



Versie: 3 augustus 2020

# N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



© Allan Kleiweg

## Tijd.art. Er uit met die tram !

Wie in de geschiedenis van de RTM duikt, komt soms onverwachts een pareltje tegen. Zo ook onderstaande ietwat tweeslachtige beschouwing van de rol van de tram-, bus- en veerdiensten van de RTM in 1957 . Het artikel is van een onbekende redacteur, en is voor uw leesgemak hier integraal overgenomen uit het tijdschrift 'Amigoe di Curaçao' van maandag 16 september 1957, inclusief tussenkoppen, volzinnen en enkele eventuele schrijf-, stijl-, tik- of zetfouten.

### “ER UIT MET DIE TRAM !”

#### Het onmogelijkste vervoergebied van Nederland: de Zuidhollandse eilanden

(Van een correspondent in Nederland)

*Er uit met die afstandse tram ! Wij eisen een vervoermiddel dat aan deze tijd is aangepast”. Nauwelijks was dit bittere verwijt verklonken, of uit een andere hoek zwelt opnieuw een morrend geluid aan: “Moeten wij het nog langer stellen met die ongelukkige veerdienst ? Wij verknoeien tienduizenden guldens door de urenlange wachttijden”. Deze en dergelijke klachten dateren niet van vandaag of gisteren, maar de N.V. Rotterdamsche Tramwegmaatschappij, tegen welke bejaarde vervoersonderneming de laatste tijd een offensief schijnt te zijn ingezet, is aan al of niet gemotiveerde ontevredenheid gewend en laat zich niet gauw meer van haar stuk brengen. En dus, rijdt er door Rotterdam-zuid en over het eiland Voorne-Putten nog steeds een gezellig oud trammetje dat eigenlijk al te moe schijnt om het nog tegen de moderne tijd op te nemen, en zich met droef geloei een weg baant over drukke kruispunten en langs groene weilanden. En de verbinding tussen Flakkee en Voorne, welke eilanden sinds mensenheugenis een brede zee-arm tussen zich hebben, een zee-arm die door amputatie weldra zijn onstuimig geweld zal verliezen, komt dagelijks een aantal malen tot stand op precies dezelfde wijze als in het begin van deze eeuw. De drie veerboten kunnen het vervoer op de spitsuren niet meer aan, en wachttijden van 3 uur zijn voor automobilisten geen zeldzaamheid. Zo staat de R.T.M. in de branding dezer dagen, en menigeen vraagt zich af, hoe de maatschappij het zal klaren. Er zijn er die in hun hart hopen op de algehele liquidatie. Dat zijn de hardboiled lieden, mensen die de R.T.M. geen enkele verdienste willen toerekenen en vergeten dat juist die trammetjes en veerboten die de Zuidhollandse eilanden uit hun achterafpositie hebben bevrijd en aansluiting geen op overig Nederland. Een*

*prettiger nuchterheid leggen degenen aan de dag die verbeteringen bepleiten zonder de positie van de R.T.M. aan willen tasten. En een kleine, steeds slinkende, categorie tenslotte neemt het op voor dat knusse trammetje dat daar zo onverstoort blijft voortsukkelen over een opgelapte baan, maar as sinds lang de veelzeggende bijnaam meedraagt van "de moordenaar" ....*

Het heeft de maatschappij die destijds besloot om het onmogelijkste vervoergebied van Nederland: de Zuidhollandse eilandengroep, te gaan bedienen, niet aan lotgevallen ontbroken. Uit de nu 79-jarige geschiedenis van de R.T.M. blijkt wel, dat de toestanden soms uitzichtloos waren, maar de bewindhebbers wisten toch het hoofd boven water te houden. Het begon natuurlijk met de paardetram die in 1878 door Rotterdam ging rijden, zes jaar na de hoofdstad. Drie jaar later deed de stoomtram zijn intrede op het traject Rotterdam-Delfshaven. Een tijd van voortdurende expansie volgde nu, en zelfs de paardetram Hoorn-Enkhuizen is enige tijd door de R.T.M. geëxploiteerd. In 1903 richtte de aandeelhoudersvergadering een nieuwe maatschappij op, de Rotterdamse Electriche Tramweg Maatschappij, die het stadsnet moest elektrificeren. Er was de R.E.T.M. geen bloeiend bestaan beschoren, zodat de gemeente Rotterdam het beter achtte het bedrijf over te nemen. Dat gebeurde in 1927, het geboortjaar van de R.E.T. De oude maatschappij had dus de stad verloren, maar verwierf met de regelmaat van de klok concessie voor het eilandengebied, dat door zijn geografische gesteldheid voor de N.S. niet aantrekkelijk was en toch verbindingen moest hebben. Zo verscheen het stoomtrammetje in de Hoeksche Waard, Voorne, Putten, Goeree en Overflakkee, en ook voor aansluitende veerdiensten werd gezorgd. De tijd tussen de twee wereldoorlogen was zeer moeilijk. De R.T.M. werd naar de rand van de liquidatie gedrongen door stakingen en concurrentie. De laatste oorlog kostte de maatschappij 2,5 miljoen gulden, maar het Beheersinstituut redde haar het leven. In 1953 kreeg het bedrijf de watersnood te verduren, doch weggespoeld werd het niet, al bedroeg de schade ruim een kwart miljoen. De R.T.M. staat nu opnieuw midden in een crisis. De vraag is hoe het bedrijf zich zal houden in de stormloop die op haar zwakke zijden ondernomen zijn.

De rit van de tram door Rotterdam-zuid lijkt al een te gewaagde grap. Voordat de rij voertuigen de wijde vlakte heeft bereikt zijn diverse drukke hoofdwegen gepasseerd, waarbij soms een stoplicht het overige verkeer waarschuwt, dan weer een onverschillige, wat trieste claxon de nadering van de tram aanduidt. Op de Putselaan rijden R.T.M. en R.E.T. zowaar nog enige tijd vreedzaam naast elkaar. De bestuurders houden bij het kruisen van drukke verkeersaders hun vaart nauwelijks in, kunnen dat oom moeilijk doen door het speciale remsysteem. Hiervoor zijn echter verbeteringen in het vooruitzicht gesteld. Het is denkbaar dat deze levensgevaarlijke toestanden in Zuid het trammetje bij velen in diskrediet hebben gebracht. Weliswaar kan de R.T.M. niet verweten worden dat het tramnet midden in de bebouwing is komen te liggen, en dat in zo luttel tijd, maar het vervoer moet nu eenmaal aangepast worden aan de omstandigheden, en niet anders om. De kreet "er uit met die tram" heeft ten dele al effect gehad. De rails op de gehele Hoeksche Waard en op Goeree-Overflakkee zijn dit jaar geheel opgebroken. 102 kilometer of wel 6½ miljoen kilo staal.

Aanleiding tot dit afbraakproces was een wonderlijk ongeval met een oude stoomlocomotief die in oktober van het jaar 1956 zomaar uit de rails liep. Het onderzoek toonde aan, dat de ontsporing weer niet zó wonderlijk was, want de rails waren ter plaatse zo goed als vergaan. Er is toen direct een gerechtelijk onderzoek ingesteld naar de toestand van het gehele tramnet, van welk onderzoek is weinig openbaar gemaakt, wellicht omdat het van rijkswege (onvoldoende ?) uitgeoefende toezicht in het geding was. Minister Algera heeft destijds verklaard, dat de baan op Voorne-Putten in elk geval in redelijk conditie verkeerd. Daar is de

tram dan ook nog gehandhaafd, terwijl in het overige eilandengebied nu moderne bussen rijden, die een economische exploitatie mogelijk maken. De aankoop van nieuw busmateriaal, waaronder drie gelede bussen met elk plaatsen voor 120 personen, is nog niet ten einde.

## **Overtocht per pont: van één auto: ZES GULDEN**

Intussen is door deze modernisering op de weg geen einde gemaakt aan de stemming van wrevel en misnoegen die nu al tientallen jaren heerst op het eiland Goeree-Overflakkee. Integendeel, de bewoners foeteren heviger dan ooit, en zij hebben zelfs nog een argument toegevoegd aan hun onafgebroken reeks verwijten aan het adres van de R.T.M. Het is altijd weer de veerverbinding die het moet ontgelden. Van zeer recente datum is de grief tegen het peil van de conversatie op de ponten, vooral tijdens de piekuren des morgens vroeg en in de namiddag. De omgang tussen de sexen baart de kerkeraden op Flakkee ernstige zorgen, zo heeft men de R.T.M. te verstaan gegeven. De directeur van de gewaakte onderneming, dr. H.J. van Zuylen, vraagt zich echter verwonderd af, of hier niet veeleer een taak ligt voor de kerkeraden. Maar er was in elk geval weer een wapen gesmeed in de strijd tegen de inderdaad gebrekkige veerverbinding over het Haringvliet. Flakkee is een eiland met 33.000 inwoners, die evenveel belasting opbrengen als heel de provincie Drente. Zijn grote agrarische betekenis rechtvaardigt een goed contact met de omgeving, en vooral met het handelscentrum Rotterdam, dat de magneet is in heel dit eilandengebied. Het verkeer via de dienst Hellevoetsluis-Middelharnis v.v. nam toe van 7.700 auto's in 1938 tot circa 115.000 in 1956, terwijl de vervoercapaciteit bij dit cijfer verre is ten achter gebleven, omdat het meeste verkeer zich aanbiedt op de spitsuren. Wij spraken een aardappelhandelaar uit Katwijk, die met zijn auto per dag slecht één lading aardappelen kan halen van Flakkee, tengevolge van de lange wachttijden. Hij vertrekt 's morgens half zeven van huis en is 12 uur later weer terug in Katwijk.

**Behalve de lange wachttijden maakt Flakkee ook bezwaar tegen de inderdaad hoge tarieven. Elke ton vacht kost f 5,-, een personenauto met bestuurder komt op ruim zes gulden. Er is berekend, dat de Flakkeese landbouw door het vervoer over het Haringvliet extra wordt belast met ruim een miljoen gulden per jaar, ofwel met f 50,- per hectare. Enfin, zo kan men doorgaan met cijfergegoochel.**

**Feit is, dat de communicatiemiddelen ontoereikend zijn en dat het eiland daardoor economisch, sociaal en cultureel ernstig wordt benadeeld. Er is voor Flakkee evenwel een oplossing in het zicht: een brug langs de zandplaat Tien Gemeten, die gebouwd zal worden in de nieuwe Zoomseweg van Vlaardingen naar Bergen op Zoom. Deze afdoende maatregel kan over vier jaar gerealiseerd zijn, mits de bestedingsbeperking geen uitstel vergt. Tot zolang zal Flakkee zich nog moeten behelpen met de gebrekkige veerverbinding. Burgemeester P.W. Hordijk van Middelharnis, belangrijkste gemeente op het eiland, is in elk geval vast besloten om de rijksoverheid zo spoedig mogelijk over de brug te lokken.**

**Dr. Van Zuylen, directeur van de R.T.M., is een man die de eisen van de moderne tijd heus wel inziet. Hij kreeg na de oorlog, toen hij het bewind in handen nam, een hoeveelheid fossiel materiaal te beheren, maar presteerde het toch het bedrijf langzaam te reorganiseren. Maar de maatschappij gaat onder zware leningen gebukt en dr. Van**

**Zuylen moet uiteraard binnen zijn financiële mogelijkheden blijven. En die zijn niet bijster groot.**

**De heer H.E van den Brule, wethouder van bedrijven van Rotterdam, is vooral gekant tegen de tram in Zuid, niet tegen de R.T.M. zelf. Hij acht dit vervoermiddel volkomen verouderd. Overigens heeft hij geen aspiraties om het concessiegebied in IJsselmonde over te nemen, alleen de verbinding met Hoogvliet behoort z.i. tot het invloedssfeer van de R.E.T.**

Niemand kan voorspellen hoe over enige tijd de situatie precies zal zijn in het revier van de Zuidhollandse eilanden. Maar wel is zeker dat de geest van deze industrialiserende tijd de streek weldra uit zijn zoete sluimer zal wekken, en andere eisen zal stellen aan het vervoer. En dan is het onherroepelijk ook gedaan met het zo onbarmhartig verguisde tramtreintje, waaraan toch zo vele eilandbewoners hun eerste contact met de wereld daarbuiten te danken hebben.

FOTO: Tram met zes rijtuigen kruist de Wolphaertsbocht richting Boergoensestraat.

Fotobijschrift: In Rotterdam is bij de uitgang van de Maastunnel een knipperlichtbeveiliging aangebracht, die de nadering van de tram kenbaar maakt, maar voor andere belangrijke wegkruisingen, zoals Boergoensestraat–Putsiaan, moeten geluidssignalen van de bestuurder volstaan.

## **Beschouwing**

- Dagbladen in de Rijksdelen Overzee namen soms een artikel over uit een Nederlandse krant. Ook dit artikel lijkt overgenomen uit een andere krant. De auteur rekt hard af met de oude trouwe streektram en ook de veerdiensten krijgen er stevig van langs. Toch ontgaat het de schrijver niet dat het vervoersgebied van RTM, met zijn brede zeearmen, een enorme uitdaging vormde voor de pioniers van de RTM. De tijdgeest eist echter modernisering.

- De auteur staat uitvoerig stil bij de ontevredenheid van de Flakkeeërs over de veerdiensten van de RTM. Deze ontevredenheid komt ook in andere hier opgenomen artikelen aan bod. Het ontbreken van een vaste oeververbinding was een breed gedragen pijnpunt op het eiland, dat pas in 1964, met de komst van de Haringvlietbrug, definitief verdween.

- De tijdgeest was rond 1957 fel tegen het oude tramwegwezen, dat sinds 1880 vele regio's had ontsloten. Ook de eilanders eisten goede en betrouwbare verbindingen. Welbeschouwd leverde de RTM jaar in en jaar uit die zeer betrouwbare verbindingen. Maar in de geest van de naoorlogse wederopbouw en het herstel van de Watersnoodramp, werd alles wat vooroorlogs was, genadeloos afgewezen. Stoom als krachtbron kon echt niet meer, en het openbaar vervoer verloor veel omzet aan het vrachtvervoer per vrachtauto en het particuliere autobezit. De RTM moest zijn plaats kennen, en die was minder prominent dan voorheen.

- Toch is het merkwaardig, dat kennelijk een hoop eilanders zich niet konden verzoenen met het gegeven van het isolement dat ieder eiland eigen is. De afhankelijkheid van de veerdiensten werd openlijk verafschuwde, terwijl de twee RTM-veerdiensten, naar

Hellevoetsluis en Numansdorp, toch meer dan redelijke verbindingen vormden. Drukte in het spitsuur en de zomermaanden (toeristen !), konden niet snel worden weggemasseerd, maar door het reizen wat te spreiden had men een flink deel van het probleem kunnen elimineren. Heel Flakkee wist dat een Deltawet in de maak was die een definitieve oplossing zou brengen.



*Opbraak tramspoor Dordtsestraatweg,  
nabij Smeetslandsedijk, 1957 .*



*M 1804 met rijtuig, komende van de kruising Wolphaertsbocht,  
in de Boergoensestraat, Rotterdam.*

#### Bronnen:

- Bron artikel: Delpher, tijdschrift 'Amigoe di Curaçao' van 16 september 1957, bladzijde 4 . Auteur onbekend. Link naar originele publicatie: <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=KBDDD02:000211098>
- Afbeelding 691.1: Opbraak tramspoor - Fotograaf onbekend. Bron: [www.pinterest.com](http://www.pinterest.com) .
- Afbeelding 691.2: M 1804 'Kievit' - Fotograaf: Hans Oerlemans.