



Versie: 8 april 2022

# N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



© Allan Kleiweg

## Tijd.art. Plan Van der Schuyt I

Wie in de geschiedenis van de RTM duikt, komt soms onverwachts iets bijzonders tegen. Zo ook onderstaande artikelen over een voorstel van een directe concurrent voor de exploitatie van de veerdiensten. Het artikel is van een onbekende redacteur, en is overgenomen uit het blad “Eilanden-Nieuws Chr. Weekblad op Ger. Grondslag voor de Zuid-Holl. en Zeeuwsche Eilanden met medewerking van vooraanstaande Hervormde en Gereformeerde personen” van woensdag 24 juli 1935 . Inclusief tussenkoppen, volzinnen en enkele eventuele schrijf-, stijl-, tik- of zétfoutén.

### De Verkeersvoorziening

Men treft hierachter aan de firma N.V. Reederij v.d. Schuyt, over de verkeersvoorziening in het gebied der Zuid=Holl. en Zeeuwsche Eilanden, gezonden aan de Prov. Staten van Zuid=Holland, Noord=Brabant en Zeeland.

Wat ons eiland betreft, hebben wij in vorige nummers ons standpunt uiteengezet. Het moge voor de Staten beteeckenis hebben, dat ook de plaatselijke pers uit het eiland zich aansluit bij zooveel stemmen die zich verzetten den huidige toestand te continueeren, zulks weer met subsidie van het Rijk en de Provincie. Op het effect zal sorteeren ? Wij vreezen. Het móét én hét zál geld kosten. En het uiteindelijk resultaat ? Dat zal zijn, dat Gedeputeerden niet zullen bereiken wat zij zich voorgesteld hebben.

Schreven we, dat de particuliere firma v.d. Schuyt, het vervoer van en naar het eiland, zonder één cent subsidie op zich wil nemen, ook de E.F.A.O. die een passagierslijn heeft Middelharnis – Ouddorp v.v., wil gaarne het geheele traject Ooltgensplaat – Middelharnis bedienen, met splinternieuw geriefelijk materiaal, evenéens zonder één cent subsidie, plus uitgebreide diensten. Zegt dit den heeren te Dén Haag niets ? –

De R.T.M: heeft met een groot rentéloos kapitaal gewerkt, hetgeen al een stilzwijgend subsidie geweest, niéttégénstaandé zij geen renté heeft behoévén té bétalèn, is de Provincie er ook het heele kapitaal bij ingeschoten. Dit is echter niet genoeg, want nu wordt er nog meer subsidie gevraagd, terwijl enkele particuliere maatschappijen, welke toch ook bevoegd en ter zake kundig zijn en het geheel zonder subsidie willen doen. Wij herhalen, wij zijn niet tegen de tram, maar kunnen toch niet verheelen te schrijven, dat hier iéts wringt.

Beteekent bovendien één busdienst niét zoovéél meer belasting per jaar, zoovéél meer menschen aan 't werk om van andere dingen niet te spreken. Zal de R.T.M. ook al krijgt zij subsidie, geheel in tact blijven en al haar personeel emplooi geven? Het is heden zitting der Prov. Staten van Zuid-Holland. Een der laatste punten zal over dit onderwerp loopen. Met belangstelling wachten wij de beslissing af.

## **Verkeersvoorziening in het gebied der Zuid-Hollandsche en Zeeuwsche Eilanden.**

(VERVOLG)

Wat het veer Anna Jacoba=Zijpe betreft, zou de veerdienst=exploitant het aantal en de regelmaat der afvaarten kunnen vergrooten en ondanks de daaraan verbonden kosten=verhooging, én ondanks de vereischte verlaging der tarieven van f 1,- tot f 0,60 voor personenauto's, resp. hoogstens f 1,- voor vrachtauto's ook dit veer z o n d e r subsidie kunnen verzorgen.

Wat het veer Numansdorp=Willemstad aan gaat, zou het aantal afvaarten eveneens vergroot moeten worden en g e e n subsidie noodzakelijk zijn, totdat het gereedkomen van de nieuwe brug bij den Moerdijk een algeheele herziening van de exploitatiwijze van het veer Willemstad=Numansdorp overeenkomstig de dan gewijzigde behoeften noodzakelijk zal maken. Reeds vóór dat tijdstip zou een reorganisatie in grooter verband aanbeveling verdienen.

Voor het Rijk en de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Zeeland kan het van belang zijn te weten, dat de exploitatie van het gehele complex van veerdiensten Numansdorp=Willemstad, Anna Jacoba=Zijpe, Hellevoetsluis=Middelharnis, Ooltgensplaat=Dintelsas en b l o c kan worden uitbesteed met b e s p a r i n g van de gezamenlijke hierboven vermelde subsidies ad f 62.500 resp. f 77.500 per jaar m i t s de betrokken exploitatiemaatschappij vrijheid verkrijge lagere veertarieven te berekenen en m i t s den exploitant vergund worde meer vervoerscapaciteit en meer afvaarten te bieden, dan **tot** dusver geschiedt.

Voor de betrokken streek zal daarvan het effect zijn, dat de veerdienst=exploitatie=politiek dan niet langer, zooals de Commissie=v. Boeijen ten aanzien van Goeree=Overflakkee schrijft: .... "de normale ontwikkeling van het autoverkeer belet." Integendeel: van en naar Schouwen=Duiveland en Goeree=Overflakkee en op de eilanden zelf, zal het autoverkeer zich dan ontwikkelen, zonder twijfel ten voordeele van de economische positie van dit gewest; zonder twijfel tevens ten nadeele van het stoomtrambedrijf der R.T.M.

Dit nadeel voor het stoomtrambedrijf der R.T.M. zal, totdat deze event. gemoderniseerd zal zijn, wel weder verhoging van de aan de R.T.M. uitgekeerde subsidies noodzakelijk maken, doch zulks mag nimmer een beletsel vormen om de in de veerdienst=exploitatie bereikte b e s p a r i n g ten bate van de Overheidsmiddelen, gepaard gaande met radicale v e r b e t e r i n g der veer verbingen, te verwezenlijken. Zulks te meer, omdat men door rechtstreeksche subsidieering van het noodlijdende stoomtrambedrijf althans van die

stoomtram=exploitatie een zuiver beeld zal verkrijgen, niet meer vertroebeld door de daaraan langer kunstmatig vast te koppelen die veerdiensten, welke afzonderlijke beschouwing en behandeling vereischen, evenals ieder ongelijksoortig bedrijf.

Weliswaar werd:

- a. door Minister Colijn op 27 Februari j.l. gewezen op de noodzaak van zeer sterke beperking van verlieslatende locaalspoor- en tramwegen;
- b. door Minister v. Lidth de Jeude op 16 April op de noodzaak van bevordering van ontwikkeling van het moderne verkeer ten bate van de gemeenschap;
- c. door de Regeering in de toelichting op het wetsontwerp tot "Verlaging der Openbare Uitgaven" (§ 47) gezegd dat gezien goedkoop vervoer voor de welvaart van ons land van de allergrootste beteekenis is, in de verkeersondernemingen met kracht gestreefd moet worden naar de grootst mogelijke economie.
- d. door den voorzitter der Staatscommissie de Vries opgemerkt, dat de Overheids-uitgaven voor het vervoer in bedenkelijke mate beslag zijn gaan leggen op een groot deel der openbare geldmiddelen;
- e. door de Commissie=v. Rijckevorsel reeds vijf jaar geleden de vraag gesteld, of de exploitatie der veerdiensten wel aan de R.T.M. gelaten kon worden, gezien de tegenstelling van belangen tusschen de R.T.M., welke tramvervoer door veerverbeteringen zou verminderen, en de streek, die zonder veer=verbinding niet tot een gezonde ontwikkeling kan komen;
- f. door de Commissie=v. Boeijen eind 1933 gerapporteerd, dat uit economisch oogpunt niet verantwoord is het trambedrijf op Goeree=Overflakkee in stand te houden;
- g. door de Kamer van Koophandel te Rotterdam op 27 Juni j.l. de Regeering met nadruk gewaarschuwd, dat de moeilijkheden waarin de R.T.M. verkeert, geen zoodanige oplossing mag worden aanvaard, waarbij de verkeersbelangen der streek ondergeschikt gemaakt zouden worden aan de belangen der R.T.M.

.... doch ....

Er zijn tóch nog steeds personen te vinden, die betwijfelen, of de vervoerstaak der stoomtram, overgenomen zou kunnen worden autobussen, vrachtauto's en ook vee=transportauto's te samen met de ook in deze streek nog steeds belangrijke, niet gesubsidieerde, binnenscheepvaart, Dezulken hebben natuurlijk gelijk, evenals zij, die de petroleumverlichting onmisbaar achten .... voor een huis, dat niet tot aansluiting op electriciteitsnet of gasleiding toegelaten wordt Evenzoo kan men de stoomtram onmisbaar noemen .... echter alleen dan, wanneer, zooals, thans, door de gevoerde veerdiensten=exploitatie-politiek het autoverkeer kunstmatig belemmerd wordt.

Zonder twijfel waren in het verleden de aan de R.T.M. verleende renteloze voorschotten en jaarlijkse subsidies gewettigd, toen immers de stoomtram uitkomst bracht, door dergelijke streken uit haar isolement te verlossen, doch wij achten het een grove miskenning van de vorderingen van de verkeerstechniek en van de economische voordelen van het autotransport in zijn verschillende vormen, wanneer men thans nóg zou willen betoogen, dat het verouderde stoomtrambedrijf niet gemist kan worden.

Op welke wijze die stoomtramdiensten door autobus en vrachtautodiensten vervangen kunnen worden, werd voor Goeree=Overflakkee nader uitgewerkt in het rapport de Commissie=v.

Boeijen, d.d. 13 December 1933 . Door modernisering van haar bedrijf in deze richting zou de R.T.M. ook in de toekomst op de eilanden nog een belangrijke rol kunnen blijven vervullen. Wanneer evenwel de R.T.M. zelve daartoe niet geneigd of in staat mocht blijken, dan zal men ook dat gedeelte der verkeersverzorging aan de andere ondernemingen moeten opdragen.

Wenscht men echter het natuurlijk verloop van het getij kunstmatig tegen te houden, door juist de stoomtram, als kernbedrijf der R.T.M. op de eilanden te handhaven, dan nog zal men door afscheiding van het veerdienstenbedrijf niet alleen een beter overzicht kunnen verkrijgen van de exploitatie=resultaten van het stoomtrambedrijf, toch bovenal tot verbetering en tariefsverlaging bij die veerdiensten kunnen geraken, hetgeen voor de streek als een zaak van primair belang moet worden beschouwd.

Vertraging van het aanpassingsproces zal hier, zooals overal elders, verdere financiële offers vergen, terwijl die aanpassing toch ook in dit verkeersgebied onvermijdelijk zal blijken. Wil men echter toch de R.T.M., en speciaal haar stoomtrambedrijf, in stand houden, dan zal men eerst intrekking moeten bevorderen van de ingediende faillissements=aanvraag, waarvan de behandeling door de Rechtbank werd uitgesteld tot 18 September a.s. \*).

Het Rijk en de Provincie Zuid=Holland zouden dan aan de R.T.M. het rente=voordeel ad circa f 200.000,- per jaar moeten laten, dat uit de verstrekte rentelooze voorschotten voortvloeit. Obligatiehouders zouden dan de f 112.000 rente per jaar aan de R.T.M. aan de R.T.M. moeten kwijtschelden en uitstel moeten blijven verlenen van de verplichte aflossingen ad f 90.000 per jaar, conform het voorstel van het R.T.M.=bestuur d.d. 27 Februari j.l.

Het Rijk zou dan de vroegere subsidies ad ruim f 180.000,- per jaar, welke sedert 1932 geleidelijk verminderd werden, weer zoodanig moeten opvoeren, dat tenslotte een sluitende exploitatierekening wordt verkregen. De door het Rijk en de Provincies op de veerdiensten bespaarde f 62.500,- zullen het verhoogen der door de R.T.M. voor haar stoomtramdiensten benodigde subsidie wellicht minder bezwaarlijk maken.

Gezien deze reeks van bijzondere posten, zal men het echter bezwaarlijk kunnen ontkennen, dat het vervoer per stoomtram in werkelijkheid wel wat méér kost dan de tarief=vracht, welke door reizigers en goederen wordt opgebracht, en evenmin dat van “Verlaging der Openbare Uitgaven” hier dan geen sprake zal kunnen zijn.

Mocht de populariteit van de stoomtram ook daarna nog verder blijven afnemen, dan zal de Overheid misschien nog wat meer moeten bijdragen, om daarmee de tramtarieven te kunnen verlagen, teneinde aldus te trachten het publiek ertoe te bewegen tóch maar weer van de stoomtram gebruik te gaan maken. Wellicht zou men op dergelijke kunstmatige wijze de stoomtram nog lange jaren voor deze eilanden kunnen bewaren.

De gemeenschap zou dus daartoe eenerzijds zware geldelijke offers moeten brengen voor de instandhouding van een verouderd stoomtrambedrijf, en anderzijds de baten derven, welke, indien nl. ook in deze streek het tramvervoer door auto=transport zou worden vervangen, zouden worden opgebracht in den vorm van benzinebelasting, wegenbelasting en personeele belasting.

Van meer beteekenis nog mag het bezwaar geacht worden, dat de moderniseering van het verkeerswezen, welke voor de economische belangen dezer streek noodzakelijk schijnt, aldus noodeloos zou worden belemmerd. Die belemmering mag echter niet uitgestrekt worden tot de ademhalingsorganen der eilanden; de veerverbindingen welke – mits geëxploiteerd als afzonderlijk bedrijf – spoedig afdoende verbeterd kunnen worden.

Ten einde te voorkomen, dat ook voor die veerdiensten te eeniger tijd weer een beroep op overheidssubsidies zal worden gedaan, zou overwogen kunnen worden, of de exploitatie der gezamenlijke v e e r d i e n s t e n niet beter opgedragen zou kunnen worden aan een der Nederlandsche binnenscheepvaartondernemingen, die uit den aard der zaak meer op een economische verzorging van verkeersdiensten=te=water zijn ingesteld dan een stoomtram=maatschappij. Het zal niet moeilijk vallen, goed=georganiseerde ondernemingen te vinden, gewend geheel op eigen kracht te steunen, en bereid en in staat deze veerdiensten ten genoegen van overheid en publiek op uitstekende wijze te verzorgen.

Wij komen aldus tot de volgende samenvatting:

1. De financieele moeilijkheden der R.T.M. zijn van bijzondere beteekenis voor het vraagstuk der verkeersvoorziening in het gebied der Zuid=Hollandsche en Zeeuwsche eilanden.
2. Terecht stelt de Rotterdamsche K.v.K., dat de verkeersbelangen der stréék van meer beteekenis zijn dan de belangen der R.T.M. Hieruit hoeft nog niet te volgen, dat de R.T.M. aan haar lot overgelaten moet worden, hetgeen faillissement zou beduiden; evenmin echter, dat het R.T.M.=bedrijf in zijn tegenwoordigen omvang gehandhaafd behoort te worden.
3. Wil men tot elken prijs een faillissement voorkomen, dan zal, met medewerking van de Overheid, een regeling met de obligatiehouders en of andere crediteuren getroffen moeten worden. Consequente verkeerspolitiek, conform de door de Regeering aangegeven richtlijnen, maakt dan echter inperking en reorganisatie van het R.T.M.=bedrijf geboden.
4. Die i n p e r k i n g zou behooren te leiden tot bediening van de verkeersdiensten=te=land door de R.T.M., die r e o r g a n i s a t i e tot geleidelijk vervanging van de verouderde, verlieslatende en gesubsidieerde stoomtramdiensten door zichzelf bedruipende auto=transportdiensten. Ter overbrugging van die reorganisatie=periode zou financieele steun door de Overheid tijdelijk verleend moeten worden.
5. Aangezien v e r k e e r s d i e n s t e n n i m m e r g e b r u i k t m o g e n w o r d e n om verkeersontwikkeling te belemmeren, dient de thans gebrekkige en noodeloos dure veerdienst=exploitatie opgedragen te worden aan een onderneming, die voor geruimen tijd waarborgen kan bieden voor uitstekende veerverbindingen, met tarieven zoo laag, als mogelijk is zonder op overheidssubsidies een beroep te moeten doen.

De ondergang van de R.T.M. zou aldus voorkomen kunnen worden, zonder de belangen der betrokken streek langer te benadeelen.

Hoogachtend,

N.V. REEDERIJ v.d. SCHUIJT.

\*) Art. 62 van de op 1 October 1917 tusschen den Staat der Nederlanden en de R.T.M. gesloten overeenkomst bepaalt, dat de Minister van Waterstaat bevoegd is bedoeld contract te ontbinden, in geval de R.T.M. in staat van faillissement verklaard is. De Commissie=v. Rijckevorsel constateert, dat, art. 5 van deze overeenkomst voor de veerdiensten “**een zeker monopolie**” aan de R.T.M. verleent. Bedoeld monopolie heeft de R.T.M. in staat gesteld de exploitatie der veerdiensten te voeren, op een wijze die de verkeers=ontwikkeling belemmerde. Dit daarom voor de streek zoo nadeelige monopolie zou door faillissement opgeheven kunnen worden. Beter ware wellicht, wanneer het Rijk aan event. steunverleening, ter voorkoming van faillissement der R.T.M., de conditie zou verbinden, dat dit veerdienst=monopolie uit het contract van 1917 vervalle, opdat de exploitatie dier veerdiensten op goedkooper en beter wijze, telkens voor een bepaalde termijn van bijv. tien jaren, op door de Regeering vast te stellen voorwaarden, opgedragen zal kunnen worden aan daarvoor in aanmerking komende particuliere maatschappijen.

## Beschouwing

- In de ogen van veel van haar concurrenten, was de RTM al vroeg aangeschoten wild. Zij koos in 1904 voor splitsing van het bedrijf, waarbij het stadsnet werd verzelfstandigd en de herboren RTM zich ging toelagen op de ontwikkeling van een omvangrijk streekvervoersbedrijf, met een uitermate weerbarstig vervoersgebied dat een rederij-tak noodzakelijk maakte. De bewoners van het gebied, zoals dat gebruikelijk is bij eilandgemeenschappen, zijn zelfredzaam maar vaak ook afkerig van buitenstaanders. Men ervaart vaak een achterstelling, ook als die er feitelijk niet is. De eilanders ontwikkelde een complexe haat-liefdeverhouding met de RTM. Het was echter Rotterdam waar de RTM haar Waterloo vond. Na de bevrijding heerste daar een Wederopbouw-hype, waarin voor de streektram geen plek meer was.

- Roofdieren loopt het water in de mond als ze een verzwakt dier signaleren. Ook de tegenstanders van de RTM meenden, steevast ten onrechte, dat ze het bedrijf een genadeslag konden toebrengen. In de jaren '30 bracht de Crisis armoede en onstabieleit. De fa. Van der Schuyt wilde maar wat graag de veerdiensten van de RTM overnemen. In bovenstaand artikel geeft men een reeks van argumenten. Het was een noodgreep, want Van der Schuyt raakte steeds meer kwijt aan het spoor-, tram- en wegverkeer. De rederij had een gerenommeerde naam, maar was door de ontwikkelingen in het vervoerswezen zieltogend geworden. De oproep aan de provinciebesturen om de eerder aan de RTM verstrekte concessies in te trekken en aan de Fa. Van der Schuyt te gunnen, heeft tot niets geleid.

- Wij delen u deze publicatie slechts met het oogmerk u te laten zien hoe de RTM moest vechten om zich staande te houden in zeer moeilijke tijden. Want ook de RTM verloor omzet aan het groeiende wegverkeer en ook de RTM had zeer te leiden van de grote gevolgen van de Crisisjaren.

Het artikel gaat hieronder verder ...



*Rederij Van der Schuyt verzorgde vele jaren stoombootdiensten op allerlei waterwegen. Het was, na meerdere overnames, de grootste onderneming in deze sector.*

**Bronnen:**

- Bron artikel: ZB, Krantenbank Zeeland, uitgave 'Eilanden-Nieuws' van 24 juli 1935, bladzijden 1 en 2 . Auteur onbekend. Link naar originele publicatie: <https://krantenbankzeeland.nl/issue/eni/1935-07-24/edition/null/page/1> .
- Afbeelding 66e.1: Affiche - Ontwerper onbekend. Bron: Wikipedia.