



Versie: 19 mei 2020

N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



© Allan Kleiweg

Tijd.art. Het ijslijntje naar Stellendam-Haven

Onderstaand artikel werd geschreven door dhr. Cor Koster voor het Rotterdamse huis-aan-huis-blad 'Het Zuiden'. Het is in 1985 opgenomen in het boekje 'Uit de geschiedenis van de Rotterdamse stoomtram, deel 2'. Het artikel is voor uw leesgemak hier integraal overgenomen. Inclusief tussenkoppen, volzinnen en enkele eventuele schrijf-, stijl-, tik- of zetfouten.

Het “ijs-lijntje” naar de Stellendamse haven

In onzer vorige hoofdstukken beloofden wij u iets te vertellen over een RTM-lijntje, waar slechts enkele onzer lezers herinnering aan hebben, of er iets over weten “van-horen-zeggen”. Zij weten waarschijnlijk wel, dat de RTM haar “melk-, boter- en groente-lijntje” had. Dat lijntje liep vanaf het station Rosestraat via de Roentgenstraat naar de toenmalige melk- en boterfabriek van Van den Berh en Jurgens enerzijds en naar de groente- en fruitveiling “De Zuid-Hollandsche Eilanden” anderzijds. (In de loop der jaren werd genoemde veiling verplaatst naar de Waalhaven. Een aantal jaren geleden werd de centrale veiling voor Goeree-Overflakkee te Middelharnis overgenomen door de groente- en fruitveiling “De Zuid-Hollandsche Eilanden”).

Doch weten onze lezers, dat de RTM ook haar ijs-lijntje heeft gehad? Als u het niet weet, dan kunnen wij dat begrijpen, daar dit lijntje nu niet bepaald in de directe omgeving van Rotterdam lag. Dat was namelijk te vinden te Stellendam, dus de gemeente, waar zich een groot deel van de herinneringen van de oud-machinist in ons verhaal afspeelde.

Bij de aanleg van de banen (1906-1909) voor de stoomtramdiensten op Goeree-Overflakkee werd vanaf het hoofdspoor nabij het station Stellendam een zijlijn aangelegd naar Stellendamhaven. Dit spoor lag rechts van de dorpskom, gezien vanaf het station. De lengte van de baan bedroeg 1800 meter, gerekend vanaf de wissel in het hoofdspoor bij de Stelleweg. Deze lijn werd alleen in de wintermaanden gebruikt, tijdens zeer zware en langdurige vorst.

Als de veerboot van de dienst Hellevoetsluis–Middelharnis v.v. door zware ijsgang op het Haringvliet de haven van Middelharnis niet kon binnenlopen, week deze uit naar Stellendam. De RTM had daar namelijk bij de aanleg van de trambanen op Goeree-Overflakkee een aanlegsteiger in open water laten aanbrengen. Dit had het voordeel, dat de kapitein van de

veerboot “Minister Ph.W. van der Sleijden” te allen tijde tijdens zware ijsgang zijn passagiers vanaf Hellevoetsluis naar Goeree-Overflakkee kon overzetten. Na wat gemanoeuvree door het zware drijfijls lukte het hem meestentijds zijn boot “aan het steiger te krijgen”, zoals dat heette. De overtocht van Hellevoetsluis naar Stellendam varieerde van één tot twee uur al naar gelang het getij. In normale omstandigheden werd de overtocht Hellevoetsluis–Middelharnishaven in een half uur volbracht. Bij zware ijsgang en tegenstroom kon de oversteek op de laatstgenoemde van vijf tot zes uur uitlopen, zoals wij persoonlijk hebben meegemaakt !

Extra “boottram”

Oordeelde de kapitein van de veerboot het nodig koers te zetten naar Stellendam, in plaats van naar Middelharnishaven, dan gaf hij dit tijdig via de diensttelefoon door aan de stationschef te Middelharnis. Deze op zijn beurt droeg er zorg voor dat de trampassagiers in plaats van Middelharnishaven naar Stellendam werden vervoerd.

In omgekeerde richting werden de passagiers, die met de veerboot waren overgezet, naar Middelharnis of een der tussengelegen plaatsen vervoerd. Als extra tram voor dit vervoer deed meestal dienst de tram van het traject Middelharnis–Ouddorp. Na aankomst van de “boot”-tram te Middelharnis konden de passagiers voor de richting Ooltgensplaat overstappen in de aan het station gereedstaande tram van de lijn Middelharnis–Ooltgensplaat v.v. Een paar minuten na vertrek van eerstgenoemde tram vertrok de tram richting Ouddorp; ook al was deze pas teruggekeerd van Stellendamhaven, de dienst naar Ouddorp en terug mocht omwille van de klanten van de RTM niet vervallen.

Natuurlijk verliepen de diensten niet zoals deze aangegeven stonden in de dienstregeling, doch de Flakkeeënaars waren in de wintertijd bij ijsgang op het Haringvliet op dit gebied wel wat gewend. Zij wisten dat de mannen van de veerboot al het mogelijke in het werk stelden om de verbinding met de vaste wal in stand te houden. Het ongerief van lang durende overtochten namen zij op de koop toe ...

Wij vermelden dit, omdat er jaren geleden over de geschiedenis van Goeree-Overflakkee geschreven door een oud-inwoner van dat eiland, van de pers kwam. In dat boekje werd onder meer aan het hier genoemde “ijs”-tramlijn herinnerd. Er werd aan toegevoegd dat de RTM nooit de lijn nimmer heeft gebruikt voor het doel waarvoor deze was aangelegd. Die stelling houdt in, dat de veerboot ook nimmer de overtocht naar Stellendam zou hebben gemaakt.

Dat moeten we beslist tegenspreken. Wij, die in vroeger jaren de “ups and downs” van de stoomtram op Flakkee van zeer nabij hebben meegemaakt, weten uit ervaring dat de veerboot “Minister Ph.W. van der Sleijden” enkele malen tijdens zware ijsgang de steven naar Stellendam wendde in plaats van naar Middelharnishaven. Nog herinneren wij ons de namen van de conducteurs, machinisten en stokers die dienst hebben gedaan op de trams, die aansluiting gaven op de bootdienst Hellevoetsluis–Stellendam v.v.

Toen het Zuiderdiep, waarin de aanlegsteiger voor de veerboot was gelegen, zodanig verzandde, dat aanleggen van de veerboot voor de steiger te riskant werd, verviel voor de “Minister” tijdens de ijsgang de uitwijkmogelijkheid naar Stellendam. ’t Is maar dat u het

weet. Bovenstaande te vermelden is tevens van belang voor de geschiedschrijving van de stoomtram op Goeree-Overflakkee gedurende de jaren 1909 tot 1956 .

Koper zat “goed” ...

Volledigheidshalve zij vermeld, dat de aarden baan van het “ijs-lijntje”, nadat in de loop der jaren de spoorstaven ervan waren verwijderd, door de RTM in het jaar 1952 voor de prijs van ongeveer f 8.000,= werd verkocht aan de landbouwer P.D. Sieling te Melissant. (De heer Sieling verwierf o.a. bekendheid door zijn jarenlang volgehouden strijd om “zijn” eiland uit het isolement te verlossen. Zijn strijd werd uiteindelijk beloond met de realisering van de vaste oeververbinding in de vorm van de Haringvlietbrug. Gedurende enkele jaren was hij president-commissaris van de stichting “Brug-Haringvliet”).

“Met de koop van die oude trambaan zat ik, na achteraf bleek, goed. Aanvankelijk kon de RTM geen koper voor de aarden baan vinden, totdat zij bij mij aanklopte,” vertelde Sieling ons. “Na de Watersnood van 1 februari 1953 werd de grond van de baan door Rijkswaterstaat gebruikt om gaten te dichten. Ook het op de aarden baan liggende grint heeft bij het dichten van gaten in wegen goede diensten bewezen.

Al met al heeft het “ijs-lijntje”, nadat het al jarenlang niet meer door de tram gebruikt werd, toch nog goede diensten aan de gemeenschap bewezen. Rijkswaterstaat betaalde mij een goede prijs voor de aarde en het grint van de baan. Hierbij moet u ook niet vergeten, dat er heel wat aarde van de baan af te halen was, gezien het feit, dat hij vanaf de Stelleweg naar de dijk buiten de dorpskom hoog opliep”, aldus de heer Sieling.



ss Minister C. Lelij in de Tramhaven te Hellevoetsluis.

Het artikel gaat hieronder verder ...



*ss Minister Ph.W. van der Sleijden ploegt zich door
het ijs over het Haringvliet.*

Bronnen:

- Bron artikel: C.M. Koster (red. M.H. van der Most en H. Ontrop), Uit de geschiedenis van de Rotterdamse Stoomtram deel 2 (Schoorl, Nederland: Uitgeverij Pirola, oktober 1985), ISBN: 90-6455-038-7, 128 bladzijden. Overgenomen met toestemming van de samensteller. Oorspronkelijk gepubliceerd in weekblad "Het Zuiden".
- Afbeelding 55i.1: ss Min. C. Lelij - Fotograaf onbekend. Bron: www.serc.nl.
- Afbeelding 55i.2: ss Min. Ph.W. van der Sleijden - Fotograaf onbekend, coll. G. van Slooten.

- > **BONUS: Reactie op Kosterboek-aanbod**
- > **BONUS: Originele inleiding van Van Zijlen**