

DIE AG ROTTERDAMSCHER TRAMWEG MAATSCHAPPIJ

ein Beitrag von Mark Grootendorst

Die ersten Aktivitäten

Am 12. November 1878 wurde die N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij mit dem Ziel gegründet, ein Netz von Pferdestraßenbahnen in Rotterdam zu betreiben. Damit war es das siebte Straßenbahnunternehmen in unserem Land, aber es sollte bald zu einem der größten werden. Zwischen 1878 und 1881 erregten nur die Pferdebahnen die Aufmerksamkeit des jungen Unternehmens. 1881 wurde die erste Dampfstraßenbahnlinie der RTM eröffnet, die Linie Rotterdam-Schiedam, eine normalspurige Dampfstraßenbahnlinie, die noch heute als eine der Fernverkehrslinien der RET besteht. 1898 wurde die erste Ferndampf-Straßenbahn zu den Inseln eröffnet, die Linie von Rotterdam Rosestraat nach Hoekse Waard, aber jetzt mit Schmalspur (1067 mm statt 1435 mm Normalspur). Zwischenzeitlich fungierte die RTM auch als eine Art Verleihfirma für kleine Pferdebahnbetriebe, die aus eigener Kraft überfordert waren. Beispielsweise wurde den Straßenbahnunternehmen in Schiedam, Leiden, Sloterdijk (Amsterdam), Hillegersberg (Rotterdam) und Dordrecht für einen vertraglich vereinbarten Betrag mit Kutschern, Kutschen und manchmal Schaffnern geholfen.

Die Inseln

Ende des 19. Jahrhunderts wuchs Rotterdam schnell; Insbesondere Rotterdam-Süd war der Ort, an dem die neuen Häfen für den Transport in das neue Deutsche Reich und insbesondere in das Ruhrgebiet errichtet wurden. Die Einwohnerzahl nahm dramatisch zu. Zu den „neuen Rotterdammern“ waren vor allem Menschen aus den ländlichen Gebieten von West-Brabant und den Südholländischen Inseln zu zählen. Diese Menschen pflegten ihre familiären und sozialen Beziehungen in dem Gebiet, das sie verlassen hatten, und so entstand langsam aber sicher ein Verkehrsfluss in diese Richtung. Außerdem wird der Hoekse Waard seit 1870 von der berühmten Barendrechtse Brücke erschlossen. Der Straßenbau verlief jedoch größtenteils zu langsam oder wurde gar nicht durchgeführt. Ein Netz aus Lehm- und in günstigeren Fällen Schotterpiste ließ den Transport vor allem in nassen Zeiten stagnieren. Wollten die Inseln vom Wachstumsmarkt Rotterdam profitieren, musste ein akzeptables Massenverkehrsmittel geschaffen werden. Um die Jahrhundertwende konnte das nur die Dampfkleinbahn gewesen sein. Dasselbe Komitee, das den Bau der Barendrechtse Brücke realisierte, förderte den Bau einer Dampfbahnlinie nach Rotterdam.

In Schouwen Duiveland war es auch ein Bürgerkomitee, das Pläne für eine Dampfbahnlinie zwischen Brouwershaven und Steenbergen (mit Verlängerung nach Roosendaal) machte. Beide Komitees kamen schließlich in Kontakt mit der RTM, die für den Bau und Betrieb verantwortlich sein sollte: Die Strecke Rotterdam-Süd-Beijerland wurde 1898 eröffnet und die Strecke Brouwershaven-Steenbergen 1900. In der Zeit von 1903 bis 1909 wurde das Liniennetz im Hoekse Waard, auf Voorne Putten und Goeree Overflakkee erweitert oder eröffnet.

Die Linie Brouwershaven - Burgh op Schouwen näherte sich 1915 ihrem Ziel. Durch die Inbetriebnahme von Fähren und Schleppern wurden die Dampfbahnen auf den damals noch isolierten Inseln, mit der Spinne im Netz, der Metropole Rotterdam, verbunden. Die Linie

zwischen IJsselmonde (Middeldijk) und Zwijndrecht orientierte sich nach Dordrecht und die Linie zwischen St.Philipsland (Fährhafen Anna Jacobapolder) und Steenbergen nach

Das RETM

Aufgrund all dieser Erweiterungen ihrer Aktivitäten südlich von Rotterdam hatte die Rotterdamsche Tramweg Maatschappij keine Zeit mehr für das Pferdestraßenbahnnetz in ihrer eigenen Stadt. Außerdem sollen die Pferdestraßenbahnen nach und nach durch elektrische Straßenbahnen ersetzt werden. Die RTM hat sich entschieden, ihre ganze Aufmerksamkeit auf das Inselnetz zu richten und hat daher die Dampfstraßenbahnlinie Rotterdam - Delfshaven - Schiedam und das Pferdestraßenbahnnetz in Rotterdam an ein neues Unternehmen, die Rotterdamsche Electriche Tramweg-Maatschappij (RETM), übertragen. Die spätere RET, die bald darauf die Dampfstraßenbahn nach Schiedam durch eine elektrische Straßenbahn ersetzte. Auch die Pferdestraßenbahnen verschwanden schließlich von der Bildfläche.

Verlängerung

Nun, da die RTM für ihr Inselnetz die Hände frei hatte, wurde kräftig angepackt. Die Bahnen auf den Inseln waren durch Fährverbindungen verbunden. Dazu wurden verschiedene Dampfschiffahrtsgesellschaften übernommen, nationale Fährhäfen gebaut und eigene Schiffe sowohl für Passagiere als auch für Güterwagen (Schlepper) in Dienst gestellt.

Gleisverbesserungen ermöglichten es, die Höchstgeschwindigkeit der Bahnen auf vielen Strecken von 20 km/h (1889) auf 45 km/h (1934) zu erhöhen. 1923 wurden die ersten Buslinien in Hoekse Waard als Lieferant für unseren eigenen Bahnverkehr eröffnet. Nach der Eröffnung der letzten Linie nach Burgh (Schouwen-Duiveland) im Jahr 1915 betrug die Gesamtlänge des Bahnnetzes 235 Kilometer.

Zusammen mit den oben genannten Aktivitäten, der Art des Unternehmens und der Anzahl der Züge pro Tag könnte man zu Recht von einem kleinen Eisenbahnunternehmen sprechen. Viele Bahnaktivitäten fanden auf ziemlich großen Rangierbahnhöfen statt, die von der öffentlichen Straße aus sichtbar waren, aber "Zugang zur Bahn ist verboten", wie auf den vielen gusseisernen und hölzernen Schildern entlang der Bahngleise zu lesen war. Zwischen den Inseln und der Großstadt Rotterdam verkehrten lange Züge. In Kombination mit einer Fährfahrt zwischen Zijpe und Numansdorp vermittelte dies alles die Atmosphäre einer "großartigen Reise".

Schwierigkeiten

Auch die RTM hatte ihre Probleme. Das Management stand regelmäßig im Streit mit den Anleihegläubigern. Sozial gesehen verfolgte das Management einen sehr konservativen Kurs. Die Entlohnung des Personals war nicht großzügig. Doch viele Mitarbeiter blieben dem RTM über Jahre, manchmal ihr ganzes Berufsleben, treu. Obwohl die Geschäftsführung auch die Ausgaben für die Wartung des fahrbares Gerät und Liniennetz sehr sparsam hielt, war sie aufgrund der vielen Entgleisungen gezwungen, die Gleisinstandhaltung zu verbessern.

Während des Ersten Weltkriegs sorgten die schlechte Kohle und der Personalmangel dafür, dass der Fahrplan regelmäßig gestört wurde. In den zwanziger Jahren entstanden auch kleine private Busunternehmen, was zu einem deutlichen Rückgang des Personenverkehrs auf der RTM Liniennetz führte.

Dennoch hat die RTM viel getan, um die Transportqualität zu verbessern. Erwähnenswert sind in diesem Zusammenhang sicherlich die Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit, die Inbetriebnahme von Motortriebwagens und die Verbesserung der Strecke.

In den 1930er Jahren wirkte sich jedoch auch die Wirtschaftskrise auf den Inseln störend aus. Der Verkehr ging zurück, bis 1937 konnten die kleinen Busunternehmen den rückläufigen Verkehr mit der RTM-Bahn noch mehr abschöpfen und die Beiträge des Staates an die Kleinbahnunternehmen im Allgemeinen wurden immer geringer.

1939 wurde der Personenverkehr auf einigen Linien im Hoekse Waard durch Busse ersetzt. Inzwischen war Rotterdam Süd zu einer ganzen Stadt herangewachsen und die RTM-Bahn Teil des Stadtverkehrs geworden. Zahlreiche Unfälle, die größtenteils durch Verkehr verursacht wurden, der die Bahn nicht berücksichtigte, verliehen der RTM-Bahn zu Unrecht das Prädikat "Mörder". Allerdings sollte man in den Kriegsjahren erfahren, dass diese

scheinbar mörderische Bahn von lebenswichtiger Bedeutung für Rotterdam war.

Der zweite Weltkrieg

Der Krieg rettete die RTM. Das klingt etwas krude, aber die Tatsache, dass der private Autotransport bald unmöglich gemacht wurde, ließ die Transportzahlen bereits 1940 stark ansteigen. Andererseits wurde die Arbeit für die Mitarbeiter nicht angenehmer. Die Züge wurden länger, schwerer, die Kohle schlechter, die Schmierstoffe und Ersatzteile und damit der Wartungszustand der Züge geringer. Außerdem wurde ein großer Teil des Verkehrsgebietes zum Sperrgebiet erklärt. Luftangriffe machten bereits die An- und Abreise mit Bahn und Schiff zu einem riskanten Geschäft. Opfer sind auch unter RTM-Personal bei den Bahn- und Fährdiensten gefallen. Am 18. September 1944 streikte das RTM-Personal. Lediglich Gütertransporte mit der Bahn für die Lebensmittelversorgung der Stadt Rotterdam wurden auf Anfrage noch durchgeführt.



Wiederaufbau

Genau wie die Niederländische Eisenbahn litt die RTM während des Eisenbahnstreiks zwischen September 1944 und Mai 1945 sehr unter den deutschen Zerstörungen.

Verschiedene Fährhäfen waren unbrauchbar geworden, Bahnhofsgebäude wurden zerstört, Personalhäuser abgerissen oder zerstört, Brücken gesprengt oder verschwanden, Teile des Bahnnetzes zerstört und Rollmaterial zerstört oder schwer beschädigt. Viele Kleinbahnunternehmen (zB NBM, MBS, ZVTM und NTM) gaben auf und wandelten ihr Unternehmen in ein Busunternehmen um. Das RTM tat dies jedoch nicht. Ein sehr fähiges Management, motiviertes Bahnpersonal und eine große Auswahl an Ersatzgeräten sorgten dafür, dass die Schäden Ende der 1940er Jahre so gut wie möglich behoben wurden. In den fünfziger Jahren modernisierte das RTM einen Teil seiner Rollmaterial, indem es die

vorhandene grundsolide Ausrüstung verwendete, aber an den Geschmack und Stil der fünfziger Jahre anpasste. Die neuen Farben Rot und Creme wurden zur Unternehmensidentität der RTM. Die Reisenden und Mitarbeiter wurden von der vierteljährlich erscheinenden Zeitschrift „de Tramkoerier“ über alles auf dem Laufenden gehalten. Moderne Busse bedienten die kleineren Städte.

Nach der Flutkatastrophe

Die Flutkatastrophe vom Februar 1953 störte diesen Aufbau grob. Der Schaden am Bahnnetz war bald behoben und das Rollmaterial hatte wenig gelitten. Nachdem die Insel Schouwen jedoch ausgetrocknet war, wollten die Bevölkerung und die Behörden die Bahn nicht zurück. Flurbereinigung und Busverkehr waren die Prioritäten in Zeeland, obwohl sich ein Ticket für den Bus bald als teurer herausstellte als für die Bahn.

Am 10. Oktober 1956 stürzte eine vorbeifahrende Zug auf einem geraden Gleisabschnitt entlang des Dordtse Straatweg (Rotterdam) durch die Gleise. Die Strecke war nach der Flutkatastrophe 1953 nicht wieder in einen guten Zustand versetzt worden. Untersuchungen ergaben, dass es ein Vermögen kosten würde, das Netz so zu reparieren, dass ein verantwortungsbewusster und sicherer Bahnbetrieb gewährleistet wäre. Darüber hinaus wurde beschlossen, den Delta-Plan umzusetzen. Viele Linien müssten umgeleitet werden (was übrigens geplant war) und die Fährverbindungen würden wegfallen, so dass ein Festhalten am Bahnbetrieb nicht mehr logisch sei. Beispielsweise verschwanden 1956 und 1957 die Bahnlinien im Hoekse Waard und auf Goeree-Overflakkee, und nach Fertigstellung der Dämme in den 1960er und 1970er Jahren, die Fährverbindungen zwischen Numansdorp, Zijpe, Middelharnis und Hellevoetsluis. Die Fähre Anna Jacoba-Zijpe war die einzige RTM-Fähre, die bis zur Fertigstellung des Philipsdamms im Jahr 1988 in Betrieb blieb.

Lediglich die Bahnlinien zwischen Rotterdam und Voorne Putten wurden beibehalten und weiter modernisiert. Die Dampftraktion verschwand zunächst aus dem Personenverkehr, später aber auch aus dem Güterverkehr, vorhandenes Rollmaterial wurde modernisiert und noch 1963 eine neue Zug, die „Sperber“, in Dienst gestellt. Aber auch dies nützte nichts.

Das Ende der RTM Kleinbahn

Der zunehmende Autobesitz und die Tatsache, dass die Anteile der RTM von die Gemeinde Rotterdam (eine erklärte Anti-RTM-Gemeinde, sie hatte U-Bahn-Pläne!) an die Niederländischen Eisenbahnen übertragen worden waren, die Kleinbahnen überhaupt nicht mochten, sorgten dafür, dass der Bahnverkehr zugunsten des Busverkehrs zunehmend zurückgefahren wurde. Zwischen Rotterdam Rosestraat und Spijkenisse durften keine Passagiere mehr einsteigen, dies wurde zum RET-Bereich. Nach der Sommersaison 1964 verschwand die Strandzug nach Oostvoorne, bald darauf folgte die Verbindung Spijkenisse - Oostvoorne.

Die Bahnlinie zwischen Rotterdam und Spijkenisse wurden Ende 1965 eingestellt. Am 14. Februar 1966 fuhr in einem fliegenden Schneesturm die letzte Zug zwischen Hellevoetsluis und Spijkenisse. Nach 68 Jahren war der Schmalspur-Bahnbetrieb eingestellt und war der RTM ein Busunternehmen geworden. Nur noch wenige Bahndämme, Brücken, Gebäude und die ehemaligen Fährhäfen erinnern noch an die Existenz der Inselbahn.

Die NV.Rotterdamsche Tramweg Maatschappij fusionierte bald mit mehreren ehemaligen Kleinbahnunternehmen in Zeeland. 1978, hundert Jahre nach der Gründung der RTM, wird die regionale Verkehrsunternehmen Südwest-Niederlande (ZWN) gegründet. Am 1. Mai 1999 wurde dieses Unternehmen in den Konglomerat Connexxion verschmolzen, zu dem auch die alte Straßenbahngesellschaft NZH gehört.

Immer noch kein Ende

Es war die Kleinbahn Stiftung (Tramweg Stichting) , die mit dem Kauf einer Sammlung von Rollmaterial von der RTM im Jahr 1965, und anschließend mit weiteren Ankäufen dafür sorgte, dass neben Immobilie auch rollendes Material die Erinnerung an einen der größten in die Niederlande bewahrte Kleinbahnen am Leben bleibt. Von 1966 bis 1988 fuhren restaurierte Züge der RTM auf einem kleinen Bahnstrecke zwischen Hellevoetsluis Tramhaven und dem Weiler Vlotbrug, dem späteren Einkaufszentrum de Struyste Hoek. 1989 zog das weitgehend restaurierte RTM-Rollmaterial nach Ouddorp, wo 1990 der erste Teil (2 km) der neuen Bahnstrecke zwischen dem Depot am Punt und der Besucherzentrum Grevelingen eröffnet. Genau dreißig Jahre nach der letzten RTM-Fahrt auf Voorne Putten wurde am 14. Februar 1996 endlich die gesamte Museumsbahnlinie zwischen De Punt und Kabbelaarsbank in Betrieb genommen.

Am 23. März 2007 wurde die Bahnverlängerung von Port Zélande nach Middelpmaat Haven von den Bürgermeistern von Goedereede und Schouwen-Duiveland in Betrieb genommen. Von diesem Moment an ist die RTM zurück in Zeeland und macht ihrem Namen „die Inselbahn“ wieder alle Ehre. Am Tag der Eröffnung dieser Strecke wurde das Museum als "Eingetragen Museum" anerkannt.

Im Jahr 2008 erteilte die Inspektion für Transport und Wasserwirtschaft, jetzt Inspektion für menschliche Umwelt und Verkehr, die Konzession für die Nutzung der Strecke und die Anerkennung als offizielle Bahnlinie. Schließlich wurde am 16. November 2011 der Abschnitt Middelpmaat Hafen to West Repart/Dolfijn am Ende des Damms, kurz vor Scharendijke, eröffnet. Auf der Strecke werden jedes Jahr größere Wartungsarbeiten durchgeführt. Dazu wurde ein kompletter Arbeitszug in Eigenregie gebaut, Maschinen angeschafft und in neues Schienenmaterial investiert. Das Bahngleis liegt größtenteils auf einem Schotterbett aus Kies und Schotter und erfüllt alle Anforderungen des Eisenbahngesetzes.

Um die 235 Kilometer Strecke der RTM zu ehren, gibt es nun eine über 10 Kilometer lange Strecke, auf der ausschließlich Rollmaterial der ehemaligen RTM zum Einsatz kommt. Die Gleise und das rollende Material werden von Freiwilligen verwaltet und gewartet, die es als ihre Aufgabe ansehen, Sie erleben zu lassen, wie ein großes Dampfkleinbahnunternehmen einst aussah. 2013 wurde nach jahrelanger Vorbereitung mit dem Bau der ersten Phase der Erweiterung des Museumsgebäudes begonnen, 2015 folgte ein zweiter Teil.

Am 1. April 2022 begannen die Bauarbeiten für den dritten und letzten Abschnitt des Museumsgebäudes, der am 27. September 2024 offiziell eröffnet wurde. Die ständige Fahrzeug- und Modellsammlung wird zusammen mit Modelleisenbahnen und einer Retrospektivausstellung ansprechend präsentiert.