



Versie: 27 juni 2021

# N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



© Allan Kleiweg

## De 'staatsgreep' van 1960

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

Het lijken erg grote woorden om te spreken van een 'staatsgreep'. En anders dan gebruikelijk, was hier geen sprake van een greep naar de macht in een staat, maar was het de staat die de macht greep bij een particulier bedrijf. En dat gebeurde op vrij grove wijze met stromannen, die heimelijk handelden. De Nederlandse Spoorwegen heeft beslist gehandeld zonder ministeriële toestemming en waarschijnlijk buiten de wet. De gemeente Rotterdam vond in de NS een bondgenoot in haar verbeten strijd tegen de RTM. De staatsgreep leek de beëindiging van de RTM-tramdiensten in Rotterdam-Zuid binnen bereik te brengen.

De staat had en heeft lange tentakels. De N.V. Nederlandse Spoorwegen lijken op het eerste gezicht een zelfstandig en onafhankelijk bedrijf, maar zijn dat feitelijk niet. De NS is een semi-overheidsbedrijf. De staat bezit alle NS-aandelen en beslist over de hoofdlijnen van het beleid, verleent concessies en is, via het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ook toezichthouder. De NS heeft te dansen naar de pijpen van de rijksoverheid, en dat is zeker niet verkeerd. De NS vormt immers het fundament van het nationale openbaar vervoer netwerk.

De Rotterdamse Elektrische Tram was en is het stedelijk OV-bedrijf van Rotterdam, maar was ook vanaf haar vorming in 1927 tot de verzelfstandiging in 2007, gelijktijdig ook een gemeentelijke dienst. Gedurende tachtig jaar werd het beleid van de RET vastgesteld door de Rotterdamse wethouder van Verkeer. De NS en RET ontwikkelden toekomstvisies, die op een hoog ambtelijk niveau werden beoordeeld. Maar uiteindelijk hing de besluitvorming vaak ook af van de politieke kleur van de minister en wethouder van dienst.

De N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij was een particulier bedrijf en in theorie was het bedrijf niet direct gebonden aan ambtelijke organisaties, de minister of wethouders. Maar de praktijk was anders. De RTM werd vanaf de start van het eilandennet gesteund met leningen, er werden concessies verworven met tal van condities en in iedere gemeente in het vervoersgebied was praktische samenwerking vereist met de plaatselijke overheid.

De haat van het gemeentebestuur en het ambtelijk apparaat van Rotterdam tegen de RTM-tramdiensten was vrij absoluut. De tram moest hoe dan ook uit Rotterdam verdwijnen. Zeker na 1945, toen er een woeste wederopbouwgeest door de stad woei, werd het bestaansrecht van het streektrammetje betwist. Daartegenover beschikte de RTM over alle vereiste vergunningen en vervulde zij haar taken, binnen de beperkte mogelijkheden van die tijd, naar

redelijk behoren. Ja er waren soms verkeersongevallen, maar die gebeurden bij de RET ook wel eens. Langs ambtelijke en politieke lijnen kreeg men geen grip op de RTM, mede dankzij de krachtige leiding van haar relatief jonge en energieke directeur, dr. H.J. van Zuijlen.

Reeds ten tijde van het 50-jarig jubileum van de RTM in 1928 was de RTM in onderhandeling (met de gemeente Rotterdam) over het verplaatsen van het beginpunt van de tramdiensten van de Rosestraat naar een nader te bepalen plek die in de ogen van de gemeente minder hinderlijk zou zijn voor de bewoners van Rotterdam-Zuid. De grote economische crisis van de jaren '30, de Tweede Wereldoorlog en de Watersnoodramp zijn zeker factoren geweest die de eventuele verplaatsing van het beginpunt hebben vertraagd. Maar dertig jaar na de eerste onderhandelingen, lagen de kaarten vrij plotseling anders. Na een ontsporing op de Dordtsestraatweg op 10 oktober 1956, zakte het RTM-trambedrijf grotendeels door haar hoeven. Alleen de twee lijnen naar Voorne-Putten resteerden, nadat de tramdiensten op de Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee werden gestaakt. De tram was in Zeeland reeds in 1953, na de Watersnoodramp, verdwenen.

De gemeente Rotterdam wilde dolgraag doorpakken en ook de laatste twee tramlijnen de nek omdraaien. Maar de RTM en vooral dr. Van Zuijlen bleven volhardend in hun geloof in de tramdiensten naar Hellevoetsluis en Oostvoorne. Het leek Rotterdam opnieuw niet te lukken om de RTM tot opheffing te dwingen. Toen heeft iemand (een ambtenaar ?) een ideetje geventileerd over het aankopen van de meerderheid van RTM-aandelen, en zo zeggenschap te verwerven over de bedrijfsvoering bij de RTM. Het beëindigen van de laatste tramdiensten zou dan een peulenschil zijn. Althans, dat dacht men.

Zoals blijkt uit de bijgevoegde tijdschriftartikelen, hebben de NS en de gemeente Rotterdam samengespannen in een ongeoorloofde handeling; het via de Rotterdamsche Bank heimelijk aankopen van RTM-aandelen. De minister zag zich voor een voldongen feit gesteld en kon weinig anders dan, in tweede instantie, de ontwikkeling alsnog sanctioneren. De gemeente Rotterdam had de aandelen aangekocht, op verzoek van de NS. De gemeente verkocht de aandelen door aan de NS, die daarmee zeggenschap verwierf, maar ook medeverantwoordelijkheid voor de RTM ging dragen. De directie van de RTM was bepaald niet blij met de dubieuze ontwikkelingen, maar stond behoorlijk klem. Voor de NS en de gemeente Rotterdam bleef er één groot probleem; directeur Van Zuijlen weigerde te buigen voor de druk van de aandeelhouders.

Het verhaal van de 'staatsgreep' van 1960 is anders afgelopen dan men zou verwachten; met een 'staatsgeheim'. Toen de RTM na een zeer lange strijd aan het einde van de jaren '50 berooid en verzwakt was, bleef het vechten voor haar bestaan. De Deltawerken kondigden het einde aan van de veerdiensten. Het vervoer van goederen en reizigers liep terug, en dus ook de inkomsten van het bedrijf. En toch zag dr. Henri van Zuijlen kans om het trammaterieel substantieel te moderniseren. Hij kocht het en der 'weestrans' aan, éénlingen die elders overcompleet waren geworden en bij zijn RTM nog een nieuw leven werd gegund. Het klapstuk van dit was de aankoop van de enige twee elektrische (!) trammotorrijtuigen van de Deutsche Bundesbahn. Om die op de baan te krijgen werd een generatorwagen (met reizigersruimte) gebouwd op het onderstel van de uitgebrande M 66. (Alhoewel ...)

Van Zuijlen had een mandaat om de reguliere dienstuitvoering te leiden, maar dat ontnam hem niet de durf om materieelprojecten aan te gaan. In 1961 kocht hij de twee elektrische motorrijtuigen van de DB. Hij bracht ze naar Hoogeveen, waar ze, buiten het zicht van NS en gemeente Rotterdam, flink verbouwd werden. Dit project werd intern als 'staatsgeheim'

beschouwd, wat er weer toe heeft geleid dat men soms sprak van het ‘Spoetnik’-stel. (De Sovjetunie slaagde er in om in 1957 onverwachts de eerste kunstmaan in een baan om de aarde te brengen, wat in het westen zowel tot bewondering, afgunst als angst leidde.) In december 1963 kwam het ‘Sperwer’-stel in dienst, twee jaar later werd het stel met schade buiten dienst gesteld. Vervolgens heeft het nog dertig jaar dienst gedaan bij de Zillertal Bahn in Oostenrijk. Inmiddels is het stel alsnog opgenomen in de collectie van het RTM-museum.

Had de NS of gemeente Rotterdam geweten van ontwikkeling van het ‘Spoetnik’-stel, dan had men er vrijwel zeker een stokje voor gestoken om de komst van ‘nieuw materieel’ te voorkomen. Vijf jaar na de ‘staatsgreep’ van 1960, was het trambedrijf nog steeds actief. Eigenlijk kun je zeggen dat de staatsgreep mislukt was. De RTM had 88 jaar alle stormen doorstaan, maar moest in 1966 uiteindelijk toch haar laatste tramdiensten staken. De RTM had zichzelf overleefd. De tijd van streektram was definitief voorbij en de ‘lightrail’ was nog niet herontdekt. Het busbedrijf heeft de naam RTM nog twaalf jaar met trots gedragen. En toen werd de RTM, in 1978, in 1978, alsnog verleden tijd.



*Behalve de NS was ook de RTM zwaar getroffen. RTM-dieselloc tijdens de reparatie-werkzaamheden aan de RTM-lijn op de Brielsestraat te Rotterdam op 5 februari 1953. Links een elektrische tram van de RET en op de achtergrond een werklidentrein van de NS met twee stoomlocomotieven serie 6000. J.A. Bonthuis*

*RET, RTM en NS reden gebroederlijk door de Putselaan. Maar achter de schermen probeerden echter zowel de RET als de NS bij herhaling de RTM klem te zetten. RTM-dieselloc 1652 ‘Steenbergen’ met werktram bij het herstel van het spoor, kort na de Watersnoodramp, 5 februari 1953.*

Het artikel gaat hieronder verder ...



*Het Sperwerstel nadert het eindpunt in de Rosestraat, circa 1964 .*

**Bronnen:**

- Afbeelding 73ax.1: Putselaan - Fotograaf: J.A. Bonthuis. Coll. G. van Slooten.
- Afbeelding 73ax.2: Sperwerstel - Fotograaf onbekend. Coll. John F. Bromley.