

Maurits van den Toorn

RET

Anderhalve eeuw Rotterdam en openbaar vervoer

138

Boom Amsterdam

© 2017 Maurits van den Toorn

Behoudens de in of krachtens de Auteurswet van 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch door fotokopieën, opnamen of enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any way whatsoever without the written permission of the publisher.

Tekeningen materieel Aad van Dam
Lijnennetkaarten (pp. 16, 42, 74, 128 en 146) Bas Schenk
Boekverzorging René van der Vooren

ISBN 978 90 2440 639 5 | NUR 680, 693

www.boomgeschiedenis.nl
www.bua.nl

Afbeeldingen schutblad voor

- *Lijnennetkaart RET 1931 (detail).* RET
- *Trampersoneel, circa 1911. Personeelsleden zonder snor waren in die dagen een zeldzaamheid.*

Collectie auteur

Afbeelding frontispice

De verlengde lijn 10 wordt feestelijk binnengehaald op de Kleiweg, 31 oktober 1960. Van de vroegere anti-tramstemming was niets meer te merken. SNR

Afbeeldingen schutblad achter

- *Lijnennetkaart RET 2016 (detail).* RET
- *Hoogbouw aan de rivier, Erasmusbrug met het kantorencomplex De Rotterdam; 14 februari 2017.*

Foto auteur

Afbeelding achterzijde omslag

Tramlijn 22 op de Walenburgerweg, 1965. Als bezuinigingsmaatregel had deze lijn eenmansbediening gekregen. De bestuurder verkocht en controleerde de kaartjes. RoMeO

Inhoud

Voorwoord 7

1 De groeiende stad 9

De beginperiode van de tram 1879–1905

2 Een modern vervoermiddel 18

*De beginjaren van de elektrische tram
vanaf 1905*

Per tram en bus naar Overschie 26

3 Conflicten en concurrentie 31

De latere RETM-periode 1914–1927

4 De gemeente aan het roer 45

Het ontstaan van de RET 1927–1930

De grote modernisering 60

5 Ambities en bezuinigingen 64

De crisisjaren 1930–1940

De strijd tegen de interlokale busdiensten 76

6 De eerste bezettingsjaren 80

Oorlog en bezetting 1940–1942

7 Schaarste en chaos 95

Oorlog en bezetting 1942–1945

Intermezzo in bezettingstijd: de trolleybus 106

8 Een nieuw begin 111

De wederopbouwperiode 1945–1965

Nieuwe en moderne trams 130

9 De rivier als probleem 135

De komst van de metro 1955–1970

10 Metro's en sneltrams 148

Succes en groei van metronet 1968–2005

Kaartjes en tarieven 162

11 Stagnatie en standaardisatie 166

De periode 1970–1990

12 TramPlus en verder 181*De jaren negentig tot nu**De tram en het voetbal 193***13 RandstadRail en de Hoekse Lijn 197***De metro van 2006 tot nu***14 Waar staan we nu? 209***Een blik op heden en toekomst**Dank aan 215**Bronnen 216**Register 218*

Voorwoord

In de bijna twaalf jaar dat ik directeur bij de RET ben, ontdekte ik hoe diep en ingrijpend de relatie tussen de stad, de regio, de inwoners en de RET is. De RET hoort er honderd procent bij, al zou het maar zijn om erop te mopperen.

De RET is letterlijk en figuurlijk verankerd in Rotterdam. Letterlijk met onze 360 kilometer rails en onze metrotunnels onder de stad, met ruim duizend tram- en bushaltes en 66 metrostations, met zestig buslijnen, negen tramlijnen en vijf metrolijnen. En ... circa 3500 gezinnen leven heel direct met en van de RET.

De RET verbindt de regio letterlijk door van A naar B te rijden, maar ook figuurlijk. Hoeveel mensen hebben niet hun herinneringen aan de RET, aan specifieke bus- of tramlijnen. Hoeveel eerste kusjes zijn niet gegeven bij een bushalte, hoeveel verkeringen zijn ontstaan of weer uitgemaakt in de tram of metro? RET als dating-site van alle tijden. Maar ook figuurlijk omdat de RET meer wil doen dan 'alleen' vervoeren: met de Aardig Onderweg Award bijvoorbeeld stimuleren we mensen die zichzelf of anderen 'aardig onderweg' helpen met verbindende initiatieven. En de RET biedt unieke kansen op onderwijs en werk aan jongeren met ervaren RET'ers als leermeester in de praktijk.

Ik heb ook ontdekt dat werken bij de RET meer is dan alleen 'werken bij'. Je wordt gewoon een RET'er, daar is geen ontkomen aan. Je ademt en leeft de RET, het is immers 'onze' RET. Daarom is het hartverwarmend om regelmatig te ontdekken dat Rotterdammers het ook zo voelen: je blijft met je poten van de RET af en als er dan toch gemopperd moet worden op de RET, dan doen we dat zelf wel.

De RET innoveert graag, maar we zijn ook een bedrijf met een lange historie en een boeiende geschiedenis, die we koesteren. Dat respect voor geschiedenis vind ik heel belangrijk. Zo hebben we van vrijwel elke tram die ooit bij ons reed nog een exemplaar, in beheer bij de stichting RoMeO. De stichting houdt onder meer op die manier de geschiedenis van het openbaar vervoer in en rond Rotterdam levend.

Twee jaar geleden kwamen we tot de ontdekking dat er geen boek was over de geschiedenis van de RET. Er zijn heel veel boeken verschenen over het materieel en de lijnen, maar geen over de integrale geschiedenis van de RET, over de rol van de RET in de samenleving en stad van toen en nu.

Na een uitgebreide studie van auteur Maurits van den Toorn is dit boek tot stand gekomen. Een geschiedenis van ons openbaarvervoerbedrijf vanaf eind negentiende eeuw tot nu. Met de groei van stad en havens, van paardentram tot Citadis, van de crisisjaren, de oorlog en de wederopbouw, van de komst van de eerste metro tot de aanleg van de Hoekse Lijn. Met door de jaren heen de stadsvernieuwing en de politiek-bestuurlijke veranderingen.

U heeft een boek in handen dat op een bijzondere wijze inzage geeft in de geschiedenis en ontwikkeling van de RET in een steeds veranderende samenleving.

Pedro Peters

Algemeen directeur RET N.V. 2005-2017



Het Beursplein was lange tijd het middelpunt van het tramnet; circa 1900. Ansichtkaart, collectie auteur



Kruisende paardentrams van de groene lijn naar het Park en de gele lijn naar het Willemsplein; Admiraliteitskade, circa 1900. Ansichtkaart, collectie Casper van der Werf

1

De groeiende stad

De beginperiode van de tram 1879–1905

Rotterdam, ooit ontstaan langs Schielands Hoge Zeedijk en in het bezit van stadsrechten sinds 1299, ontwikkelde zich vanaf het midden van de negentiende eeuw in steeds sneller tempo. Het is te zien aan het aantal inwoners: ruim 100.000 in 1850, bijna 150.000 in 1880 en 320.000 in 1900. De groei was vooral te danken aan immigratie uit Brabant, Zeeland en omringende gebieden in Zuid-Holland. Vanaf ongeveer 1880 ontstond er door goedkope importen uit Amerika en Canada een overschot aan arbeidskrachten op het platteland (boeren gingen mechaniseren omdat ze goedkoper moesten produceren), terwijl de groeiende Rotterdamse haven steeds meer handen kon gebruiken.

De stad had zich in de achterliggende decennia voorbereid op de toekomst. In 1847 was er aansluiting op het spoorwegnet gekomen met Den Haag en Amsterdam vanaf station Delftsche Poort. In 1855 kwam de spoorlijn naar Utrecht en het Duitse achterland vanaf het Maasstation aan de oostkant van de stad. Nog belangrijker was dat de scheepvaartverbinding naar zee werd verbeterd. In plaats van de lange en omslachtige route via het Haringvliet en de Oude Maas konden schepen vanaf 1872 de Nieuwe Waterweg gebruiken, al functioneerde die als gevolg van verzanding pas rond 1890 naar behoren. De directe route was ook nodig omdat de schepen steeds groter werden. Het waren bovendien

veel snellere stoomschepen; de tijd van het zeilschip was voorbij.

De grootste ontwikkelingen binnen de stad vonden plaats op de zuidelijke rivieroever. In 1872 richtte zakenman Lodewijk Pincoffs de Rotterdamsche Handelsvereniging (RHV) op, die het eiland Feijenoord tot ontwikkeling bracht. De gemeente verleende de RHV een monopolie op de exploitatie van de havens in dit gebied. In ruil daarvoor bekostigde het bedrijf de aanleg van de Spoorweghaven en Entrepothaven. De gemeente betaalde de aanleg van de Noorderhaven (de huidige Koningshaven) en de verkeersbruggen over de Maas, die gereedkwamen in 1878. Het Rijk bekostigde de aanleg van de spoorlijn vanuit Dordrecht over de rivier en het 'luchtspoor' door de binnenstad, waarvoor de Binnenrotte werd gedempt. Het hele project was een mooi voorbeeld van wat tegenwoordig publiek-private samenwerking heet. Jammer genoeg ging de RHV in 1879 op de fles. Het imperium van Pincoffs bleek op drijfzand gebouwd en de oprichter vluchtte naar Amerika, waar hij zich met de verkoop van sigaren in leven wist te houden. Het was een grote financiële tegenslag, maar de RHV met als belangrijkste onderdeel het handelsterrein op Feijenoord kwam in handen van de gemeente. Met deze grote en moderne havenbekkens was de stad klaar voor de toekomst.





De binnenstad met in het midden Plan C en het Beursstation met naderende trein, gezien vanaf de toren van de Sint-Laurenskerk; circa 1888.

Stadsarchief Rotterdam

Naarmate de haven zich verder ontwikkelde, ontstond er een vorm van specialisatie: de havens op de rechteroever bleven stukgoedhavens, terwijl in de nieuwere havens op de linkeroever vooral massa-goed (graan, erts, kolen en olie) werd overgeslagen. De groei van de havens op Zuid zette door onder leiding van G. J. de Jongh, tussen 1879 en 1910 de ambitieuze directeur Gemeentewerken. Onder zijn leiding kwamen de Rijnhaven (1887), de grotere Maashaven (1898–1905) en het eerste gedeelte van de nog grotere Waalhaven (1907–1930) tot stand.

Stadsuitbreiding

De bevolking was vaak heel slecht gehuisvest. In talloze sloppen en stegen in de binnenstad woonden gezinnen met vier of meer kinderen in eenkamerwoningen zonder sanitair. Ook in de andere grote steden waren de woonomstandigheden vaak slecht, maar Rotterdam was extreem snel gegroeid en had bovendien een grotendeels ongeschoolde en dus laag betaalde bevolking. Denk aan de vele sjouwers in de haven. Dergelijk werk was ook nog eens seizoensafhankelijk, waardoor mensen vaak lange tijd zonder werk zaten. Dat betekende een aanslag op de stedelijke armenzorg. Weliswaar verbeterden de hygiënische omstandigheden vanaf 1863 enigszins door de aanleg van riolering, maar die was er nog lang niet overal. Dat gold ook voor de in dezelfde periode aangelegde drinkwaterleiding.

Willem Nicolaas Rose, stadsarchitect van 1839 tot 1855 en vooral bekend van het in 1851 geopende Coolsingelziekenhuis, verbeterde de waterhuishouding en breidde de stad uit. Via twee stoomgemalen werd water de stad in en uit gepompt door de Boezemsingel, Crooswijkschesingel en Noordsingel in het oosten en de Diergaardesingel en Westersingel in het westen. De singels – vormgegeven door de bekende landschapsarchitect J. D. Zocher jr., die ook het Park ontwierp – vormden een nieuwe stadsgrens. Tussen de oude stadsdriehoek en de singels kwam een nieuw stratenplan met de Witte de Withstraat, Van Oldenbarneveltstraat en Aert van Nesstraat als verbinding naar het westen en de Van Alkemadestraat en Hugo de Grootstraat naar het

oosten. In het verlengde van deze uitvalswegen ontstonden later in de negentiende eeuw het – toen uiteraard nog nieuwe – Oude Westen, Oude Noorden, Crooswijk en Kralingen. Op Zuid ontstond vanaf circa 1870 de grote nieuwe woonwijk Feije-noord. Iets later, in de jaren negentig, verrees ten noorden van station Delftsche Poort de Provenierswijk, met als hoofdassen de Provenierssingel en de Spoorsingel.

Met de groei van de stad nam ook het verkeer toe, in de vorm van talloze karren en sleperswagens. Tegenwoordig zien we de periode rond 1900 vaak als een gezapige tijd waarin alles rustig voortkabbelde. Maar zo rustig zal het niet zijn geweest in ‘werkstad Rotterdam’. Denk aan alle karren en wagens die op hun wielen met ijzerbeslag over de keienbestrating ratelden en de vele straatventers die hun waren luidkeels onder de aandacht probeerden te brengen. Het was in ieder geval zo druk op straat dat al in 1885 een deel van de Goudschevest bij het Oostplein werd gedempt. In 1901 werd de smalle Binnenweg-sche Brug over de Coolvest vervangen door een bredere overkluizing; dit punt ontwikkelde zich later tot het Van Hogendorpsplein en is tegenwoordig het Churchillplein.

Geluidloos

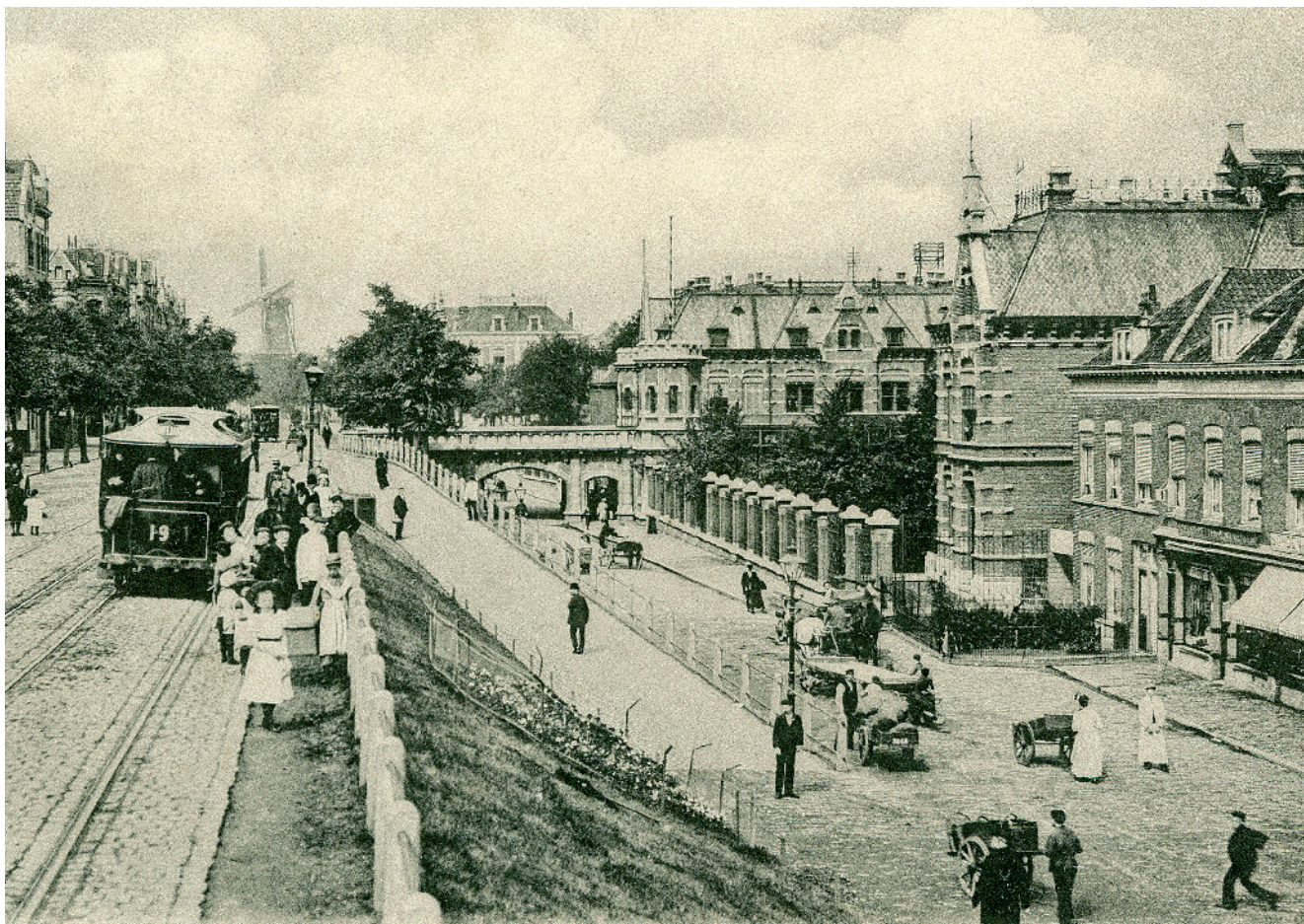
Te midden van al die lawaaiige vervoermiddelen stak de praktisch geluidloos voortglidende paardentram gunstig af. De tram was het initiatief van twee heren uit de Betuwe, die in augustus 1878 de door de gemeente uitgegeven concessie voor de exploitatie van een paardentramnet van ruim acht kilometer hadden verworven. De gemeente was niet heel snel met die concessie, want er reden al paardentrams in Den Haag (sinds 1864, de eerste in Nederland), Amsterdam (1875) en Haarlem (1878). Achteraf gezien kwam de tram in Rotterdam precies op tijd, want het is nog maar de vraag of de gemeente zo’n avontuur een jaar later, na het faillissement van Pincoffs, nog wel had aangedurfd.

Om uitvoering aan de concessie te geven, richtten de initiatiefnemers op 12 november 1878 de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij (RTM) op. Er werd



Een maandabonnement voor de paardentram.

Collectie Marco Moerland



De Oostzeedijk met op de achtergrond molen De Noord op het Oostplein. Over het viaduct rechts liep een spooraansluiting naar de gasfabriek aan de Lusthofstraat; circa 1900. Ansichtkaart, collectie Casper van der Werf

met grote snelheid gewerkt, want al op 1 juni 1879 kon de eerste lijn, Jonker Fransstraat (Crooswijkschekade) – Gedempte Binnenrotte (Leidscheveer), worden geopend. Een paar dagen later volgde verlenging naar het Beursplein. Op 7 juni vond de officiële opening plaats met een bal masqué in een speciaal feestgebouw bij de remise Isaäc Hubertstraat (toegang voor heren f1,99, toegang voor dames f0,99). Eind juni kwam de tweede lijn in dienst, van het Beursplein naar de Kievitslaan (Park), en in oktober de derde, van het Beursplein via de Coolsingel naar het Stationsplein. In de volgende jaren ontstond er een net van zeven stadslijnen dat zich uiteindelijk uitstreckte van de Oostzeedijk bij de Hoflaan in het oosten tot de Schoonoordstraat en de Hoevestraat in het noorden, de Havenstraat in het westen en het Prinsenhof op het Noordereiland

in het zuiden. Daarmee kwam de paardentram tot de randen van de toenmalige bebouwing. Ook was er een interlokale lijn naar Overschie, die in 1890 was overgenomen van de IJssel Stoomtramweg-Maatschappij. Trams en paarden werden gestald aan de Schiekade, de Nieuwe Binnenweg en de Isaäc Hubertstraat. Dit waren locaties die nog decennia in gebruik zouden blijven.

Een ritje met het nieuwe vervoermiddel kostte, afhankelijk van het traject, 10 of 12,5 cent. Dat was een flink bedrag dat lang niet iedereen kon opbrengen, al waren er ook goedkopere abonnementen. De tram was dan ook vooral een vervoermiddel voor de beter gesitueerden, wat ook in de beginjaren van de elektrische tram nog zo zou zijn. De lijnen hadden geen nummers, op het dak stonden borden; voor elke lijn een andere vorm en kleur. Zo had de lijn Hoflaan – Beurs – Park (de latere elektrische lijn 1) zeshoekige, donkergroene borden, de lijn Centraal Station – Prinsenhof (de latere lijn 2) rode ovalen borden en de lijn Maasstation – Willemsplein (de latere lijn 4) een gele rechthoek met inkepingen. Die vormen en kleuren maakten de trams van grote afstand herkenbaar. Of dat specifiek was bedoeld voor mensen die niet konden lezen is de vraag. Analfabetisme kwam weliswaar nog veel voor, maar het valt te betwijfelen of de vele ongeschoolden voldoende verdienden om zich een tramritje te kunnen veroorloven.

De RTM exploiteerde al vanaf 1882 nog een interlokale lijn. Dit was de stoomtramlijn van de Van Oldenbarneveltstraat naast het Coolsingelziekenhuis via de Nieuwe Binnenweg naar de Koemarkt in Schiedam (tarief: 30 cent), met tussendiensten op het drukste gedeelte tot Delfshaven (tarief: 15 cent). Dat was aanvankelijk nog een zelfstandige gemeente die in 1886 door Rotterdam werd geannexeerd. In 1903 werd de stoomtram op aandrang van omwonenden verbannen uit de binnenstad en ingekort tot de Duyststraat, bij de remise aan de Nieuwe Binnenweg. Vanaf daar naar de binnenstad reed voortaan de paardentram. Die kon het vervoer nauwelijks aan, pas de elektrische tram bracht enkele jaren later uitkomst.



De Kolkade bij de Mosseltrap in 1905, met enkele elektrische trams en een paardentram. RoMeO



Paardentram 404, Beijnes 1880.

Voor haar lijnen in de stad had de RTM gekozen voor een spoorbreedte van 1435 mm, wat bekend staat als normaalspoor. De in 1882 geopende paardentramlijn van het Hofplein naar Hillegersberg van de afzonderlijke Schielandsche Tramweg-Maatschappij had daarentegen smalspoor van 1000 mm. De RTM had ook belangstelling voor deze interlokale verbinding gehad, maar de gemeente had een concessie daarvoor geweigerd. Eerst moest het stadsnet maar eens worden voltooid, vond men op het stadhuis. De uitbater van het aan de Straatweg in Hillegersberg gevestigde Café et Jardin de Plaisance kreeg de concessie vervolgens wel. Overigens verzorgde de RTM vanaf 1887 de exploitatie van de lijn, die het tot 1923 zou uithouden.

Concurrentie

De paardentram had niet het alleenrecht. Er waren verschillende particuliere omnibusdiensten, met vaak niet al te veel succes. Het was voor de op de keien hotsende en bonkende omnibussen dan ook niet makkelijk om te concurreren met de soepel op rails rijdende tram. Desondanks reden er rond de eeuwwisseling zo'n vijftig paardenomnibussen door de stad. Ook de RTM had omnibusdiensten, want het bedrijf schroomde niet om desnoods een succesvolle concurrent op te kopen. Eén bedrijf, de Rotterdamsche Omnibus Maatschappij, ging in 1906 zelfs over tot de aanschaf van gemotoriseerde auto-

bussen. Onder de nieuwe benaming Maatschappij Algemeen Vervoer probeerde men de (inmiddels elektrische) tram tussen Kralingen en Delfshaven te beconcurreren. De techniek liet het echter afweten. De bussen hadden veel pech, wat de bijnaam Morgen Avond Verder opleverde. Na een brand in de garage waarbij zes van de tien motorbussen in vlammen opgingen, hield de onderneming het in 1907 voor gezien.

Ook de RTM was een particuliere onderneming met aandeelhouders die rendement van hun investering wilden hebben. Er waren wat aanvangsperikelen, maar nadat twee directeurs wegens disfunctioneren waren ontslagen en de leiding van het bedrijf was teruggebracht van vijf (!) directeurs tot één, lukte dat ook: vanaf 1882 werd er dividend uitgekeerd. Het was een puur commercieel bedrijf dat activiteiten ontplooid overal waar kansen werden gezien. Zo werden ook paardentramlijnen in Leiden, Dordrecht en tussen Hoorn en Enkhuizen geëxploiteerd. De grootste groei zat in de aanleg van stoomtramlijnen naar de Hoeksche Waard en de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden, de plaatsen van herkomst van de vele nieuwe stadsbewoners. Vanwege de familiebanden ontwikkelde zich een druk vervoer tussen de stad en deze regio, die mede daardoor steeds sterker op Rotterdam gericht raakte.



- | | |
|--|---|
|  <i>donkergroen</i> |  <i>blauw</i> |
|  <i>lichtgroen</i> |  <i>geel</i> |
|  <i>rood</i> |  <i>rood/paars</i> |

Vormen en kleuren van de kopborden van de paardentram.

Het paardentramnet in 1905

Groene lijn (zeshoekig kopbord): Hoflaan — Beurs — Park

Rode lijn (ovaal kopbord): Centraal Station* — Beurs — Prinsenhoofd

Blauwe lijn: Bergweg — Beurs — Boompjes

Gele lijn: Maasstation — Centraal Station* — Willemsplein

Rode lijn (rechthoekig kopbord): Slagveld — Hoevestraat

Paarse lijn: Scheepstimmermanslaan — Havenstraat

Groene lijn (vijfhoekig kopbord): Duyststraat — Beurs

Geen kleur: Slagveld — Overschie, Dorpsstraat

Geen kleur: Hofplein — Hillegersberg, Dorpsstraat

* De officiële, zelden gebruikte naam voor station DP.

Vanaf de opening van de eerste twee tramlijnen naar Zuid-Beijerland en Oud-Beijerland in 1898 breidde de RTM haar activiteiten in deze regio sterk uit. Vanaf 1904 was de RTM zelfs niet meer als stadsbedrijf actief. Het werd een streekvervoerder, die in Rotterdam alleen nog een groot tramstation in de Rosestraat had. De stoomtrams, die vanwege de regelmatige aanrijdingen met onoplettende medeweggebruikers in de plaatselijke kranten de weinig vleierende bijnaam ‘de moordenaar’ kregen, werden vervangen door motortrams. Op hun beurt maakten die vanaf de jaren vijftig op steeds meer lijnen plaats voor bussen. Begin 1966 verdween de laatste tramlijn (Spijkenisse — Hellevoetsluis). In 1977 ging de RTM met enkele Zeeuwse vervoerbedrijven op in Zuid-West-Nederland (ZWN), dat in 1999 een van de onderdelen van Connexxion is geworden.

Groei van het bedrijf

De paardentram deed het goed, wat gezien de dienstverlening niet hoeft te verbazen. Op alle lijnen was er een vijfminutendienst en na afloop van voorstellingen in de schouwburg in de Aert van Nesstraat reden er speciale trams voor de theaterbezoekers. Bijzonder waren ook de ‘boottrams’, die twee keer per dag in aansluiting op de Harwichboot reden tussen het Maasstation en de aanlegplaats van de boot, aanvankelijk het Willemsplein en later de Boompjes. Ze hadden een imperiaal voor de bagage en werden vanwege het grote gewicht door twee paarden getrokken.

Het lijnennet groeide tot een omvang van ongeveer dertig kilometer, waarvoor een bedrijf van aanzienlijke omvang nodig was. In 1896 waren er bijna vierhonderd personeelsleden en iets meer dan 450 paarden. Die laatste kostten aan ‘fourage’ toen 126.000 gulden, anderhalf keer meer dan de aandeelhouders jaarlijks aan dividend tegemoet konden zien. Anders gezegd: paarden waren duur, zowel in aanschaf als in onderhoud. Niet voor niets experimenteerde het bedrijf in de beginjaren met goedkopere muil dieren, overigens zonder succes.

In totaal heeft het bedrijf ruim tweehonderd paardentrams gehad, inclusief het materieel voor de lijnen elders in het land. Voor de stoomtramlijn naar Schiedam waren er negen stoomlocs, twintig rijtuigen en vier goederenwagentjes. Veel paardentrams kregen later een tweede leven als bijwagen voor de elektrische tram.

De hoge kosten voor de paarden waren een van de redenen om rond de eeuwwisseling te gaan denken over die modernere, elektrische exploitatievorm. De paardentram werd bovendien te langzaam voor de toenemende afstanden in de nog steeds snelgroeïende stad. Het traject dat het meeste vervoer trok, vooral in de zomer, was de verbinding tussen de Beurs en het Park. Het lag dan ook voor de hand dat dit het eerst in aanmerking kwam voor elektrificatie.



Een modern vervoermiddel

De beginjaren van de elektrische tram vanaf 1905

Op 7 april 1904 werd de Rotterdamsche Electrische Tramweg Maatschappij (RETM) opgericht, met een aandelenkapitaal van vier miljoen gulden. De oprichting van dit nieuwe bedrijf was nodig omdat de RTM niet bereid en/of in staat was de investeringen voor de elektrificatie van het paardentramnet op te brengen. Zoals in het vorige hoofdstuk vermeld, was het bedrijf zich gaan richten op de verbindingen naar de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden, waar meer rendement van werd verwacht. Het Rotterdamse stadsvervoer werd daarom afgestoten.

De RTM bracht 20.000 gulden aan contanten in, de concessie zoals verleend door de gemeente op 19 december 1903 en de al langer bestaande concessies Rotterdam — Schiedam en Rotterdam — Overschie, de in haar bezit zijnde ‘vaste goederen’ en de nettowinst sinds 1 januari 1904. De RTM verkocht ook al haar roerende goederen aan de RETM, waaronder ruim vierhonderd paarden, negentig dichte en veertig open paardentrans, plus voor de lijn naar Schiedam negen stoomlocs en een aantal rijtuigen. Van het RTM-personeel gingen 470 man mee: koetsiers, hulpkoetsiers, een stalmeester, stalbazen, stalknechts, staljongens en hoefsmeden. De RTM kreeg daarvoor in ruil aandelen ter waarde van 2.025.000 gulden.

De andere aandeelhouder, voor 1.975.000 gulden, was de Belgische Compagnie Mutuelle de Tram-

ways (CMT), een soort holding op technisch gebied die zich ook bezighield met de levering van gas en elektriciteit. België was een van de vroegst geïndustrialiseerde landen op het continent en bezat een grote spoor- en wagonbouwindustrie. Die bleef aan het werk door leveranties aan een aantal ware tramimperies met bedrijven tot in Rusland, Egypte en China. De CMT verplichtte zich tot elektrificatie van het tramnet en levering van het materieel. Voor de financiering daarvan werd, ook in april 1904, in Antwerpen Les Tramways de Rotterdam SA Belge opgericht.

De concessievoorwaarden

De nieuwe maatschappij was verplicht de paardentramlijnen plus de stoomtramlijn naar Schiedam te elektrificeren. De gemeente kon elke vijf jaar voorstellen voor nieuwe lijnen doen, ‘met dien verstande, dat het geheele net [...] niet meer uitgebreidheid verkrijge dan één kilometer per tien duizend inwoners’. De maatschappij mocht op dezelfde tijdstippen voorstellen de exploitatie te staken op trajecten waarop verlies werd geleden (wat nooit is gebeurd). Aardig detail: de concessie die in dezelfde tijd in Den Haag werd gesloten had vergelijkbare voorwaarden, maar daar kon het tramnet worden uitgebreid met één kilometer per zeventienduizend nieuwe inwoners.