Versie: 28 maart 2022

© Allan Kleiweg

Tijd.art. Stoomtram-Project, versie 8

Wie in de geschiedenis van de RTM duikt, komt soms onverwacht bijzondere informatie tegen. Zo ook onderstaand ingezonden bericht over het plan voor de aanleg van de tramlijn naar Numansdorp. Het artikel is van een onbekende redacteur, en is voor uw leesgemak hier integraal overgenomen uit het tijdschrift 'Nieuwe Vlaardingsche Courant' van zaterdag 2 maart 1895, inclusief tussenkoppen, volzinnen en enkele eventuele schrijf-, stijl-, tik- of zetfouten.

Stoomtram-Project

ROTTERDAM – ZUID-BEIJERLAND met zijtak naar OUD-BEIJERLAND
(Ingezonden.)

Reeds voor de achtste maal wordt de aanleg van een stoomtramweg in de Hoeksche Waard voorgesteld. Brachten enkelen het zoover den aanleg te omschrijven en het ontwerp aan de verschillende Gemeentebesturen in ons eiland ter kennisneming toe te zenden, verder kwam het niet, want de finantiëele steun bleef achterwege.

Het achtste, en naar men hoopt laatste ontwerp, zal misschien meer aanleiding tot bespreking en bewerking geven, althans sommige gemeentebesturen in de Hoeksche Waard hebben getracht, het voorstel tot aanleg van een stoomtram in ons eiland door de Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij, zooveel mogelijk finantiëel te steunen. Ook enkele polders hebben zich den aanleg aangetrokken en hier en daar heeft zich ook eene ambachtsheerlijkheid mede bemoeid, ja, de hulp van bijzondere personen werd zelfs nog aangeboden. En, als alle krachten worden bijgezet, dan zal 't misschien wel tot de langgewenschte onderneming komen; dat de zaak in ons eiland renderen zal, is voorzeker niet te betwijfelen. Algemeen wordt naar eene geschikte reis- en vervoermogelijkheid rechtstreeks naar de handelstad Rotterdam verwacht, vooral voor het vervoer van vee en een groote hoeveelheid landbouwproducten.

In het begin had de Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij zich voorgesteld van Rotterdam naar Numansdorp met een zijtak naar Oud-Beijerland. De gemeente Zuid-Beijerland kon zich hiermede niet geheel vereenigen; de Raad besloot dan ook, een subsidie van f 200,- gedurende tien jaren toe te kennen, indien de tramlijn in quaestie tot aan Zuid-Beijerland werd doorgetrokken. Door krachtige medewerking van enkele invloedrijke burgers schijnt dit in nadere overweging te zijn genomen, want thans wordt aan enkele gemeentebesturen ter

goedkeuring aangeboden een “een technisch ontwerp voor den aanleg en de inrichting van een stoomtramweg Rotterdam – Zuid-Beijerland met een zijtak naar Oud-Beijerland.”

De Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben de noodige concessie met algemene stemmen verleend, en wij zullen wenschen, dat het bedoelde ontwerp bij de Tweede en Eerste Kamer geenerlei bezwaren zal omtmoeten.

- - - - -

Extract uit het Memorie van Toelichting behoorende bij het aan de gemeentebesturen toegezonden “technisch ontwerp voor den aanleg en de inrichting van een *Stoomtramweg Rotterdam – Zuid-Beijerland met een zijtak naar Oud-Beijerland.”*

Gemeente Rotterdam. Als beginpunt is aangenomen het noordelijk punt van de Rosestraat op Feijenoord, waar een wissel is ontworpen met kruissporen, waardoor het rangeeren zeer vereenvoudigd wordt; van hieraf volgt de lijn de westzijde der straat tot aan de brug over het Mallegat, passeert deze aan de westzijde, om daarna de tweede Rosestraat te bereiken. Ter plaatse van de spoorweg kruising buigt de lijn buiten den openbare weg af, ten zuiden van de boomenrij, om daarna bij de buurt *Hillesluis* de grens der gemeente *IJsselmonde* te bereiken.

De totale lengte in de gemeente *Rotterdam* bedraagt 1720 M.

Van af het beginpunt der lijn is een verbindingslijn ontworpen, lopende langs de Stieltjesstraat naar het goederenstation der Staatsspoorwegen op *Feijenoord*; de lengte van deze verbindingslijn is 850 M.

Gemeente IJsselmonde I. Vanaf de grens der gemeente is de lijn ontworpen, ten oosten van het stoomgemaal van den Varkenoordschen polder door groenteland in dien polder, om ten zuiden van *Hillesluis* den Groenendijk te bereiken. Voor dit gedeelte is de onteigening van een huis en groenteland noodig.

Vóór den Groenendijk is de grens der gemeente *Charlois* gepasseerd. De lengte van den tramweg in dit gedeelte van de gemeente IJsselmonde bedraagt 200 M.

Gemeente Charlois. Van af de grens is de lijn ontworpen door den polder met een oprit naar den oostelijken bovenberm van den Groenendijk. Over de bermsloot is een vaste brug ontworpen.

Den Groenendijk volgend, komt de lijn met een bocht op den Rijkstraatweg. Was het mogelijk van af de gemeente *Rolterdam* met de lijn buiten den kunstweg te blijven, langs bovengenoemden straatweg is de lijn langs de zuidwestzijde, over ongeveer 1550 M. in de bestrating, ontworpen. De totale lengte van den tramweg in deze gemeente bedraagt 3210 M.

Gemeente IJsselmonde II. Van af de grens der gemeente wordt de Rijksstraatweg over eene lengte over ongeveer 650 M. gevolgd, waarna de lijn naar het zuiden afbuigt, om door te onteigenen land in den polder *Smeetsland* en *Van der Woudensland* den Achterweg op de grens der gemeente *Barendrecht* te bereiken.

De lengte van den tramweg in dit gedeelte van de gemeente *IJsselmonde* bedraagt 1010 M.

Gemeente Barendrecht. Van af den Achterweg, over welks zuidelijken bermsloot een brug is ontworpen, is de tramweg in bijna rechte richting naar den noordelijken toegangsweg van de provinciale brug over de Oude Maas bij *Barendrecht*.

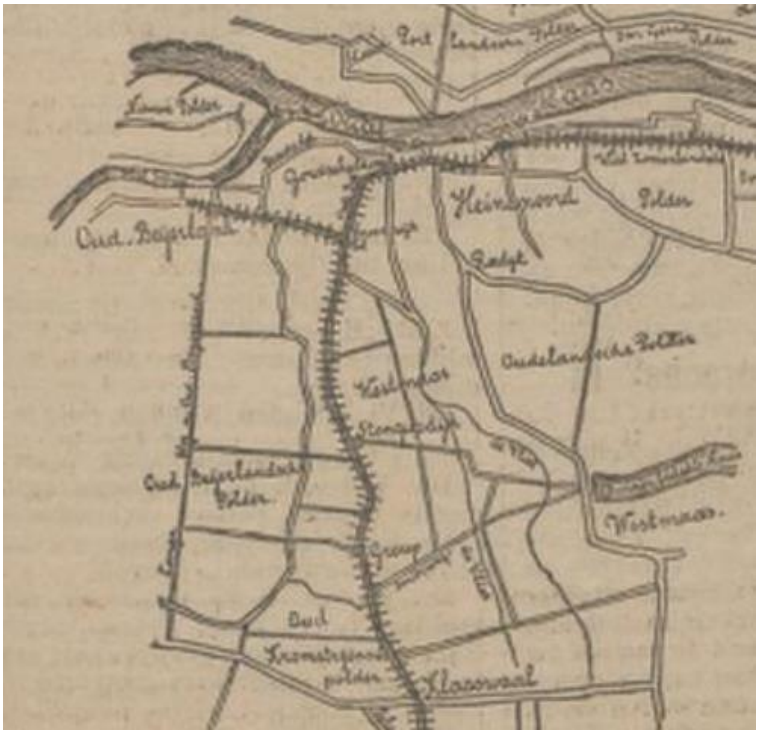
Voor dit gedeelte tramweg zal de benoodigde oppervlakte geheel onteigend moeten worden. De lijn is zoodanig ontworpen, dat schadelijke eigendomssnijdingen zooveel mogelijk worden voorkomen, waardoor echter met name op den Voordijk te *Barendrecht* een huisje mede in de termen van onteigening zal vallen.

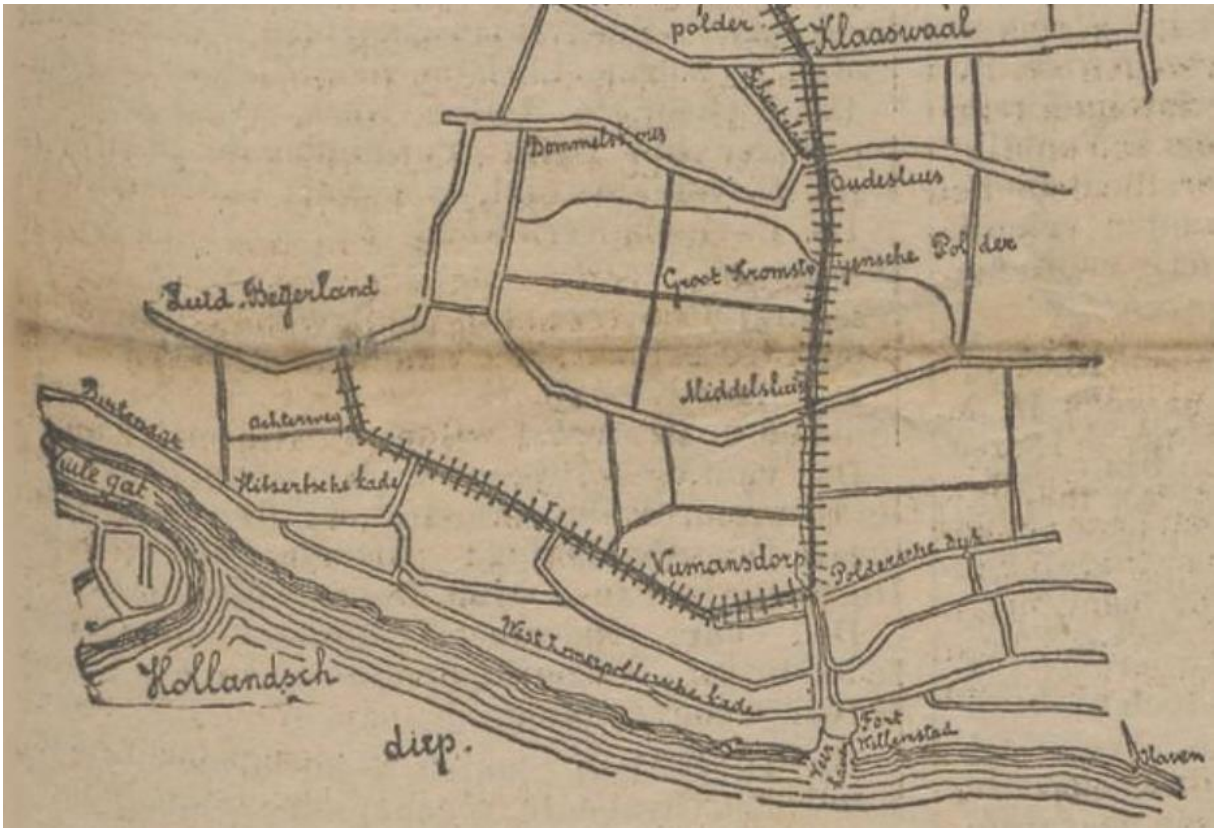
De lijn loopt nu van af de Achterdijk door den Binnenlandschen polder naar den Voordijk, kruist dezen, daalt af in den Buitenlandschen polder en door dien polder naar den Middeldijk, kruist dezen, om weder af te dalen in den *Zuidpolder*, waarna met een oprit, de Achter-Zeedijk wordt bereikt.

Ten zuiden van den Voordijk is gedacht het afgesneden stuk land op dijkshoogte te brengen en daarop een emplacement, met wisselplaats voor de kom der gemeente *Barendrecht*, ontworpen. Door de onteigening bij den Middeldijk is de gelegenheid als van zelf aangeboden voor een klein emplacement tot het lossen en laden van goederen.

Van af den Achterdijk is den tramweg geprojecteerd op den westelijke berm van den noordelijken toegangsweg naar de brug; nabij de brug wordt de berm verlaten om de brug te kunnen passeeren. De ligging van het tramspoor is door de constructie dier brug zelf bepaald.

De grens der gemeente *Barendrecht* loopt ongeveer over de brug, zoodat te dier plaatse de lijn komt in de gemeente *Heinenoord*. De totale lengte tramweg in de gemeente Barendrecht bedraagt 4380 M.





Gemeente Heinenoord. Van af de grens der gemeente volgt de tramlijn eerst de zuidelijk gedeelte van de provinciale brug, om daarna de westelijke berm van den zuidelijken toegangsweg te bereiken en dezen te volgen tot nabij den dijk van den Oost-Zomerlandschen

polder; met een boog wordt deze dijk gekruist, waarna den tramweg langs het binnentalud afdalend is ontworpen tot op zoodanige afstand uit den benedenberm, dat deze voor het verkeer geheel vrij blijft. Het binnentalud van meergenoemden dijk wordt gevold tot den haven van *Heinenoord* om den oostelijken havendijk met een oprit te bereiken.

Over de haven is ontworpen: een ophaalbrug met aan weerszijden een aansluitende vaste brug; ten westen dier brug loopt de lijn door de Heinenoordsche gorzen op eigen baan ter dijkhoogte tot den noordelijken berm van den Oud-Heinenoordschen dijk. Door verbreeding van de baan in de buitengorzen is het terrein voor wisselplaats en emplacement gevormd.

De noordelijke bovenberm wordt gevolgd tot aan de buurt *Goidschalxoord*, alwaar de trambaan over ongeveer 400 M. lengte met de kunstweg samenvalt. Vervolgens kon de baan weder op den noordelijken berm ontworpen worden tot aan den molen van *Goidschalxoord.* Even voorbij dien molen wordt de kunstweg gekruist van den zuidelijken berm evolgt dezen tot aan den grens der gemeente.

De totale lengte van de trambaan in de gemeente Heinenoord bedraagt 6865 M.

Gemeente Mijnsheerenland. Van af de grens der gemeente vervolgt de trambaan den oostelijken berm, die hier met boomen is beplant. Om den voorgeschreven afstand van de boomen te kunnen behouden, zou den tramweg gedeeltelijk in de kunstweg vallen; reden waarom, zoo hier als elders in de richting van *Numansdorp*, eene verbreeding aan de westzijde van de kunstweg is ontworpen ter breedte van het gedeelte, dat aan de oostzijde wordt ingenomen.

Nabij den tol bij Krooswijk is de tramweg zoowel ter passeering van het tolhuis als ter verkrijging van eene goede aansluiting aan den zijtak naar *Oud-Beijerland* in klinkerbestrating ontworpen. Ten zuiden van den tol volgt de tramlijn weder den oostelijken berm van Stougjesdijk; ook hier is eene verbreeding aan de westzijde van den verharde weg ontworpen.

De lengte van den tramweg in de gemeente *Mijnsheerenland* bedraagt 2840 M.

Gemeente Westmaas. In deze gemeente wordt eveneens de oostelijke berm van den Stougjesdijk voor de lijn benuttigd. Voor de verbreiding van den bestaande kunstweg zal eene kleine onteigening nodig zijn.

De lengte in de gemeente *Westmaas* bedraagt 2030 M.

Gemeente Klaaswaal. Van af de grens der gemeente tot nabij de bebouwde kom ligt de trambaan nog vrij op den oostelijken berm.

Daarna is de tramlijn in de bestrating ontworpen om daarin over eene lengte van ± 200 M. te blijven; verder komt de lijn met een bocht op den westelijken berm van den dijk. Door onteigening van een paar huisjes te *Klaaswaal*, staande in het talud van den dijk wordt gelegenheid geboden om geleidelijk in den Nieuw-Kromstrijenschen polder af te dalen. Vandaar wordt door onteigening, ten oosten lans den Krommen Weg, de lijn tot de grens der gemeente op eigen baan aangelegd.

Over de zuidelijke bermsloot van de Oud-Kromstrijensche dijk is een brug ontworpen. Voor den oprit naar den Nieuw-Kromstrijenschen dijk is gelegenheid een zijspoor te maken tot lossing en lading van goederen. In dien oprit is over de noordelijke bermsloot een brug ontworpen.

De lengte van de tramlijn in de gemeente *Klaaswaal* bedraagt 2280 M.

Gemeente Numansdorp. Van af de kruin van den Nieuw-Kromstrijenschen dijk tot de buurt Oud Sluis daalt de weg onder een helling naar den westelijken berm van den Havenweg in den Groot-Nieuwstrijenschen polder. Ten einde buiten den weg voor het gewone verkeer te blijven, is een gedeelte van de afrit als viaduct ontworpen.

Tot nabij de buurt Middelsluis blijft de tram geheel op den berm van de weg achter de boomen; evenzoo is eene afzonderlijke brug over het Oude Diep ontworpen. In de buurt Middelsluis loopt de tramlijn over een lengte van ongeveer 300 M. door de bestrating, terwijl op het breedste gedeelte een tweede spoor is ontworpen voor den goederendienst.

De brug is gedacht, nieuw, zoo breed te maken, dat ze zoowel voor het tramweg- a+s voor het hewone verkeer dienstbaar is. Van af de Groot-Kromstrijenschen dijk is de trambaan wederom ontworpen op den berm van den weg ten westen van de boomenrij met een vrije brug naast de bestaande. Op enkele plaatsen wordt tot behoud van die richting kleine onteigeningen vereischt.

Behalve ter plaatse van den tol te *Numansdorp*, alwaar de tramlijn gedeeltelijk in de bestrating komt, ligt de weg overigens in den berm tot aan de brug bij de Buitensluis, die, na voldoende versterkt en verbreed te zijn de passage moet aanbieden, vanwaar af de tramweg aan de oostzijde van de bestrating ligt, om met een boog het pleintje aan het eind van de straat en nde haven over te steken. Van af de westzijde van de haven is de tramweg geprojecteerd op het te onteigenen terrein en verder op de aldaar te dempen en te rioleeren bermsloot van den Numansdorpschen dijk. Verder wordt de tramweg gevormd door verbreeding van den benedenberm van dien dijk tot aan den afrit nabij den molen. Van af dit punt wordt door een verbreeding op het binnentalud van den dijk de trambaan gevormd, waarvoor de op dit talud staande boomen gerooid moeten worden. De tramweg volgt nu op deze wijze het binnentalud van den dijk tot aan de grens der gemeente.

Een wisselplaats met los- en laadspoor is ontworpen aan de westzijde van de haven, terwijl tevens in de nabijheid van het pleintje een los- en laadspoor is gedacht. De lengte van de lijn in de gemeente *Numansdorp* bedraagt 7445 M.

Gemeente Zuid-Beijerland. Van af de grens der gemeente volgt de trambaan het binnentalud van de Schenkeldijk (verlengde van de Numanspolderschen dijk.) Van af dit punt buigt de baan af naar den buitenkant van den benedenberm, om vervolgens nabij de Schansdijk, door demping van den bermsloot, het eindpunt te bereiken.

De lengte van de lijn in de gemeente *Zuid-Beijerland* bedraagt 1255 M.

Het artikel gaat hieronder verder …

Z i j t a k n a a r O u d- B e i j e r l a n d.

Gemeente Mijnsheerenland. Van af het wissel nabij den tol te Krooswijk buigt de lijn in westelijke richting af naar den zuidelijken bovenberm van den Oud-Beijelandschen dijk en volgt dezen vrij van den weg voor gewoon verkeer, tot aan de grens der gemeente Oud-Beijerland. De lengte bedraagt 618 M.

Gemeente Oud-Beijerland. Van af de grens der gemeente blijft de tramweg ontworpen, eveneens vrij van den weg voor gewoon verkeer, over een lengte van ongeveer 500 M., waarna ze in de bestrating ligt tot aan het eindpunt op de Markt te Oud-Beijerland.

De lengte bedraagt 1572 M.

Recaputalatie der lengten.

HOOFDLIJN.			
Gemeente	Rotterdam	1720	M.
“	IJsselmonde I	200	“
“	Charlois	3210	“
“	IJsselmonde II	1010	“
“	Barendrecht	4380	“
“	Heinenoord	6865	“
“	Mijnsheerenland	2840	“
“	Westmaas	2030	“
“	Klaaswaal	2280	“
“	Numansdorp	7445	“
“	Zuid-Beijerland	1255	“
Totaal hoofdlijn		33235	M.
ZIJLIJN.			
Gemeente	Mijnsheerenland	618	M.
“	Oud-Beijerland	1572	“
Totaal zijlijn		2190	M.
Totaal generaal		35425	M.

Telefoon.

Het ligt in de bedoeling, bij bekoming vergunning daartoe, langs den geheele tramweg een telefoongeleiding met eenige tusschenstations te maken, ter bevordering van den geregelden dienst.

Voor de samenstelling zal materiëel, als bij den Rijkstelegraafdienst in gebruik is, worden gebezigd.

Het artikel gaat hieronder verder …

Beschouwing

- De komst van de eerste tramlijn naar de Hoeksche Waard was geen gemakkelijke bevalling. Meerdere keren werden gedetailleerde plannen opgesteld, ter bespreking voorgelegd, en tot zevenmaal toe stranden de plannen op de financiering van de aanleg. Uiteindelijk werden in 1896-97 knopen doorgehakt, waren Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland bereid om renteloze leningen beschikbaar te stellen, en kon de bouw een aanvang nemen. Omstreeks 1894-95 moet Ir. Jan Schotel Cz., de ontwerper van de tramlijnen, met een koetsje het wijde polderland zijn ingetrokken om ter plaatse, met ondersteuning van enkele landmeters en een kaartenmaker, tal van keuzes te maken. Hier komt de tramlijn op de dijk te lopen, daar beneden langs. Hier komt een stationsgebouw, daar een bruggetje over een poldervaart.

- De gemeentebesturen en notabelen in de Hoeksche Waard hadden eerder ingezet op de aanleg van een spoorlijn, maar daar waren de spoorwegmaatschappijen niet in geïnteresseerd. Een bijkomende factor was dat voor een spoorlijn, de Barendrechtse Brug dan flink versterkt moest worden, en dat was een erg kostbare zaak. De aanleg van een tramlijn, was een stuk betaalbaarder, en bovendien was en lijn met Kaapspoor zeer flexibel. Met Kaapspoor kon men krappe bochten aanleggen die bij een spoorlijn technisch onmogelijk zouden zijn. Niettemin, de tramlijn werd toch gezien als een troostprijs. Met financiële steun vanuit de provincie wilde de RTM uiteindelijk wel de aanleg en exploitatie op zich nemen.

- Met de komst van de stoomtram waren de inwoners niet langer afhankelijk van de slome bootdiensten; men kon nu in de ochtend naar Rotterdam reizen, winkelen, handelen of vergaderen, en ’s avonds weer met de tram naar huis rijden. De Hoeksche Waard werd ook bereikbaar voor bezoekers van elders. Maar nog belangrijker was dat de melkveehouders, veehouders, landbouwers en tuinbouwers, hun melk, dieren of producten op een snelle manier naar Rotterdam konden vervoeren en daar voor een goede prijs verkopen. De komst van de tram bracht daardoor grote welvaart voor de inwoners van de Hoeksche Waard.

- Een interessant detail is dat men reeds in 1895 aanbeveelt een telefoonlijn aan te leggen, om de interne communicatie tussen de ‘verkeersleiding’ en de stations mogelijk te maken. De RTM zou later een vergunning verwerven voor de aanleg en beheer van een eigen telefoonnet en daar tot in de jaren ’60 dankbaar gebruik van maken. Dankzij dit eigen telefoonnet kon men gedurende de Tweede Wereldoorlog zelfs, buiten het zicht en gehoor van de Duitse bezetters, ondergrondse verzetsgroepen ondersteunen.

De aanleg van de tramlijn naar Numansdorp, maakte van de Rosestraat een belangrijk trameindpunt. Oorspronkelijk vertrokken alle stoomtrams van het spoor 'onder de bomen'. Aan de bomenrij links kunnen we zien dat de afslag naar het latere perronspoor er nog niet is. Rosestraat, circa 1899 .

De Barendrechtse Brug uit 1888, hier nog zonder 'hef', was ongeschikt voor het gebruik als spoorbrug. Een 'lightrail' stoomtram, kon er wel gebruik van maken. Circa 1900 .

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 .
- Bron artikel: Delpher, dagblad 'Nieuwe Vlaardingsche Courant' van 2 juli 1895, bladzijde 8. Auteur onbekend. Link naar originele publicatie: https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMSAVL02:000495027:mpeg21:p00008 .
- Bron 3x Plattegrond-knipsel: Delpher, dagblad 'Rotterdamsch Nieuwsblad' van 11 maart 1895, bladzijde 9. Tekenaar onbekend. Link naar originele publicatie: https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010167191:mpeg21:p009 .
- Afbeelding 53b.1: Rosestraat, prentbriefkaart - Fotograaf onbekend. Bron: www.nl.pinterest.com .
- Afbeelding 53b.2: Barendrechtse Brug, prentbriefkaart - Fotograaf onbekend. Bron: www.europafietsers.nl .