



Versie: 23 februari 2022

# N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



© Allan Kleiweg

## De directie

> **Onderaan deze pagina staan LINKEN naar meerdere vervolgartikelen.**

De meeste trambedrijven opereerden in pakweg de eerste helft van de 20<sup>ste</sup> eeuw, voor zover het geen stadstramnetten betrof, in de marges van de spoorwegmaatschappijen. Die verzorgden het vervoer tussen de verschillende bevolkingscentra; de interlocale tramlijnen fungeerden vaak als aanvoerlijnen van de spoorlijnen. Het verzorgingsgebied van de RTM was wezenlijk anders. De Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden waren dunbevolkt en de vervoersvraag was beperkt. Daarnaast vormden de brede zeearmen voor de spoorwegbedrijven vrijwel onneembare barrières. De hoofdspoorverbinding tussen Noord-Brabant en Zuid-Holland was essentieel, dus werd een zeer grote spoorbrug gebouwd over het Hollandsch Diep. De Moerdijkspoorbrug, toen de langste spoorbrug van Europa werd in per 1 januari 1872 in gebruik genomen.

De spoorwegmaatschappijen lieten de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden links liggen. Toen de RTM besloot in te gaan op de uitdrukkelijke uitnodiging van gemeentebesturen in het gebied en de provinciebesturen, om een vervoersnetwerk op te bouwen, had zij effectief bijna een vervoersmonopolie voor het gehele gebied. Wegverkeer, inclusief autobussen en goederenvervoer, waren afhankelijk van RTM-veerdiensten. Zelfs een grote vervoerder als Van Gend en Loos, zag af van dienstverlening in het RTM-verzorgingsgebied.

Dit alles leidde er toe dat de RTM, anders dan de andere trambedrijven, bijna als gelijke werd gezien door de grote spoorwegmaatschappijen. De RTM was in staat om op het Handelsterrein laadbakken met producten van allerlei aard over te slaan van RTM-wagon naar een spoorwegwagon, waardoor producenten in het gebied hun waren door het hele land konden leveren. Aan de Stieltjesstraat kon men zelfs goederen overslaan op schepen.

Wat ook zeker meespeelde was dat de RTM verschillende directeuren heeft gehad met een stevige persoonlijkheid en een groot gezag. Deze kerels vochten als leeuwen voor hun RTM, en lieten zich door niets en niemand tegenhouden. Geen enkel ander trambedrijf beschikte over een eigen rederij, waren grotendeels gevrijwaard van concurrerende autobusdiensten of ervoeren vergelijkbare natuurlijke obstakels zoals de brede zeearmen. De gemeente Rotterdam was voor de meeste ondernemingen van formaat een taaie onderhandelingspartner, die zich niet laat intimideren. Ook de RTM had een complexe relatie met de gemeente. Maar omgekeerd, had Rotterdam maar te accepteren dat de RTM over alle vereiste concessies beschikte, en zich niet liet ringeloren door de gemeente Rotterdam of wie dan ook.

De RTM-directie zag zich bij herhaling voor tal van unieke uitdagingen gesteld. Andere ondernemers poogden de tramdiensten door autobusdiensten te vervangen, een concurrerende rederij wilde de veerdiensten overnemen. Sommige gemeentebesturen waren ontevreden, de NSB-fractie in de Provinciale Staten van Zuid-Holland streefde naar een faillissement van de RTM en de gemeente Rotterdam, wilde de tram van straat weren. Natuurrampen bleven de RTM niet bespaard en in de Tweede Wereldoorlog werd het bedrijf geplunderd. Een gemiddelde tramdirecteur zou wellicht de handdoek in de ring gegooid hebben, maar RTM-directeuren als Guichart, Kuiper en Van Zuijlen, lieten zich echter niet uit het veld slaan. Hoe dan ook, moest het vervoer in het verzorgingsgebied gaande worden gehouden.

In deze artikelenreeks lopen wij niet weg van de brute werkelijkheden uit het verleden. De RTM was in de regio een belangrijke werkgever, die overigens haar medewerkers maar matig betaalde. De genoemde grote directeuren, regeerden als koningen, en maakten daarbij ook fouten. Ondanks beperkte inkomsten en forse tegenslagen, werd de dienstverlening altijd voortgezet. De RTM-directieleden verdienen ons respect voor hun inspanningen voor het bedrijf. De RTM stond het grootste deel van haar bestaan in een kwade reuk. Grote delen van de klantenkring waren ontevreden en de tegenwerking die RTM onderging, nam soms groteske vormen aan. Wat blijkt uit de hier verzamelde informatie.

Naast de directeuren, kende de RTM ook commissarissen en bestuursleden, waaronder:



*Ir. Daniël de Iongh (1882-1980)*



*Mr. Hendrik J. Knottenbelt (1874-1952)*

#### Bronnen:

- Afbeelding 66ax.1: Ir. D. de Iongh - Fotograaf onbekend. Bron: Rotary Club Rotterdam.
- Afbeelding 66ax.2: Mr. H.J. Knottenbelt - Fotograaf onbekend. Bron: Archief Eerste Kamer.