

De Rotterdamsche Tramweg Maatschappij op Goeree-Overflakkee

Door: J.C. Both

In de 19e eeuw deed de trein z'n intrede in Nederland. Na een aarzelende start, groeide het spoorwegennet gestaag. Met name de steden, maar ook een belangrijk deel van het platteland werd alzo ontsloten, was het niet door de trein dan wel door zogenaamde lokaaltrams. Bij deze trams waren de locomotieven en rijtuigen lichter van gewicht. Hierdoor kon met een minder zware spoorbaan worden volstaan: een goedkopere vorm van railvervoer, ideaal voor het platteland. Desondanks bleven bepaalde streken van railvervoer verstoken, ook in het dichtbevolkte westen des lands, zoals de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden. Omdat een groot deel van deze eilanden (nog) niet over vaste oeververbindingen beschikte, liet men deze eilandendelta in eerste instantie links liggen. Het zou uiteindelijk de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij (RTM) worden, die daar een omvangrijk tramnet inclusief veerverbindingen wist te realiseren.

De RTM slaat haar vleugels uit

Op 12 mei 1878 werd de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij opgericht. Eerst met het doel: het exploiteren van paardentrams in Rotterdam. Daar bleef het echter niet bij... De toenmalige directeur van de RTM had zijn oog laten vallen op de eilanden ten zuiden van Rotterdam. Het vervoer van personen en zeker van goederen kon zijns inziens veel efficiënter. Dit achterland van de Maasstad was een vruchtbaar agrarisch gebied. Het vervoer van landbouwproducten werd - zo zou later blijken - één van de economische pijlers van de RTM. In 1898 vertrok de eerste stoomtram richting de Hoeksche Waard. Reeds daarvóór had de RTM het plan geopperd om Schouwen-Duiveland te ontsluiten. Van Rijksweg werd erop aangedrongen Goeree Overflakkee en (vanzelfsprekend) Voorne-Putten hierbij te betrekken. Aldus geschiedde.

In de 'Memorie van toelichting bij het ontwerp voor den aanleg en inrichting van Tramwegen, ter verbinding van de eilanden Voorne en Putten, Goeree en Overflakkee met den Vasten Wal' uit 1898 lezen we, dat 'Bij het ontwerp voor de verschillende lijnen is uitgegaan van het beginsel, dat, terwijl aan den eenen kant een zoo kort en snel mogelijke verbinding moet worden verkregen, aan den andere kant iedere gemeente zoo dicht mogelijk bij den tramweg moet komen te liggen om van deze verbinding te kunnen profiteren; en tevens dat de lijnen door hare inrichting en bouw in staat moeten zijn een groot vervoer (ook goederen) te kunnen beheerschen. In het ontwerp heeft men daarom in 't algemeen de hellingen minstens 1:100 en de bogen met een minimum straal van 100 m. gedacht. De openbare wegen heeft men slechts daar gevolgd waar de ligging voor de verbinding van twee gemeenten niet ongunstig en een overvloed van breedte aanwezig is, of door onteigening van strooken langs die wegen en het omleggen der bermsloten, gemakkelijk kan verkregen worden. Waar aan deze voorwaarden niet wordt voldaan, is de stoomtramweg geheel op vrije baan ontworpen. In het bijzonder geldt dit laatste voor de lijn op het eiland Goedereede en Overflakkee, waar de wegen of te smal of hunne richting zoo ondoelmatig is met het oog op de onderlinge verbinding der verschillende gemeenten van het eiland, dat in dit geval de tramweg op te onteigenen terrein is geprojecteerd... Als spoorbreedte is aangenomen 1.067 m. zijnde dezelfde als voor de lijn Rotterdam-Hoeksche Waard. Als railtype stalen vignolerails van ± 23 kg. per m. rail.' Er zouden nog enkele jaren overheen gaan eer de tram over Goeree Overflakkee tufte. In de tussentijd - in 1904 - werd de stadstram in een afzonderlijke maatschappij ondergebracht - de huidige RET - teneinde zich alleen te kunnen richten op de aanleg en exploitatie van stoomtramlijnen en veerdiensten ten zuiden van Rotterdam. De RTM zou de bijnaam 'de Eilandentram' krijgen en uitgroeien tot één van de grootste tramwegondernemingen van ons land.

Aanleg tramlijn

Nadat de benodigde gronden in 1906-07 waren verworven, volgde op 18 februari 1908 de aanbesteding voor de aanleg van de tramlijn op Goeree Overflakkee. De uitvoering werd voor een bedrag van f 635.000,- opgedragen aan de aannemer Steven Arntz te Millingen. Ondanks dat de werkzaamheden vanwege slecht weer - van Kerstmis 1908 tot in de eerste helft van maart 1909 - nagenoeg stil kwamen te

liggen, konden de lijnen op 1 mei 1909 voor het publiek worden opengesteld. De officiële opening vond plaats op 30 april 1909, tevens de geboortedag van Prinses Juliana. Het was die dag dus dubbel feest. Tegelijkertijd werd de veerdienst Hellevoetsluis - Middelharnis-haven in gebruik genomen. Het centrale punt voor het eiland was station 'Middelharnis-dorp', gelegen op de plaats waar thans het nieuwe gemeentehuis staat. Daar vandaan vertrokken trams richting Ouddorp, Ooltgensplaat en 'Middelharnis-haven'.

Een groot deel van de tramlijn werd langs openbare wegen aangelegd. De berm van deze wegen waren overwegend te smal om te dienen als lichaam voor de tramrails. Zodoende moest doorgaans een strook van de aangrenzende landerijen onteigend worden ten einde ruim baan te kunnen bieden voor de aan te leggen trambaan. De gezamenlijke lengte van de baanvakken bedroeg ruim 45 km. Met uitzondering van een beweegbare brug over de haven van Dirksland, waren de kunstwerken (bruggen, duikers en coupures), die moesten worden aangelegd, van weinig betekenis. In het totaal werden 21 'hindernissen' geteld. De dagwijdte van de kunstwerken varieerde van 0,80 tot vijf meter. De brug te Dirksland had een doorvaartopening van acht meter en was een rolbasculebrug.



Aanleg brug over de haven van Dirksland

Zijsporen

Naar de havens van Dirksland, Oude-Tonge en Ooltgensplaat waren havensporen ontworpen ten dienste van het goederenvervoer. Tevens was te Stellendam het zogenaamde 'ijslijntje' aangelegd. Dit was een vertakking naar een aanlegplaats aan de mond van de Stellendamse haven. De aanlegplaats fungeerde als 'uitvalbasis' voor de veerboot Hellevoetsluis - Middelharnis-haven, wanneer deze door ijsgang de tramhaven van Middelharnis niet kon binnenvaren. Het verbindingsspoor liep langs de kom van de haven, zodat het tevens kon worden gebruikt voor goederenvervoer. Dit 1.800 meter lange spoor is sporadisch gebruikt.

Het meest oostelijk gelegen stuk trambaan op Flakkee liep van het station 'Ooltgensplaat' richting de steiger aan het Volkerak. Reeds in 1907 bestond de mogelijkheid vanaf Ooltgensplaat mee te varen met een boot van de RTM. De boot van de dienst Numansdorp - Zijpe deed namelijk ook Ooltgensplaat aan. Door verzanding van de vaargeul aldaar, werd het steeds moeilijker de steiger te bereiken. Men moest dan op de stroom overstappen in een roeiboot of motorbootje, hetgeen natuurlijk niet altijd zonder gevaar was. Deze mini-veerdienst werd jarenlang uitgevoerd door de gebroeders Van Nimwegen. Op 4 oktober 1931 zette de RTM hier definitief een punt achter, maar de tramlijn aldaar bleef nog wel enige tijd liggen. In de Tweede Wereldoorlog werd deze lijn, evenals de havensporen te Dirksland, Oude-Tonge en Stellendam, verwijderd.

Behalve rails langs en nabij havens waren er ook een aantal (korte) vertakkingen aangelegd ten behoeve van bedrijven, zogenaamde raccordementen. Zo lagen er twee zijsporen te Middelharnis, namelijk bij de

Centrale Veiling (Kon. Julianaweg) en bij de schuur van Mozes de Haas (Langeweg), en te Sommeldijk bij de groenten- en cichorijdrogerij van De Gast (Dorpsweg) en de brikettenfabriek (Rozenlaan). De raccordementen hebben overigens maar korte tijd dienst gedaan.

De tram uitgerangeerd

Over de RTM is al veel geschreven. Er wordt met gemengde gevoelens teruggedacht aan 'd'n trem', maar meestal overheerst toch het gevoel van nostalgie en romantiek. Flakkee - en ook andere streken - had een haat-liefde verhouding met de RTM. Met name de dienstverlening liet nogal eens te wensen over. Dit was beslist niet te wijten aan het personeel, maar de directie was niet altijd even klantvriendelijk. Door tegenvallende exploitatieresultaten kon men vaak niet anders dan impopulaire maatregelen nemen, zoals verhoging van tarieven. In de jaren '30 was de RTM zelfs zo goed als bankroet. Na de Tweede Wereldoorlog gingen er behalve stoomtrams ook dieseltrams rijden. De RTM begon vol goede moed aan de na-oorlogse periode, maar de tram bleek toch z'n langste tijd te hebben gehad. Het - eigenlijk versnelde - einde werd ingeluid door de Watersnoodramp van 1953 die veel schade veroorzaakte aan de trambanen. Binnen korte tijd wist men de trams weer op de rails te krijgen, maar de provisorisch opgelapte trambanen vormden een gevaar voor de passagiers en het trampersoneel. Per 11 november 1956 werd het personenvervoer op Goeree Overflakkee dan ook definitief beëindigd. Het goederenvervoer hield tot in 1957 stand, waarna overal de spoorlijn werd opgebroken. Eén stuk vormde hierop een uitzondering: tussen het station van Middelharnis en het Havenhoofd hebben nog tot in 1961 goederenwagons gereden, maar daarna verdween ook dit drie km lange spoor. De tram was op Goeree Overflakkee vanaf dat moment verleden tijd, maar niet definitief...



Beschadigde spoorlijn nabij Oude-Tonge

Enkele laatste restanten

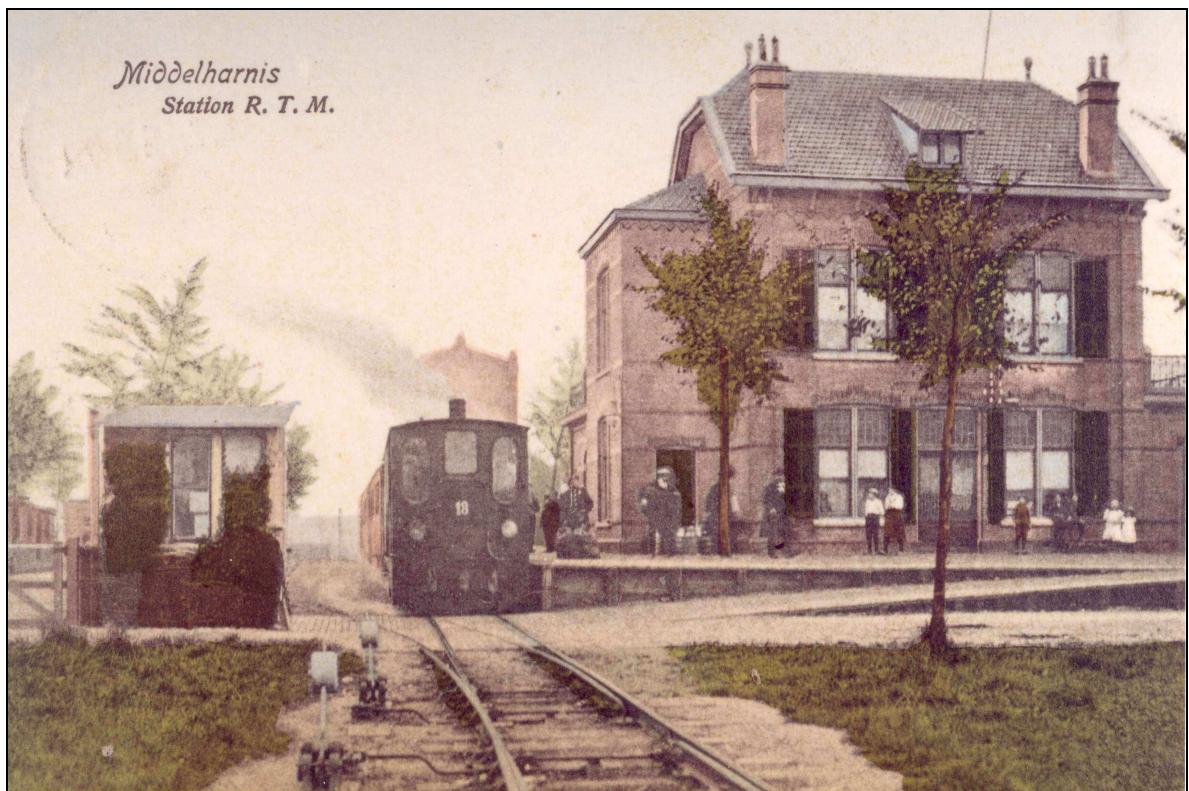
Als er een bedrijf van invloed is geweest op de economische historie van het eiland, dan is het wel de RTM. Voor het vervoer van personen en goederen legde deze maatschappij een eigen tramnet aan met daarbij de nodige gebouwen. Daarenboven beschikte men over een 'eigen' haven. Wat is er anno 1999 nog terug te vinden van de vroegere trambaan? Welnu, dat is eigenlijk maar bar weinig. Enerzijds is dit verklaarbaar, omdat men voor het tracé van de trambaan zoveel mogelijk gebruik trachtte te maken van bestaande wegen; de 'eigen' infrastructuur van de RTM was dus beperkt. De meest herkenbare sporen van de trambaan treffen we aan in Middelharnis en Sommelsdijk. Eén van de belangrijkste wegen die door de beide dorpen loopt, is de Koningin Julianaweg. Deze wegen hebben hun oorsprong te danken aan de RTM. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het Middelharnisse deel overigens Tramweg genoemd; de naam Prinses Julianaweg mocht namelijk niet meer van de Duitsers. In het verlengde van deze weg ligt de Prinses Marijkestraat met een fietspad naar de Oudelandsedijk/Oostdijk. Dit is een duidelijk overblijfsel van de voormalige trambaan, compleet met brug. De witte leuning van de brug zijn van later datum; voor de tram waren zij niet nodig: de mensen mochten immers niet op het bruggetje komen, want de toegang tot de trambaan was nu eenmaal verboden. Het fietspad loopt verder door, richting Hernesseroord, waar we een coupure in de dijk tegenkomen, ook een kunstwerk ten behoeve van de RTM. Kijken we in het verlengde van de Sommelsdijkse Koningin Julianaweg, dan vinden we daar de Rozenlaan met het fietspad richting 'De Halve Maen': een voormalig baanlichaam van de tram. In Dirksland liggen nog een tweetal kunstwerken van de RTM. Allereerst is daar het bruggetje over de haven. Oorspronkelijk was dit een rolbasculebrug, maar deze is vervangen door een gesloten wandel-/fietsbruggetje. De gemetselde landhoofden zijn echter nog aanwezig. Het bruggetje hoeft ook niet meer open, want de Dirkslandse haven is afgesloten voor de scheepvaart. In het verlengde van de Secretaris Rooijlaan ligt een stenen bruggetje over de Boezem, aangebracht voor de tram. Zo hier en daar bevinden zich nog enkele restanten van de trambaan, maar zij zijn een weinig herkenbaar en niet echt noemenswaardig; een verbrede berm of een duikertje over een sloot. Wel herkenbaar zijn de volgende straatnamen: Tramweg (Dirksland en Oude-Tonge), Tramlijnweg (Goedereede), Stationsweg (Oude-Tonge, Middelharnis en Ouddorp) en de Steigerdijk (Ooltgensplaat). Daarbij staat de Dorpsdijk te Ooltgensplaat plaatselijk tevens bekend als de Tramdijk. Bij Nieuwe-Tonge vinden we het bedrijventerrein 'De Tram', een plek die niet alleen haar naam maar ook haar oorsprong te danken heeft aan de tram.

Langs de lijn

Langs de tramlijn stonden diverse gebouwen die veelal een directe relatie hadden met de tram. Zij behoorden niet alle tot de RTM, ook verscheidene particulieren vestigden daar hun bedrijfje of bouwden er woningen. Echte oude RTM-gebouwen komen we op Goeree Overflakkee niet meer tegen. Zo zijn de voormalige busremise te Middelharnis en het stationsgebouwtje te Stellendam van nog vrij recente datum. De dienstwoningen op het Havenhoofd te Middelharnis zijn niet in opdracht van de RTM, maar voor het Rijk gebouwd. Gelukkig zijn er nog wel enkele particuliere bouwwerkjes gespaard gebleven.

Bouwwerken van de RTM

Op de plaats van het nieuwe gemeentehuis van Middelharnis stond voorheen het station met bijgebouwen van de RTM. Dit punt was in feite het centraal-station van het eiland. De trams richting Ouddorp, Ooltgensplaat en Middelharnis-haven deden dit station aan, waardoor het zeker voor passagiersvervoer een belangrijk knooppunt was. De bouw van het station en de bijkomende kunstwerken voor het gedeelte Middelharnis-Ouddorp werd op 23 maart 1907 aanbesteed. De uitvoering werd opgedragen aan de aannemer Jilles Stuurman te Ammerstol voor f 74.440,-. Een jaar later volgde de aanbesteding van de gebouwen en de watervoorziening, welke werken gegund werden aan de aannemer G. van Dijk te Hardinxveld voor f 51.460,-. Het station was een statig gebouw, opgetrokken in rode baksteen. Het metselwerk werd verlevendigd door de toepassing van groen-geglazuurde steen onder meer boven de ramen en de deuren. Achter het stationsgebouw bevond zich de sierlijke watertoren. Hierin was het voedingswater voor de locomotieven opgeslagen. Dit water was afkomstig uit de duinen te Ouddorp, waar de RTM een kleine pompinstallatie had staan. Toen de tramlijn in gebruik werd genomen, was er nog geen drinkwaterleiding op het eiland. Voor de stoomlocomotieven was goed ketelwater een must. Op de emplacementen te Ooltgensplaat en te Ouddorp stonden ook watertorens, maar deze waren eenvoudiger van opzet. De watertoren te Middelharnis, met een inhoud van 60 m³, was echter - evenals het station - architectonisch fraai uitgevoerd.



Kort nadat de tramdiensten werden opgeheven, viel de watertoren onder de slopershamer (1959). Het station, vanaf dat moment busstation, kreeg in 1962 een 'face-lift', waarbij de oorspronkelijke

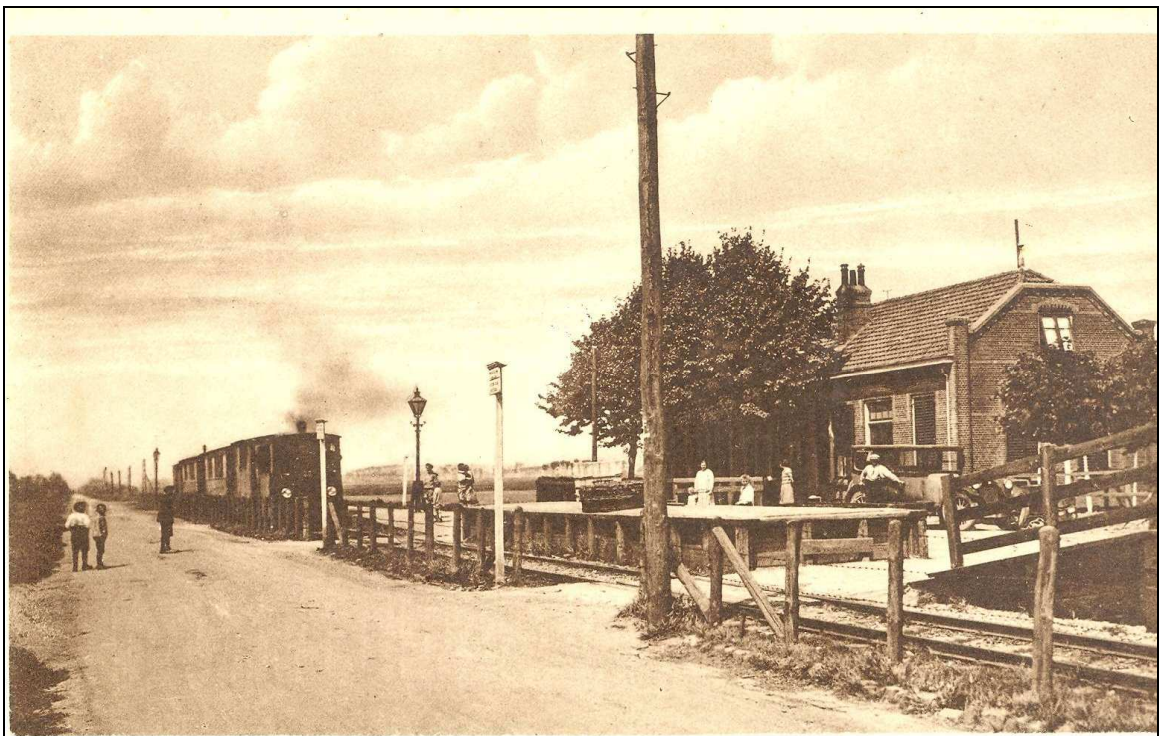
architectonische waarden verloren gingen. In 1984 werd het gebouw afgebroken, omdat de eilandelijke bedrijfsactiviteiten van de busonderneming ZWN (inmiddels Connexxion) waren verplaatst naar Oude-Tonge.

Aan de noordzijde van de toegangsweg (Kon. Julianaweg) naar het station stichtte de RTM een remise met rijtuigenloods en een kolen- annex timmerloods, zodat op het emplacement Middelharnis nagenoeg alle inrichtingen voor het gehele bedrijf verenigd waren. In de remise lagen twee sporen, te weten een remisespoor en een reparatiespoor. Tevens was hierin een bankwerkerij, smederij, kantoor van de chef, werkplaats en een magazijn ondergebracht. In 1958 brandde de remise uit, waarna op dezelfde plaats een nieuwe busremise verrees (thans Ford-garage). De kolen- annex timmerloods is afgebroken. En zo herinnert er niets meer aan het kloppend hart van de RTM op Goeree Overflakkee, of toch...

Het station stond in 1909 buiten het dorp, op een plaats waar verder geen bebouwing in de buurt stond. Juist vanwege de aanwezigheid van het station verrezen er in de directe nabijheid enkele gebouwen al dan niet met een streekfunctie, die we nu nog aantreffen, zoals Hotel Zaaijer (1912), de Rijks Hogere Burgerschool (1919) en de voormalige Centrale Veiling (1920).

Haltes en stopplaatsen

Ondernemende personen, welke tevens optraden als agent van de RTM, hebben haltegebouwtjes opgericht te Stellendam, Dirksland, Nieuwe-Tonge en Achthuizen. Voor Ooltgensplaat en Melissant werden kort nabij de trambaan wonende personen tot agent aangesteld. Voor de overige haltes Den Bommel, Oude-Tonge, Goedereede en Ouddorp ging de RTM over tot stichting van haltegebouwtjes, welke aan de voor die plaatsen aangestelde agenten werden verpacht. Zo'n RTM-agent was niet in vaste dienst. Hij was veelal een caféhouder die niet alleen zorgde voor een wachtruimte voor de passagiers,



Station van Oude-Tonge

maar daarenboven allerlei zaken betreffende de RTM behartigde, zoals de verkoop van plaatsbewijzen. Van al deze haltegebouwtjes zijn er maar weinig meer over. Het stationsgebouwtje te Stellendam werd door het woeste water van de Watersnoodramp van 1953 vernield. Hierna werd een nieuw gebouwtje opgericht, maar dit heeft maar korte tijd dienst gedaan als tramstation, omdat in 1956 de tramdiensten werden opgeheven. Het pand - Voorstraat 117 - is thans in gebruik als woning. De meeste andere stationsgebouwtjes werden afgebroken. In 1990 ging men - ondanks bezwaren - over tot sloop van het station te Dirksland. Op drie plaatsen is het oude stationsgebouw nog aanwezig: Ooltgensplaat, Melissant en Nieuwe-Tonge. Alledrie hebben ze de bestemming café. Helaas verkeren de gebouwtjes te

Ooltgensplaat en Melissant niet meer in originele staat. Het café 'De Tram' te Nieuwe-Tonge heeft gelukkig nog wel veel van z'n oude charme behouden, ondanks dat het wit geschilderd is.

Tramhuizen

Ook verdwenen, maar zeker het vermelden waard, zijn de zogenaamde tramhuizen te Sommelsdijk. Dichtbij het station Middelharnis, aan de westzijde van de Langeweg stichtte Joh. Mosselman in 1909 een achttal woningen voor het personeel van de RTM. Een jaar later bouwde hij nog eens vijf woningen, nu langs de huidige Kon. Julianaweg te Sommelsdijk. De vijf van witte steensoort gebouwde woningen werden in 1970 gesloopt, zes jaar later moesten de acht (rode) woningen hetzelfde lot ondergaan.

Hoezee, de tram rijdt weer op Goeree

Uit het voorgaande blijkt, dat er maar weinig meer herinnert aan de RTM op Goeree Overflakkee. Toch is dit niet helemaal waar, want te Ouddorp is het RTM-museum gevestigd, waar o.a. oude stoom- en dieseltractie wordt gerestaureerd en gebruikt voor rondritten. Tevens is er langs het oude traject van de trambaan een route uitgezet onder de titel: '*Spoorzoeken... naar een bedrijvig verleden op Goeree Overflakkee*'. Op een zestal plaatsen langs de lijn staan informatieborden die ons meer vertellen over de RTM en de op die plaats verrichte activiteiten met betrekking tot het tramvervoer.

De Rijkstramhaven te Middelharnis

Voor de ontsluiting van het eiland was men eeuwenlang aangewezen op vervoer per boot. Lange tijd waren het kleine scheepjes die op geregelde tijden de oversteek waagden. In de 19e eeuw kwamen de eerste stoomboten in de vaart. Toen de RTM op Goeree Overflakkee verscheen, ging deze maatschappij een eigen veerdienst exploiteren, namelijk van Middelharnis-haven op Hellevoetsluis. Andere bestaande boten bleven daarna nog enige tijd varen, zoals de bekende Men'eerse en Bommelse boot.

Veerboten

In de memorie van toelichting op het ontwerp van de tramwegen wordt ook aandacht besteed aan de veerboten: *'Voor den veerdienst Hellevoetsluis-Middelharnis zullen nieuwe booten worden in de vaart gebracht, speciaal gebouwd naar de eischen daaraan, in verband met het vaarwater, de snelheid en de aard van het verkeer te stellen. Naar het oordeel van een specialiteit op het gebied van scheepsbouwkunde, met het bedoelde vaarwater bekend, zullen deze booten kunnen worden ingericht, dat ook bij ijsgang de vaart naar Middelharnis mogelijk zal blijken. Mocht dit echter onverhoopt onder sommige omstandigheden toch niet het geval zijn, zoo zal er op worden gerekend dat de dienst alsdan van Hellevoetsluis op Stellendam zal kunnen geschieden.'* Voor de nieuwe RTM-boten - waarvan de Minister Ph.W. van der Sleijden wel het bekendst was - werden aparte havens gegraven. Hiervoor was Rijkswaterstaat verantwoordelijk. De overheid stimuleerde daarmee de ontsluiting van het platteland. Zo werden er te Middelharnis, Hellevoetsluis, Numansdorp, Anna Jacobapolder en Zijpe 'Rijkstramhavens' aangelegd die qua opzet de nodige overeenkomsten vertoonden. Het ontwerp van de haven was sterk afhankelijk van de plaatselijke situatie. In Hellevoetsluis verrees aan de haven tevens het stationsgebouw, omdat de haven dicht bij het dorp was gelegen. In Middelharnis werd het station elders gebouwd, simpelweg omdat de afstand van het Havenhoofd naar de 'bewoonde wereld' te groot was. Wel bouwde men hier enkele dienstwoningen voor onder meer de Rijkshavenmeester. Deze woningen staan er nog. Ondanks dat het Havenhoofd - officieel 'Middelharnis-haven' - enkele kilometers van het dorp was verwijderd, kon het er veelal druk en bedrijvig zijn. Op de boot wachtende vrachtwagenchauffeurs, de vele pendelaars en andere passagiers kwamen aldaar te zamen. Behalve veel gezelligheid en lol was er zo nu en dan ook sprake van chaotische toestanden. Zeker na de Tweede Wereldoorlog bleek, dat de inmiddels verouderde veerboten over onvoldoende capaciteit beschikten, waardoor regelmatig onverantwoorde situaties ontstonden. Veel bekijks was er bij ijsgang. De worsteling van de veerboten door het krakende ijs was een machtig gezicht. Ijsbrekers maakten met veel machtsvertoon de weg vrij voor de veerboten. Menige fotograaf heeft z'n fotorolletje volgekiekt met plaatjes van dit indrukwekkende schouwspel van de strijd tussen natuur en techniek.



De Rijkstramhaven

De gronden voor de aanleg van de Rijkstramhaven te Middelharnis werden reeds in de loop van 1906 aangekocht. Naast de bestaande gemeentelijke buitenhaven werd in opdracht van het Rijk door aannemer W.P. de Vries te Rossum een nieuwe haven ten behoeve van de RTM gegraven. In januari 1907 werd het werk opgeleverd, waardoor de haven gelijk gebruikt kon worden voor de aanvoer en opslag van rails en dwarsliggers voor de aan te leggen trambaan. Een brug van een ponton leidde naar een perron. Dit laatste was echter niet onmiddellijk langs de haven aangelegd, daar ter weerszijden ruimte voor een spoor moest worden gespaard. Hier kwamen namelijk steeds twee trams aan en vertrokken, de een richting Ouddorp en de ander richting Ooltgensplaat. Beide trams stopten bij station 'Middelharnis-dorp', het knooppunt van de tram op het eiland. Behalve een ponton was er ook een houten steiger, later werd er een tweede steiger gebouwd. De beide steigers zijn verwijderd, maar het ponton is nog aanwezig. Tegenover het ponton vond de overslag van goederen plaats. Hier stond een stoomhijskraan opgesteld die over rails kon worden verplaatst. Het goederenvervoer nam een belangrijke plaats in bij de RTM. Het Havenhoofd werd dan ook de belangrijkste overslaghaven van het eiland. Zeker tijdens de suikerbietencampagnes werd al het bruikbare materieel door de RTM van stal gehaald. Met het overladen van de vracht uit de tramwagens in de schepen was de RTM 'hun' transport kwijt. Dit kon anders. En zo ontwikkelde de RTM een vorm van containervervoer, waarbij speciale wagons met losse onderstellen werden ingezet. Met een hijskraan konden de wagons c.q. containers van hun onderstel opgetild worden en vervolgens op het dek van een schip gezet worden. Als het schip de oversteek had gemaakt, gebeurde aan de overzijde dezelfde handeling, maar dan omgekeerd: de overgangswagons werden weer op een onderstel gezet, waarna de tram (van de RTM) met diverse wagons de weg kon vervolgen. Deze vroege vorm van containervervoer werd niet tussen Middelharnis-haven en Hellevoetsluis toegepast, maar wel bij het veer Zijpe-Numansdorp. Tussen Middelharnis en Hellevoetsluis koos de RTM voor een ander - voor die tijd toch ook wel revolutionair transport - het zogenaamde roll-on-roll-off vervoer.

Roll-on-roll-off vervoer

Dat de RTM voor die tijd een modern bedrijf was, blijkt wel uit het containervervoer. In eerste instantie was het niet de bedoeling dat het goederenvervoer tussen Middelharnis en Hellevoetsluis zonder overlading zou geschieden, dit vanwege de dagelijkse tijverschillen die het aan en van boord brengen van de geladen wagons bemoeilijkten. De oplossing was eenvoudig: het aanbrengen van enige op verschillende hoogten gelegen steigertjes. De vier steigers kwamen aan de zuidzijde van de tramhaven te

liggen; op de plaats van het vroegere driehoekige 'rangeerterrein' richting de getijdesteigers staan nu een aantal bomen. Speciaal voor deze veerverbinding werden twee nieuwe sleepschepen gebouwd. Zij waren 37,50 meter lang en 7,50 meter breed. Een sleepboot verzorgde de overvaart van deze 'containerschepen'. Ten einde de wagons op zo'n sleepschip te rijden, was op het dek van het schip rails aangebracht. Er was plaats voor vier wagons van elk 10 ton. Met behulp van een draad en een stoomlier, aangedreven door de stoomsleepboot, konden wagons de wal op worden getrokken. Dat het goederenvervoer in ongebroken lading van groot belang was, blijkt wel uit de cijfers. Het aantal overgezette wagonladingen richting Rotterdam bedroeg veelal zo'n 1500 of meer per jaar. In 1918 werden er maar liefst 5422 geladen wagons tussen Middelharnis-haven en Hellevoetsluis overgezet !



Uitgevaren...

Na het beëindigen van het tramverkeer op Goeree Overflakkee was het met de sleepschepen gedaan. De veerboten waren echter nog steeds afgeladen met passagiers. In 1957 werd er zelfs een extra boot in de vaart genomen: de Haringvliet. Dit schip was in tegenstelling tot de oude, vertrouwde RTM-boten veel groter. Het was bovendien een dieselschip in plaats van een stoomschip. Het ruimere dek van de Haringvliet bood meer ruimte voor het steeds groeiende aantal (vracht)auto's. Toch was dit nieuwe schip slechts een doekje voor het bloeden. Evenals de trams hadden ook de veerboten afgedaan, want het eiland Goeree Overflakkee kreeg een aantal vaste oeververbindingen. Op 20 juli 1964 werd de Haringvlietbrug geopend. Hierdoor liep het aantal passagiers aanzienlijk terug. Met name het vrachtvervoer koos voor de brug. Voor de mensen richting Voorne-Putten was de veerdienst richting Hellevoetsluis nog steeds van belang, maar enkele weken voordat de Haringvlietdam bij Stellendam werd opengesteld voor het verkeer - 15 november 1971 - maakte de veerboot 'Haringvliet' zijn laatste overtocht: de veerdienst Middelharnis-haven - Hellevoetsluis was voorgoed gestaakt.