



Versie: 10 november 2021

N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



© Allan Kleiweg

Tijd.art. Leugen op wielen

Wie in de geschiedenis van de RTM duikt, komt soms onverwachte pareltjes tegen. Zo ook onderstaande berichten over haveloze hokken, staanplaatsen en de winterdienstregeling van veerdiensten van een concurrent van de RTM. De artikelen zijn samengesteld door onbekende redacteurs, en zijn overgenomen van één bladzijde uit het blad 'Eilanden-Nieuws' van woensdag 8 oktober 1952, inclusief tussenkoppen, volzinnen en enkele eventuele schrijf-, stijl-, tik- of zetfouten.

Lezers aan 't woord

De Rotterdamse Tram is de leugen op wielen !

Mijnheer de redacteur,

De geruisloze revolutie van de verkeersverhouding op Flakkee zet zich voort. Was er de vorige maal, toen de E.F.A.O. aan de RTM werd verbonden nog enig protest, thans nu blijkens de pas ingegane dienstregeling een groot deel van ons eiland zo goed als geheel blijft verstoken van autobusdiensten, heb ik nog niet veel gemerkt van enige actie hiertegen. Moeten wij evenwel dit alles maar voetstoots aannemen ? Mijns inziens past hier slechts een krachtige actie, die zich niet beperkt tot het verzenden van een verzoeg aan de R.T.M. en verkeersinspectie.

Door de jongste maatregel wordt de klok een heel eind terug gezet. De heer Van Zuijnen zal het wel niet met mij eens zijn, en gaat waarschijnlijk betogen, dat 40 jaar geleden elke drie uur een tram reed, en nu elke twee uur. Inderdaad een geweldige vooruitgang, waarop de R.T.M. trots kan wijzen ! Om in de trant te blijven, 40 jaren geleden waren de wagens waarschijnlijk nog nieuw en goed onderhouden of waren er toen ook al tweedehands rijtuigen te koop ? Nu zijn het verveloze, haveloze hokken.

Piet Bakker heeft in Elseviers Weekblad van 21 juli 1951 de tram als volgt geschetst: "drie schuren op wiertjes scharrelen langzaam en hobbelen lang de smalle rails." Dat is goed getypeerd.

Toch waag ik het daarnaast een andere typering te geven: ik zou de tram willen noemen "de leugen op wielen." Vergelijk U eens het moderne treinstel, zoals dat bijvoorbeeld op de omslag van de nu ter ziele gegane dienstregeling, met het vehikel, dat zich niet alleen over

ons eiland voortbeweegt, maar zich zelfs in het hart van de Maasstad durft wagen. Is het geen leugen tegenover de techniek, tegenover de werkelijke behoeften van het verkeer !

Maar de R.T.M. is wel vooruitstrevend, immers het personeel is onlangs voorzien van nieuwe dure machines, waardoor ze wandelende kasregisters en telmachines der R.T.M. zijn geworden. Het maakt evenwel de indruk dat die hoge uitgaaf wordt afgeschreven op de eilandbewoners, door een dienst te handhaven met totaal versleten materiaal. Ik houd mijn hart vast bij de gedachte dat het personeel nog eens in keurige uniformen zal worden gestoken. ik vrees namelijk, dat die uitgaaf dan moet worden goedgeemaakt, door de passagiers met goederenwagens te vervoeren.

Waar toe dit betoog ? Naar mijn mening wordt hier onrecht gepleegd, gespot met de werkelijke belangen van onze gemeenschap. De rollen worden omgedraaid in zoverre als de directie der R.T.M. decreteert dat niet de consumenten, in casu de passagiers de verkeersbehoefte de wijze van vervoer bepalen, maar de directie decreteert, dat de passagiers zich bij regen en ontij moeten laten verkleumen op de eenzame perrons, ver buiten de centra van de dorpen gelegen.

Wil de directie graag trammetje spelen ? Goed, laten wij haar met Sint Nicolaas een speelgoedtrein cadeau doen, dan kan ze haar spel nog vervolmaken en zich de hele dag binnenskamers verlustigen, met een trein en met en passagiers, die niet klagen. Als aan ons eiland dan maar de verkeersmiddelen worden geschonken die het werkelijk nodig heeft.

Maar terzake: wat moeten we nu doen ? Dat wil ik overlaten aan de gemeenteraden en andere colleges en personen die zich voor het gemeenschapsbelang interesseren. Laten wij ons desnoods met een petitie tot de Kroon wenden. Als wij alles slikken wat de R.T.M. ons gelieft op te leggen, hebben wij niet beter verdiend. J.

Naschrift.

Maandagmorgen werd onze redactie opgebeld, dat met de tram van 7.53 uit Ouddorp meerdere passagiers moesten staan. Er waren te weinig rijtuigen aangehaakt. Er zijn legio klachten over het vervoer, men trekt zich er niets van aan. Wij zijn aan de willekeur van de R.T.M. overgeleverd. (Red.)

- / -

Winterdienst v.d. Schuyt

Enkele wijzigingen, vooral in de dienst Den Bommel – Numansdorp

Ooltgensplaat – Dintelsas vrij stabiel

De eerste afvaart van **Den Bommel** is met een half uur vervroegd en vertrekt nu 6 uur. Voor beurs- en marktbezoekers is dit zeer zeker een flinke verbetering. De tweede dienst gaat een kwartier vroeger nl. om 8.30 uur. De derde dienst om 11 uur (is 10 minuten vroeger als de

zomerdienst) Vaart 4 en 5 is het zelfde gebleven 13.40 en 16 uur, terwijl de laatste vaart om 18 uur vertrekt en ook 10 minuten vroeger is gesteld.

Slechte aansluitingen van de R.T.M.

De eerste vaart van **Numansdorp** is met 15 minuten vervroegd en vertrekt 7.15 uur. Eveneens de tweede vaart die om 9.45 uur vertrekt. De derde dienst gaat 5 minuten vroeger nl. om 12.15 uur. Vaart 4 is de zelfde tijd gebleven (14.50), terwijl de diensten 5 en 6 nu 10 minuten vroeger zijn gesteld en om 17.- resp. 19.10 uur vertrekken. De late dienst is voor de winter vervallen. Zondags geen dienst.

De aansluitingen van de tram zijn slecht, vooral vanaf Rotterdam, waarbij de aankomst te Numansdorp-haven bijna geen aansluiting geeft op de boot. Om bv. een voorbeeld te noemen: aankomst tram 9.55 uur, maar de boot is 9.45 uur, dus 10 minuten vroeger vertrokken. Alleen de tram die om 16.55 uur aankomt heeft een goede aansluiting op de boot, die 17.00 uur vertrekt.

Bij de dienst **Ooltgensplaat (Sluishaven) – Dintelsas** zijn de eerste 6 vaarten gelijk gebleven. De overige hebben enkele wijzigingen ondergaan. De afvaart van **Dintelsas** van 17.00 uur is nu 17.30 geworden en die van 18.30 uur nu 19.00 uur. De afvaart van **Ooltgensplaat** om 16.15 is gesteld op 16.30 uur, van 17.45 op 18.15 uur en die van 19.30 op 19.45 uur. De laatste dienst visa versa is ook hier vervallen. Zondags geen dienst. Voor vaarten op feestdagen raadplege men de dienstregeling, die gratis verkrijgbaar zijn bij de conducteurs en het hoofdkantoor der fa. van der Schuyt, Oosterkade 9, Rotterdam. Tel. 27320.

Beschouwing

- De sneer over de overname van de Eerste Flakkeesche Autobus Onderneming (EFAO) door de RTM en afwijzing van tramdiensten, is wrang. Het waren aantoonbaar de tram- en veerdiensten van de RTM die Goeree-Overflakkee uit haar geografische isolement haalden, die de melk van veehouders naar de melkfabrieken brachten, tuinbouwproducten naar de groenteveiling vervoerden en het eiland grote welvaart brachten. Flakkee was ondankbaar.

- De schrijver uit zich neerbuigend naar de RTM-directie, die graag trammetje zou willen spelen. Tegelijkertijd hoopt de schrijver dat er aan Flakkee moderne verkeersmiddelen (lees: bussen) geschonken zullen worden. Hij adviseert terloops om de Kroon voor de geschenken te benaderen. Dit schaamteloos opportunisme leidde uiteraard niet tot enige verbetering.

- Men dient zich te realiseren dat de RTM al in 1931 de minister van Waterstaat had verzocht haar tramdiensten op Flakkee te mogen staken. Dat werd, na consultatie van o.a. de burgemeesters, geweigerd. Voor de ruilverkaveling na de Watersnoodramp, was het wegennet op Flakkee grotendeels ongeschikt voor busdiensten. De RTM moest overeenkomstig haar concessie, de tramdiensten voortzetten, en de ontevredenheid groeide.

- Het runnen van en trambedrijf is mensenwerk, en daarbij begaat men wel eens een vergissing. Er zal eens een rijtuig niet beschikbaar zijn geweest of men was mogelijk vergeten het rijtuig aan te koppelen. In het naschrift wordt er gewag van gemaakt dat men

eens zelfs moest staan in een drukke ochtendtram. Het opkloppen van het niet beschikbaar zijn van een extra rijtuig, gaat erg ver. De oorzaak van de situatie was niet bekend. Was er een ruit gebarsten? Een deur vastgelopen? De conclusie: “Men trekt zich er niets van aan”, is zeker voorbarig en te zwaar aangezet. Het rijdend materieel en alle apparaten kunnen soms gewoon stuk gaan ...

- De redactie van ‘Eilanden Nieuws’ vermeldt verder dat de RTM niet goed aansluit op de veerdiensten van haar concurrent Van der Schuyt. De RTM getroostte zich grote moeite om reizen met de eigen tram- en veerdiensten op elkaar te laten aansluiten. Het lijkt een simpel feit dat de belangen van een concurrerende rederij minder zwaar wogen.



Omslag winterdienstregeling 1951-52 met motorrijtuig M 1701 met tram. Ontwerp: Henry Tap.

Het artikel gaat hieronder verder ...



Drukke bij de RTM. 1943 .

Bronnen:

- Bron artikelen: <https://krantenbankzeeland.nl> - Eilanden-Nieuws, 8 oktober 1952, bladzijde 8 . Auteur: 'J'. Link naar originele publicatie: <https://krantenbankzeeland.nl/issue/eni/1952-10-08/edition/null/page/3> .
- Afbeelding 55f.1: Omslag dienstregeling - Ontwerper: Henry Tap.
- Afbeelding 55f.2: Drukke - Fotograaf onbekend. Coll. Nico Spilt. Bron: http://www.nicospilt.com/index_index_toenenu.htm .