotograaf onbekend. Bron: Stadsarchief Rotterdam.
- Afbeelding 48f.5: Poortgebouw, prentbriefkaart - Fotograaf onbekend. Bron: Stadsarchief Rotterdam.
- Afbeelding 48f.6: Plattegrond - Tekenaar onbekend. Bron: www.beneluxspoor.net .
- Afbeelding 48f.7: Koninginnebrug, prentbriefkaart - Fotograaf onbekend. Bron: Stadsarchief Rotterdam.
- Afbeelding 48f.8: Hoofdkantoor RTM 1910, prentbriefkaart - Fotograaf onbekend. Bron: Stadsarch. Rotterdam.