

DE N.V. ROTTERDAMSCH E TRAMWEG **MAATSCHAPPIJ**

een bijdrage van Mark Grootendorst

De eerste activiteiten

Op 12 november 1878 werd de N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij opgericht met als doel te Rotterdam een net van paardentramwegen te exploiteren. Zij was daarmee de zevende tramwegmaatschappij in ons land maar zij zou spoedig uitgroeien tot één der grootste. Tussen 1878 en 1881 waren het alleen de paardentrams die de aandacht van de jonge maatschappij vroegen. In 1881 werd de eerste stoomtramlijn van de RTM geopend, de lijn Rotterdam-Schiedam, een normaalsporige stoomtramlijn die nu nog voortbestaat als één der interlokale lijnen van de RET. In 1898 werd de eerste interlokale stoomtramweg naar de eilanden geopend, de lijn van Rotterdam Rosestraat naar de Hoekse Waard, echter nu aangelegd met smalspoor (1067 mm. i.p.v. 1435 mm normaalspoor). Tussendoor fungeerde de RTM ook nog als een soort uitzendbureau voor kleine paardentramwegbedrijfjes, die het alleen niet konden bolwerken. Zo werden o.a. in Schiedam, Leiden, Sloterdijk, Hillegersberg en Dordrecht de trambedrijven geholpen met koetsiers, rijtuigen en soms ook nog conducteurs tegen een contractueel vastgelegd bedrag.

De eilanden

Rotterdam groeide eind van de 19de eeuw als de spreekwoordelijke kool; vooral Rotterdam-Zuid was het terrein waar de nieuwe havens ten behoeve van het vervoer richting het nieuwe Duitse Keizerrijk en vooral het Ruhrgebied werden aangelegd. De bevolking nam zeer sterk in aantal toe. Het waren vooral mensen uit de plattelandsgebieden van West Brabant en de Zuidhollandse Eilanden die tot de "nieuwe Rotterdammers" gerekend moesten worden. Deze mensen behielden hun familiale en sociale relaties met de vertrekgebieden en zo ontstond langzaam maar zeker een vervoersstroom in die richting. Bovendien werd de Hoekse Waard sinds 1870 ontsloten door de beroemde Barendrechtse Brug. Echter, de wegen aanleg verliep grotendeels te traag of werd in zijn geheel niet uitgevoerd. Een net van klei- en in gunstiger gevallen grindwegen zorgden vooral in natte tijden voor een stagnerend vervoer. Wilden de eilanden profiteren van Rotterdam als groeiend afzetgebied dan moest er een acceptabele vorm van massavervoer komen. Rond de eeuwwisseling kon dit alleen maar de stoomtram zijn. Hetzelfde comité dat de bouw van de Barendrechtse Brug realiseerde ijverde voor de aanleg van een stoomtramlijn naar Rotterdam. Op Schouwen Duiveland was het een ook een burgercomité dat plannen maakte voor een stoomtramlijn tussen Brouwershaven en Steenbergen (met doortrekking naar Roosendaal). Beide comité's zijn uiteindelijk in contact gekomen met de RTM, die aanleg en exploitatie voor haar rekening zou nemen: in 1898 werd de lijn Rotterdam-Zuid Beijerland geopend, in 1900 de lijn BrouwershavenSteenbergen. In de periode 1903 tot en met 1909 werd zowel in de Hoekse Waard, op Voorne Putten en Goeree Overflakkee het lijnennet uitgebreid dan wel geopend. Hekkenluiser werd de lijn Brouwershaven - Burgh op Schouwen in 1915. Door indienststelling van veerboten en sleepschepen werden de stoomtramwegen op de toen nog geïsoleerde eilanden verbonden met de spin in het web, de metropool Rotterdam, met dien verstande dat de lijn tussen IJsselmonde (Middeldijk) en Zwijndrecht georiënteerd was op Dordrecht en de lijn tussen St.Philipsland (veerhaven Anna Jacobapolder) en Steenbergen op West Brabant (Roosendaal en Breda).

De RETM

De Rotterdamsche Tramweg Maatschappij had door al deze uitbreidingen van haar activiteiten ten zuiden van Rotterdam geen tijd meer voor het paardentramnet in de eigen stad. Bovendien, de paardentrams zouden gaandeweg vervangen moeten worden door elektrische trams. De RTM heeft de keus gemaakt om alle aandacht te richten op het eilandennet en heeft daarom de stoomtramlijn Rotterdam - Delfshaven - Schiedam en het paardentramnet in Rotterdam overgedaan aan een nieuwe maatschappij, de Rotterdamsche Electriche Tramweg-Maatschappij (RETM), de latere RET, die spoedig daarna de stoomtram naar Schiedam verving door een elektrische. Ook de paardentrams verdwenen uiteindelijk van het toneel.

Uitbouw

Nu de RTM haar handen vrij had voor haar eilandennet werden de zaken groots aangepakt. De tramwegen op de eilanden werden met elkaar verbonden door veerdiensten. Daartoe werden diverse stoombootmaatschappijen overgenomen, Rijksveerhavens aangelegd en eigen schepen, zowel voor passagiers als goederenwagens (sleepschepen) in de vaart genomen. Door baanverbeteringen kon de maximum snelheid van de trams op veel trajecten worden verhoogd van 20 km/u.(1889) tot 45 km/u.(1934). In 1923 werden de eerste buslijnen in de Hoekse Waard geopend, als toeleverancier voor het eigen tramvervoer. Na de opening van de laatst aangelegde lijn naar Burgh in 1915 bedroeg de totale lengte van het tramnet 235 kilometer. Tezamen met de bovengenoemde activiteiten, de aard van het bedrijf en de hoeveelheid trams per dag kon men met recht spreken van een klein spoorwegbedrijf. Vele tramactiviteiten speelden zich af op vrij forse tramwegemplacements, zichtbaar vanaf de openbare weg maar "De Toegang tot den Tramweg is Verboden" zoals op de vele gietijzeren en houten borden langs de trambanen te lezen was. Lange trams, eigenlijk treinen, reden tussen de eilanden en de grote stad, Gecombineerd met een reis per veerboot tussen Zijpe en Numansdorp gaf dit alles de sfeer van het "grote reizen".



Problemen

Ook de RETM kende zijn problemen. Regelmatig lag de directie overhoop met de obligatiehouders. Sociaal gezien voerde de directie een zeer behoudende koers. De beloning van het personeel was

niet riant te noemen. Toch bleven veel werknemers jarenlang, soms hun hele werkzame leven, de RTM trouw. Hoewel de directie ook de uitgaven aan het materieel en baan zeer aan de zuinige kant hield werd zij er door de vele ontsporingen toe gedwongen het baanonderhoud te verbeteren. Tijdens de Eerste Wereldoorlog waren het de slechte kolen en het tekort aan personeel die er voor zorgden dat de dienstregeling regelmatig verstoord werd. In de twintiger jaren doken ook kleine particuliere busondernemingen ("snorders") op die het personenvervoer bij de RTM een flinke teruggang bezorgden. Toch heeft de RTM veel gedaan om de kwaliteit van het vervoer te verbeteren. De verhoging van de maximum snelheid, de indienststelling van motorrijtuigen en de verbetering van de baan moeten in dit kader zeker genoemd worden. In de dertiger jaren deed echter ook de economische crisis op de eilanden zijn ontregelend werk. Het vervoer zakte in, de kleine busondernemingen konden tot 1937 vrolijk het afnemende vervoer per RTM-tram nog meer afromen en de bijdragen van het rijk aan de tramwegmaatschappijen in het algemeen werden steeds geringer. In 1939 werd op enkele lijnen in de Hoekse Waard de personendienst vervangen door bussen. Intussen was Rotterdam Zuid uitgegroeid tot een complete stad en was de tram een deel van het stadsverkeer geworden. Talloze ongelukken, grotendeels veroorzaakt door het verkeer dat geen rekening hield met de tram, bezorgde de RTM-tram geheel ten onrechte het predikaat "moordenaar". Dat deze blijkbaar moordende tram van levensbelang voor Rotterdam was, zou men echter in de oorlogsjaren ervaren.

De Tweede Wereldoorlog

De oorlog is voor de RTM de redding geweest. Dat klinkt wat cru, maar het feit dat al snel het particuliere autovervoer onmogelijk werd gemaakt deed de vervoerscijfers reeds in 1940 sterk stijgen. Aan de andere kant werd het werk voor het personeel er niet prettiger op. De trams werden langer, de diensten zwaarder, de kolen slechter, de smeermiddelen en reserveonderdelen en daardoor de onderhoudstoestand van het materieel minder. Bovendien werd een groot deel van het vervoersgebied tot "Sperrgebiet", dus verboden terrein, verklaard. Luchtaanvallen maakten het reizen op en naar de eilanden per tram en boot trouwens toch al tot een riskante zaak. Ook onder het RTM personeel bij de tram- en veerdiensten zijn hierdoor slachtoffers gevallen. Op 18 september 1944 ging het personeel van de RTM in staking. Alleen goederenvervoer per tram ten behoeve van de voedselvoorziening van de stad Rotterdam werd nog verricht als daarom werd verzocht.

Opbouw

Net zoals de Nederlandse Spoorwegen heeft de RTM veel te lijden gehad van de Duitse vernielingen in de periode van de spoorwegstaking tussen september 1944 en mei 1945.

Diverse veerhavens waren onbruikbaar geworden, stationsgebouwen vernield, personeelswoningen gesloopt of vernield, bruggen opgeblazen of verdwenen, delen van het tramnet opgebroken en rollend materieel vernietigd of zwaar beschadigd. Veel trammaatschappijen (bv. NBM, MBS, ZVTM en NTM) hielden het voor gezien en hebben hun bedrijf omgezet in een busbedrijf. De RTM echter niet. Een zeer capabele directie, gemotiveerd trampersoneel en een ruime keus aan vervangend materieel zorgde ervoor dat eind jaren veertig de schade zo goed als het kon weer was hersteld. In de jaren vijftig moderniseerde de RTM een gedeelte van haar materieel door gebruik te maken van het bestaande oerdegelijke materieel maar aangepast aan de smaak en de stijl van de vijftiger jaren. De nieuwe kleuren rood en crème werden de huisstijl van de RTM. De reiziger en personeelsleden werden van alles op de hoogte gehouden door het kwartaalblad "*de Tramkoerier*".



Moderne bussen deden dienst op de kleinere plaatsen.

Na de Watersnoodramp

De Watersnoodramp van februari 1953 verstoorde deze opbouw ruw. De schade aan het tramnet was spoedig hersteld en het materieel had weinig geleden. Echter, na het droogvallen van het eiland Schouwen wilden de bevolking én de autoriteiten de tram niet meer terug. Ruilverkaveling en busvervoer waren de prioriteiten in Zeeland, hoewel een kaartje voor de bus spoedig duurder bleek dan voor de tram. Op 10 oktober 1956 zakte een passerende tram op een recht stuk baan langs de Dordtse Straatweg door het spoor. De baan was na de ramp niet meer in een goede conditie teruggebracht. Onderzoek wees uit dat het een vermogen zou kosten het lijnennet zodanig te repareren dat een verantwoorde en veilige tramexploitatie verzekerd was. Bovendien was besloten tot de uitvoering van het Deltaplan. Veel lijnen zouden moeten worden omgelegd (waarvoor overigens wel plannen voor waren gemaakt) en de veerdiensten gingen verdwijnen zodat het vasthouden aan de tramexploitatie niet logisch meer was. Zo verdwenen in de jaren 1956 en '57 de tramwegen in de Hoekse Waard en op Goeree- Overflakkee en na het gereedkomen van de dammen in de '60-er en '70-er jaren de bootdiensten tussen Numansdorp, Zijpe, Middelharnis en Hellevoetsluis. Het veer Anna Jacoba-Zijpe bleef als enige RTM-veerdienst in de vaart tot de voltooiing van de Philipsdam in 1988.

Alleen de tramdiensten tussen Rotterdam en Voorne Putten bleven gehandhaafd en werden verder gemoderniseerd. De stoomtractie verdween eerst uit de personen- maar later ook uit de goederendienst, bestaand materieel werd gemoderniseerd en zelfs in 1963 werd er nog een nieuw tramstel, de "Sperwer" in dienst gesteld. Maar ook dit mocht niet meer baten.

Het einde van de tram

Het toenemend autobezit en het feit dat de aandelen van de RTM overgegaan waren via de gemeente Rotterdam (een verklaard anti-RTM gemeente, men had metroplannen!) naar de

Nederlandse Spoorwegen, die helemaal niets van interlokale trams moesten hebben, zorgden ervoor dat de tramdiensten steeds meer ingekrompen werden ten gunste van de busdiensten. Tussen Rotterdam Rosestraat en Spijkenisse mochten er geen passagiers meer instappen, dit werd RET gebied. Na het zomerseizoen 1964 verdween de strandtram naar Oostvoorne, al spoedig gevolgd door de dienst Spijkenisse - Oostvoorne. Tussen Rotterdam en Spijkenisse werd eind 1965 afscheid genomen van de tram. Op 14 februari 1966, in een vliegende sneeuwstorm, reed de laatste tram tussen Hellevoetsluis en Spijkenisse. Na 68 jaar was er een einde gekomen aan de smalspoortramwegexploitatie en was de RTM een busmaatschappij geworden. Slechts enkele spoordijken, bruggen, gebouwen en de voormalige veerhavens herinneren nog aan het bestaan van de Eilandentram. De NV.Rotterdamsche Tramweg Maatschappij fuseerde al spoedig met enkele Zeeuwse ex-trambedrijven totdat in 1978, honderd jaar na de oprichting van de NV.RTM, de Streekvervoersmaatschappij Zuidwest Nederland (ZWN) werd opgericht. Deze maatschappij is per 1 mei 1999 opgegaan in het conglomeraat Connexxion, waarin ook oud trambedrijf NZH is opgenomen.

Toch geen einde

Het was de Tramweg Stichting, die met de koop van een verzameling stoomtrammaterieel van de RTM in 1965 en nadien met andere aankopen heeft gezorgd dat er naast onroerende goederen ook rollend materieel de gedachtenis aan één der grootste Nederlandse interlokale tramwegmaatschappijen levend blijft. Vanaf 1966 tot en met 1988 reden er gerestaureerde trams van de RTM op een klein stukje spoor tussen Hellevoetsluis Tramhaven en het buurtschap Vlotbrug, later het Winkelcentrum de Struyste Hoek.

In 1989 verhuisde het grotendeels gerestaureerde RTM-materieel naar Ouddorp, waar in 1990 het eerste gedeelte (2 km.) van de nieuwe trambaan tussen de remise aan de Punt en het Bezoekerscentrum Grevelingen werd geopend. Precies dertig jaar na de laatste RTM-rit op Voorne Putten werd op 14 februari 1996 uiteindelijk het gehele museumtramtraject tussen De Punt en de Kabellaarsbank in gebruik genomen.

Op 23 maart 2007 is de baanverlenging van Port Zélande naar Middelpmaat Haven in gebruik gesteld door de burgemeesters van Goedereede en SchouwenDuiveland. Vanaf dit moment is RTM terug in Zeeland en deed zijn naam "de Eilandentram" weer eer aan. Op de dag van opening van dit baanvak werd het museum erkend als "Geregistreerd Museum". In 2008 werd door Inspectie Verkeer en Waterstaat, thans Inspectie Leefomgeving en Transport, de concessie afgegeven voor het gebruik van de baan en erkenning als officiële tramlijn.

Tenslotte is op 16 november 2011 het gedeelte Middelpmaat Haven naar West Repart/Dolfijn aan het einde van de dam, kort voor Scharendijke, geopend. Jaarlijks wordt er groot onderhoud gepleegd aan de baan. Hiertoe is in eigen beheer een complete werktrein gebouwd, een machinepark aangeschaft en geïnvesteerd in nieuw railmateriaal. De trambaan ligt voor het grootste deel op een ballastbed van grind en steenslag en voldoet aan alle eisen van de Spoorwegwet.

Om de 235 kilometer van de RTM in ere te houden ligt er nu een baan van ruim 10 kilometer lengte waarop uitsluitend materieel van de voormalige NV.RTM dienstdoet. Baan en materieel worden beheerd en onderhouden door vrijwilligers, die het als hun taak zien om u te laten ervaren hoe eens een groot stoomtrambedrijf eruit heeft gezien.

In 2013 is na jaren van voorbereiding gestart met de bouw van de eerste fase van de uitbreiding van het museumgebouw, gevolgd in 2015 door een tweede gedeelte. Op 1 april 2022 zal de bouw van start gaan van het derde en laatste gedeelte van het museumgebouw. De exposities en modelbanen kunnen dan in hun definitieve vorm worden voltooid.