

Uit het knipselarchief van de SNR

Bijlage bij NVBS Actueel, oktober 2025

In deze aflevering is de aandacht gericht op de RETM, de voorloper van de RET en dochter van de RTM. Het is het jaar 1924.

We beginnen met een bedrijfje, dat niet tot de RETM behoorde maar een zelfstandige exploitatie voerde op de lijn Rotterdam - Overschie, toen nog een zelfstandig gemeente bij Rotterdam. Onderstaande krantenbericht richt zich in 1924 (!) al op het verleden, toen de paardentram de verbinding onderhield. De bus werd daarna ingezet als alternatief, maar deze beviel niet goed en de maatschappij zocht naar een oplossing. De opvolger van de paardentram wordt hierbij aan de lezer voorgesteld.

DE VERBINDING ROTTERDAM—OVERSCHIE.

Exploitatie van een Ford-tram.

(Van onzen correspondent.)

ROTTERDAM, 26 Jan. — Het is nog niet zoo heel lang geleden, dat de eenige verbinding tusschen Rotterdam en het nabij gelegen Overschie werd gevormd door een wat ouderwetsch paardetrammetje.

Toen kwam de autobus!

Merkbaar was de voorkeur, welke aan dit veel vluggere vehikel gegeven werd, hetgeen de Rotterdamsche Electricche Tramweg-Maatschappij, welke ook het paardentrammetje exploiteerde, tot haar schade moest ondervinden. Intusschen zat de directie van deze maatschappij niet stil; er werden plannen beraamd om de paardentram voorgoed uit Rotterdam te laten verdwijnen. Deze plannen zullen nu weldra verwezenlijkt worden. Als proef zal voor de lijn Rotterdam-Overschie een benzine-motortreinje worden gemaakt naar Engelsch voorbeeld, bestaande uit 2 met de achterwielen aan elkaar gekoppelde Ford-motorwagens op rails.

Aan de beide uiteinden van de tram bevinden zich dus de motoren, die beurtelings in de één of andere richting dienst doen. Iedere motor kan 20 P.K. ontwikkelen. Rekening houdend met de bestaande en nog aan te leggen bogen is de asafstand op 180 c.M. gebracht.

De beide wagens zijn met hun veerende buffers door middel van een schroefkoppeling vast tegen elkaar getrokken, terwijl zich tot afsluiting een lederen harmonica tusschen de wagens bevindt, welke tevens maakt dat men veilig van den eenen wagen naar den anderen kan overloopen.

Het treinje is zoodoende ca. 9.50 M. lang; het biedt plaatsruimte voor 40 personen. Op de 4 hoeken zijn deuren voor in- en uitgang aangebracht.

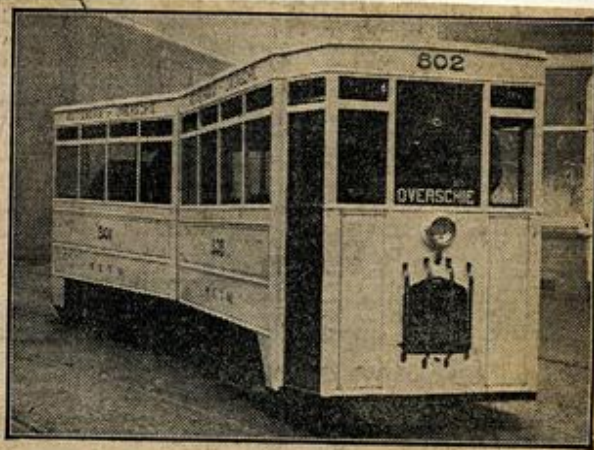
De wagens zijn ingericht om als éénmans-wagen dienst te kunnen doen.

Het ligt in de bedoeling aan het eene eindpunt te Rotterdam rond het Slagveld een lus te leggen en aan het andere eindpunt in het dorp Overschie een driehoek, zoodat de tram dan zal kunnen keeren.

Verder wil men de oude paardentrammetjes tot moderne motortrams ombouwen, terwijl er tevens reeds plannen bestaan om ook in de stad motortreinjes te gaan exploiteeren.

De officiële openingsdatum van de nieuwe lijn naar Overschie is nog niet vastgesteld; men hoopt echter spoedig met alle voorbereidende maatregelen gereed te zijn. Reeds a.s. Dinsdag wordt een proefrit gemaakt.

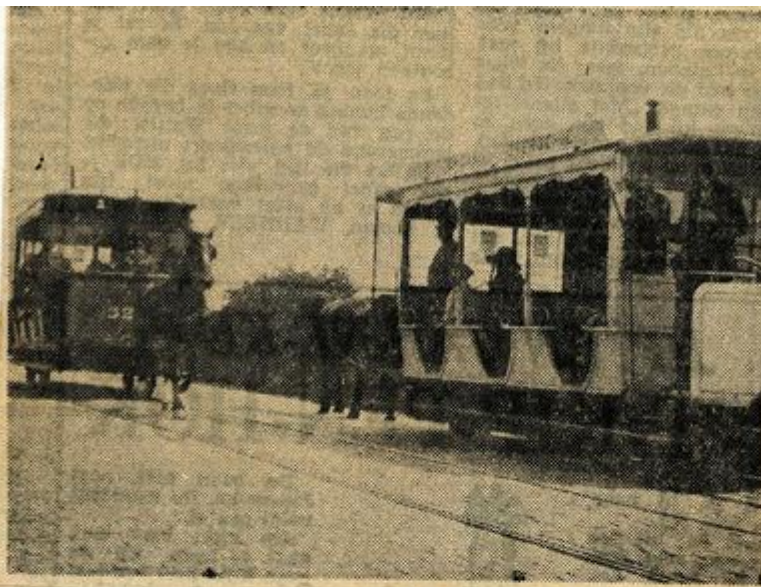
26-1-24



DE VERBINDING ROTTERDAM—OVERSCHIE. — De Ford-tram, waarmede op het traject Rotterdam—Overschie proeven zijn genomen. De tram bestaat uit 2 met de achterwielen aan elkaar gekoppelde Ford-motorwagens op rails; aan de beide uiteinden bevinden zich dus de motoren, welke beurtelings in de één of de andere richting dienst doen.

26-1-24

Hoe dit er vroeger uitzag, toont u het volgende plaatje tijdens een zomerdag



Twee „Overschiese“ paardentrammetjes (nog wel liefst open trammetjes) passeren elkaar op het beroemde wissel „boven de Schans“. Door dat wissel kon de „frequentie“ van 1 rit per uur naar-en-van Rotterdam worden „opgevoerd“ tot 2 ritten per uur!

... -24

Paardentram

De paardentram naar het (inmiddels verdwenen en nergens meer gememoreerde) Rotterdamse Slagveld reed om het uur, jaar-in jaar-uit, en lang niet altijd op tijd, want als de ouë Van Heusden en Breedveld boodschappen gingen doen (zij konden niet buiten hun negerrit-pruim) dan vertrok de tram na terugkeer van conducteur en bestuurder.

's Winters brandde er een kacheltje in de tram: vooral meerrijdende schooljongens hielpen het potkachtje op temperatuur te blijven: 'n feest! Omstreeks 1925 vond iemand uit, die eerder al het zwarte naaigaren had uitgevonden, dat als je „boven de Schans“ een wissel bouwde, het paardentram-verkeer kon worden opgevoerd tot snelverkeer met een frequentie van „rijden om het half uur“, — ja, toen werd Overschie modern, en rijp om mee te doen met de grote nabuur Rotterdam! — Van Heusden en Breedveld „wisten altijd alles,“ zij brachten telkens het daverendste uit de grote wereld mee...

Wie nog wat meer wilde weten over het nieuwe voertuig, kon onderstaande uiteenzetting lezen. Bij krantenredacties van de grote steden had men vaak een redacteur, die alle ontwikkelingen van het openbaar vervoer in de stad nauwkeurig bijhield. Vaak was er een goede verstandhouding tussen directie van de vervoersmaatschappij en de redacteur.

DE BENZINE-TRAM

Het nieuwste op het gebied van Ford-tractie kan men thans bewonderen op het traject Rotterdam-Overschie. Tot nu toe reed daar nog het ouderwetsche paardentrammetje, doch vermomdelyk reeds begin Februari zal de nieuwe benzinetram gaan rijden. Deze nieuwe tram wordt door de R. E. T. M. in gebruik gesteld. Het is de eerste twee-motorige benzinetram in ons land. Deze harmonikatram toont hoever de moderne techniek reeds is gevorderd. Bij deze nieuwe tram zijn twee tramwagens aan elkaar gebouwd. De motor is geheel ingebouwd en alleen de radiator is nog zichtbaar. De Overschiesche tram ziet er wel wat vreemd uit, doch voor de bewoners van het dorp zal de in gebruikneming een groote verbetering zijn. De motor, die aan beide uiteinden aangebracht is, heeft veranderingen ondergaan, die even zoveel verbeteringen zijn. Verschillende versnellingen kunnen worden aangebracht, zoodat de passagiers minder schokken bij het in beweging brengen van de tram, dan dit het geval zou zijn, indien slechts de twee versnellingen gebruikt werden, die de Ford-auto heeft. Een merkwaardigheid is, dat de wielen draaibaar aan de vooras zijn verbonden, zoodat niet de geheele as draait en in korte bochten het eene voorwiel dus langzamer kan loopen dan het andere. De zitplaats van den bestuurder is boven den motor gebouwd. Hij krijgt een groot aantal handles te bedienen; ook zijn de gebruikelijke pedalen, voor versnelling, voertrem en achteruit, aanwezig. Bovendien heeft de wagen een zandstrooi-inrichting. Met het bovenbeen wordt de waarschuwingsbel bediend.

Deze nieuwe benzine tram is in de Centrale werkplaatsen van de R.E.T.M. gebouwd en gemonteerd. De afwerking is solide en smaakvol. Voor de veiligheid is gezorgd, terwijl voor het gemak van de passagiers alles is gedaan wat mogelijk was.

De bestuurder is tevens conducteur. De passagiers kunnen enkel binnenkomen langs den conducteur, die dan de kaartjes afgeeft. Zet de tram zich in beweging, dan sluit de bestuurder automatisch alle deuren. Op- of afspringen als de tram rijdt is dus uitgesloten. Mocht er iets aan de sluiting van de deuren haperen, dan waarschuwt een rood lampje dat boven zijn zitplaats aangaat, den bestuurder. De beide aaneengekoppelde wagens bieden 32 zit- en 8 staanplaatsen. De nieuwe verschijning op de lijn Rotterdam—Overschie zal een groote verbetering zijn.

1-2-24

R. E. T. M.

Gedurende het jaar 1923 vervoerde de R. E. T. M. op haar Rotterdamse lijnen 50.905.823 reizigers (tegenover 60.394.945 in 1922). De opbrengst van dit vervoer bedroeg f 8.809.678.04 (f 6.429.825.39½). De dienst op Overschie en Hillegersberg vervoerde in 1923 541.260 reizigers (837.361 in 1922), met een opbrengst van f 78.572.70 (f 122.286.73).

In 1922, 1923, en 1924 werden op het geheele net gedurende de maand Januari gemiddeld per 1000 inwoners 339, 309 en 270 reizigers vervoerd; in Januari van dit jaar dus 39 minder dan in de overeenkomstige maanden der beide voorgaande jaren.

-2-24



De verbinding tusschen de beide wagens, die herinnert aan het harmonika-systeem van onze D-treinen.



De tram van terzijde gezien



de nieuwe benzinetram voor den dienst op Overschie, van voren gezien

Wie Rotterdam nog van vroeger kende (dat zullen er niet velen meer zijn) roepen de volgende plaatsjes zeker herinneringen op. Van boven naar beneden Noordblaak (toen een haven), de Noorderbrug, het Callandplein met reclamezuil, daaronder links de oude Zaagmolenbrug en als laatste het eindpunt van de toenmalige tramlijnen op de Oude Dijk in winterse omstandigheden.



Noordblaak; ±1924



De Noorderbrug.

25-1-24



iets nieuws op reclame-gebied.
Op het Callandplein te Rotterdam is een zeskantige
reclamezuil opgericht, die, verlicht, automatisch
rondraaien.... nadat de zes kanten van reclame
voorzien zijn natuurlijk. 26-1-24



Oude Dijk; ±1-24.

Het Maaststion had aanvankelijk nog geen tramverbinding. In 1924 werd deze verbinding eindelijk aangelegd, waarvan onderstaande getuigt:



21-3-24
Reeds jaren wacht het Westen op een doorgaande tramverbinding met het Maasstation. Het heeft heel wat voeten in de aard gehad eer het zoover was. Thans echter zijn de groote wisselstukken uit Duitschland aangekomen en is een aanvang gemaakt met het leggen van de verbinding tusschen de sporen van lijn 1 en lijn 4, nabij de marinierskazerne. Op 25 Maart zal lijn 7 dan gaan rijden van Delfshaven naar het station Maas.

Ook toen al moest aan rails en wissels onderhoud gepleegd worden. Hier op de Binnenweg was destijds all een driehoek met naar links de richting van het Kruisplein en station DP, naar rechts richting de Witte de Witstraat als alternatieve verbinding voor het doorgaande straatje in het verlengde van de Binnenweg en ook zo heette. Let wel: dit karwei werd in één nacht gelegd! Vanaf 1 u in de nacht had men 4,5 u de tijd om oude rails en wissels weg te halen en de nieuwe te leggen, zodat de eerste vroegtram van half vijf weer erover kon rijden! Nu sluit men zo'n kruising minstens een maand volledig af!



EEN MOOI STUK WERK.

Door de Rott. Electric Tramweg Mij. wordt den laatsten tijd bijzondere zorg besteed aan den weg. Op de kruising van den Nieuwen Binnenweg, Mauritsweg en Eendrachtsweg werd vorige week mooi werk geleverd. Een volledige spoor-driehoek, omvattende 3 volledige kruisingen met 6 wissels, gezamenlijk meer dan 200 Meter spoor, werd in één nacht gelegd. Des nachts 1 uur ging de laatste tram over de baan, terwijl 's-ochtends even half vijf de eerste vroegtram er weer over moest. In 3½ uur werd met 65 man personeel het werk voltooid. Ook de boyenleiding moest worden verlegd. Des daags had men naast de oude rails de nieuwe wisselstukken en kruisingen gereed gemaakt. Op onze foto ziet men duidelijk, hoe men naast de bestaande sporen reeds de nieuwe gereed heeft liggen.

18-4-24