

**Zestig jaar tram in
het Kleiwegkwartier:
extra editie**

In dit nummer schenken we op velerlei wijze aandacht aan het feit, dat de tram in het Kleiwegkwartier dit jaar het zestigjarig jubileum vierde.

Zonder u weet wel zou dat op een andere manier zijn gevierd. Januari 2019 liet Schiebroek - toen daar het feit van het vijftigjarig jubileum werd gevierd - zien hoe dat kon. Er was een tentoonstelling in de bibliotheek en op de dag van het jubileum liet Stichting Romeo de gehele dag een historische tram en een historische bus rijden. Zeer tot genoegen van het in grote getale toegestroomde publiek.

Zover kon het in het Kleiwegkwartier helaas niet komen. Maar wij van de *Buurtkrant* wilden het bovenstaande feit toch niet helemaal ongemerkt voorbij laten gaan. Vandaar dat we deze extra *Buurtkrant* hebben uitgebracht.

Van de gelegenheid hebben we gebruik gemaakt om niet alleen aandacht aan de komst van de tram te besteden, maar ook aan het andere openbaar vervoer in het Kleiwegkwartier zoals de bussen van de Terbregse Omnibus Dienst (TOD) voor de oorlog en de buslijnen van de RET na de oorlog.

De redactie van dit nummer bestond uit:

John Krijgsman, Chris Mast en Stef Stolk (als gast).

Als de maker van de foto niet is vermeld, dan komen ze van de website rovm-digitaal.nl

Oplage: 5000

Opmaak: *Manon van Vliet*
Druk: *Goos Reclamemakers,
Ouderkerk aan den IJssel*

In de herinnering van Frans Stuurman

De herinnering van Frans Stuurman, toen een jongetje van acht jaar, lopen parallel aan de feiten zoals beschreven in *Het Vrije Volk*. Frans vraagt zich met name af of er nog een namaaktramhalte bewaard is gebleven. Ook herinnert hij zich, dat in de etalage van slijterij Bartels een klein modelbaantje was aangelegd waarop een model van een elektrische locomotief reed met daaromheen een omhulsel van karton met een tekening van een tramrijtuig van lijn 10.

De versierde openingstram die - zonder passagiers - nog een paar dagen heen en weer reed tussen Spangen en de Kleiweg had als doel iedereen te laten weten dat lijn 10 was verlengd en reclame te maken voor het Kleiwegkwartier als winkelcentrum.

Vanuit hun huis op de Kootsekade zag de familie Stuurman dat er gewoontegetrouw toch nog mensen naar de oude beginhalte van lijn 10 in de Willem van Hillegaersbergstraat liepen. 'Dan ging er altijd wel ergens een raam open en dan hoorde je: *Hoehoe!* en dan vervolgens wijzend: *De Kleiweg!* Met een o ja draaiden de mensen zich dan om en liepen haastig, soms gehinderd door strakke rok en naaldhakken, op weg naar de nieuwe halte op de Kleiweg.'

Tramenthousiasme



RET-harmonie en feesttram aan het begin van de Kleiweg nabij de Antony Duyklaan. (foto: SNR)

Met ingang van 1 november 1960 kreeg het gehele Kleiwegkwartier de tramverbinding, die we heden ten dage nog kennen. Er kwam een eindpunt in het plantsoen tegenover de Saffierstraat. De RET had van de nood een deugd gemaakt. Het had de fabriek van Allan, waar tot bedrijfsbeëindiging was overgegaan, gekocht en daardoor moest er via de Kleiweg een railverbinding tot stand komen. Daarvoor had lijn 10 zijn eindpunt gehad aan de Kootsekade. De winkeliersvereniging organiseerde een grootse feestweek. Niet alle winkeliers werkten mee: 110 van de 129.

Hoogtepunt van die feestweek was de eerste officiële tram, die op zaterdag 31 oktober over de Kleiweg reed. Volgens het *Het Vrije Volk* stonden de winkeliers van de Kleiweg met glunderende gezichten voor hun zaken, omdat ze van de komst van de tram een nieuwe bloei van hun winkelstraat verwachtten.

De RET-harmonie gezeteld op kwasi-kloosterstoelen bovenop een oplegger ging aan de eerste tram vooraf. Die tram zelf was fraai behangen met bloemen, groenslingers en spandoeken en op de banken zaten tevreden lachend de bestuursleden van het winkelcentrum Kleiwegkwartier met in hun midden wethouder J. U. Schilthuis en RET-functionarissen. Voor de feesttram zijn zegetocht langs dichte hagen van toeschouwers begon, waren in de RET remise aan de Kootsekade vele vriendelijke woorden uitgewisseld.

In eerdere berichtgeving had *Het Vrije Volk* gesteld dat de Kleiwegwinkeliers verheugd waren, omdat lijn 10 hen uit hun isolement had verlost. Het bewijs was dat de winkeliersvereniging, al jaren op nonactief, uit de ijskast was gehaald en de eerder genoemde feestweek had georganiseerd. In de feestweek was de Kleiweg versierd met groen-wit-groene vlaggen evenals

alle trams van lijn 10 en voor de winkels stonden imitatie-halteborden met reclame. Ook was er een fotoherkenningswedstrijd voor het publiek. Slot van het feest op de vijfde november was een concert door de RET-harmonie.

In de berichtgeving van *Het Vrije Volk* was ook ruime aandacht voor de aversie, die de komst van de tram in de jaren dertig had opgeroepen. Op een beetje smalende toon werd herinnerd aan het feit, dat toen ook een grootse feestweek was georganiseerd, omdat een plan van de RET was verijdeld om lijn 10 door *hun* straat te laten rijden.

Volgens *HW* waren in de jaren dertig de Kleiweggers zeer ingenomen met

de chocolade-bussen van Breur, die op hun weg van en naar Schiebroek het Kleiwegkwartier aandedden. Toen de RET verzocht om lijn 10 te mogen doortrekken en de Hillegersbergse gemeenteraad met een nipte meerderheid akkoord ging, riepen de Kleiwegse zakenlieden ach en wee. Ze belegden een grote protestvergadering in Lommerijk en zowaar ging de Hillegersbergse raad om. Het reeds genomen besluit werd ingetrokken. *Hoera* riepen de Kleiweg-winkeliers en ze organiseerden een feestweek, die zijn weerga niet kende.

In de oorlog verdwenen de chocolade-bussen van Breur. En in de jaren vijftig ging RET-lijn 45 naar Schiebroek, die

tot dat moment over de Kleiweg had gereden, een route via het toen nieuwe Rozenlaanviaduct volgen.

De route die lijn 10 nam, wijkt nog niet eens zo veel af van de huidige van lijn 8.

Tot en met de Jonker Fransstraat is die identiek. Lijn 8 gaat nu rechtsaf, maar de toenmalige lijn 10 ging linksaf de Goudsesingel op en via de Mariniersweg (!) kwam hij op het Groenendaal om via de Blaak, de Schiedamse Vest en de Witte de Withstraat (!) uit te komen op de Eendrachtsweg om vandaar via de Westzeedijk zijn route naar Spangen te vervolgen.

Chris Mast



Enthousiaste jeugd rond het nieuwe eindpunt. (foto: J. Niehorster)

40, 45 en 60 waren de lijnen

In de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw - mijn jeugd - woonde ik in het Kleiwegkwartier. Voor een liefhebber van het openbaar vervoer viel er veel te beleven.

Aanvankelijk lag het Kleiwegkwartier ten opzichte van de stad, zoals we het centrum van Rotterdam noemden, tamelijk geïsoleerd. De enige mogelijkheid ernaar toe was via het zogeheten Muizengaatje, de nauwe doorgang van de Straatweg bij Station Noord onder de spoorlijn van CS naar Gouda. Als we naar de stad gingen was bus 45 de eerste keuze, maar als alternatief namen we ook wel tramlijn 10. Maar daarover later meer.

De eerste waarneming die ik als dreumes had met het openbaar vervoer was RET-buslijn 40 die een halte had tegenover ons woonkamer. Deze buslijn onderhield een dienst tussen de Kootsekade en het dorp Kethel dat bij Schiedam hoorde. De naam Kethel was voor mij een mysterieuze plaats ver weg en ik kan me ook niet herinneren daar ooit te zijn geweest. Tot 1 november 1953 hadden de RET-buslijnen letteraanduidingen, waaronder deze lijn naar Kethel die met lijnletter L werd aangeduid. Op 8 oktober 1959 verdween buslijn 40 uit het Hillegersbergse, maar daarvoor in de plaats kwam buslijn 60 die zijn beginpunt kreeg aan de Ceintuurbaan bij Station Noord. Via de Kleiweg reed deze naar Schiedam. Op 4 november 1967 werd lijn 60 omgenummerd tot wederom lijn 40, het beginpunt werd verplaatst naar de zuidzijde van Station Noord.

De andere RET-buslijn in het Kleiwegkwartier was lijn 45, tot 1 november 1953 lijn S genaamd. Deze lijn onderhield een dienst tussen Schiebroek en Station DP, dat na 4 oktober 1953 in Centraal Station werd omgedoopt. Komende vanaf de Ringdijk was de eerste halte aan de Uitweg nabij de Schiebroekse Apotheek, die zich toen nog aan de westzijde van de Uitweg bevond. De bus vervolgde zijn weg via het Bergpolderpein, Kleiweg, Straatweg en het Muizengaatje richting Bergweg, Benthuizerstraat en via de Zwartjanstraat naar de Noordsingel.



Bus 45 in 1965 op de Rozenlaan, sinds dat het Rozenlaanviaduct in 1956 was geopend, was bus 45 er present. (foto's Stef Stolk)



Buslijn 60 met het beginpunt aan de Ceintuurbaan bij Station Noord circa 1965.

Dit traject bleef zo tot op 5 april 1956 het Rozenlaanviaduct werd geopend. Vanuit de Uitweg reed de bus voortaan via de Rozenlaan, het Rozenlaanviaduct naar de Gordelweg, Bergsingel, Noordsingel en zo verder. Deze nieuwe route naar CS was aanmerkelijk korter. Op 1 februari 1960 onderging lijn 45 een opmerkelijke verandering, die echter voor bewoners van het Kleiwegkwartier nauwelijks betekenis had. Op die datum werd lijn 45 als ringlijn in exploitatie genomen waarbij het traject in Schiebroek in twee richtingen werd bereden, namelijk één via de Meidoorsingel en één via de Wilgenplaslaan. Dit onderscheid was op de richtingfilm aangeduid en bovendien werd naast het bestaande witte lijncijfer 45 op een zwarte achtergrond een zwart lijncijfer 45 op een witte achtergrond ingevoerd. Op 6 november 1965 werd dit onderscheid opgeheven en werden beide ringlijnen gecombineerd tot één ringlijn.

Een grote verandering bracht de verlenging te wege op 25 januari 1969 van tramlijn 5. Deze had eerder een kopeindpunt aan de Schieweg. Het tracé werd naar Schiebroek doorgetrokken door middel van een eigen tramviaduct over de Gordelweg, Noorderkanaal, rijksweg A20 en de spoorlijn CS-Gouda. Zodoende verkreeg Schiebroek zijn eigen snelle verbinding met het centrum. Op hetzelfde moment werd ringlijn 45 naar Schiebroek opgeheven en werd een nieuwe lijn 45 in exploitatie genomen over het traject CS-Kleiweg bij de Zonnebloemstraat. Buslijn 45 maakte daartoe een lus bij het pleintje tussen de Centrale Werkplaats van de RET en de Zonnebloemstraat. Komende vanaf het Rozenlaanviaduct sloeg de bus op de Rozenlaan linksaf de Akkerwindestraat in alwaar zich een halte bevond en ging vervolgens linksaf de Kleiweg op naar zijn eindpunt. De route terug liep via de Kleiweg, Begoniastraat en de Rozenlaan. Deze verandering was voor de bewoners van het Kleiwegkwartier een grote verbetering. Door in te stappen bij het beginpunt of op de Rozenlaan bij de Oranjekeer, was je vrijwel altijd verzekerd van een zitplaats. Voordien was dat wel anders. Toen de bus nog uit Schiebroek kwam en je richting centrum wilde, mocht je, met name in het spitsuur, blij zijn als je mee kon rijden; de bus was in Schiebroek al overvol met passagiers. Naderhand, op 20 september 1982, werd buslijn 45 verlengd naar het toen pas geopende Sint Franciscus Gasthuis.

De RET bussen waren destijds geschilderd in de bekende gele okerkleur. In 1965 verschenen de eerste DAF-standaardbussen die van een wijnrode kleur waren voorzien. Geleidelijk werd die kleur de standaardkleur.

Een vreemde eend in de bijt vormden de lichtgroene bussen van Citosa. Deze

verzorgden het streekvervoer ten noorden van Rotterdam. De bus reed vanaf CS over de Straatweg richting Berkel en Zoetermeer. Citosa had zijn eigen afwijkende gele halteborden.

Een belangwekkende trekpleister voor een spoor- en tramliedhebber vormde het complex van Allan & Co. aan de Kleiweg. Dit was een fabrikant van spoorwagematerieel en trams. Vanaf het Rozenlaanviaduct was dit complex met al zijn activiteiten goed waar te nemen. Vooral de traverse die in bedrijf was om trams en treinstellen van de ene hal naar de andere hal te transporteren genoot mijn belangstelling. Op 1 februari 1959 werden de activiteiten van Allan door gebrek aan levensvatbaarheid beëindigd. De RET kocht dit terrein aan voor de vestiging van hun hoofdkantoor, een busgarage en de verplaatsing van de Centrale Werkplaats vanuit de Isaac Hubertstraat. In juni 1960 kon dit complex in gebruik worden genomen, waarna enige maanden later de aansluiting op het tramnet volgde door verlenging van tramlijn 10 via de Kleiweg.

Zoals gezegd vormde tramlijn 10 een alternatieve verbinding naar de stad. In de jaren vijftig had lijn 10 zijn begin- en eindpunt aan de Willem van Hillegeersbergstraat bij de tramremise. Lijn 10 onderhield de verbinding tussen Hillegersberg en

Spangen. Komende vanaf de Straatweg nam de tram de lus via de Hillegondastraat naar de Willem van Hillegeersbergstraat. Via de Kootsekade, Straatweg en Muizengaatje begon de tram zijn reis naar Spangen.

Deze situatie veranderde ingrijpend toen op 31 oktober 1960 het verlengde tracé van lijn 10 vanaf de Straatweg over de Kleiweg naar een nieuw eindpunt nabij de Centrale Werkplaats van de RET feestelijk werd geopend.

Tijdens de aanleg van het nieuwe tramspoor heb ik het lassen van de spoorstaven van nabij kunnen aanschouwen. Dat geschiedde met het zogeheten thermietlassen, hetgeen een zeer spectaculaire vonkenregen opleverde.

In die jaren werd de tramdienst onderhouden met de bekende vierassers met open middenbalkon. Deze trams, waarvan een groot aantal door Allan waren gefabriceerd, dateerden al van de jaren dertig. Een bijzonderheid was dat bij deze trams de bestuurder de schakelkast grotendeels al staande verrichtte. Eventueel kon hij gebruik maken van een zadel dat op een standaard was bevestigd.

De andere tramlijn in het Kleiwegkwartier was tramlijn 14 die de dienst onderhield tussen de Molenlaan en het Heemraadsplein via de Straatweg. Deze dienst werd vanaf 1950

uitgevoerd met door Allan gefabriceerde fraaie motorrijtuigen en bijbehorende aanhangrijtuigen, de zogeheten *Allans*, beide eveneens met open balkon. In deze trams had de bestuurder een vaste zitplaats. Op 4 november 1967 werd lijn 14 omgenummerd in lijn 4.

De genoemde trams met open balkons werden bemand door wandelende conducteurs. De conducteur zorgde onder meer voor de uitgifte van plaatsbewijzen ofwel *kaartjes* en de afrekening ervan. Om hun schouder hing een zogeheten geldwisselaar voor het sorteren en uitgeven van muntgeld. De betaling van plaatsbewijzen ofwel *kaartjes* geschiedde in die tijd immers contant. Hij (in die tijd was het RET personeel altijd een man) droeg ook een plat houten kistje met een assortiment kaartjes. Die kaartjes werden enkeltjes, overstapjes en kinderkaartjes genoemd. Met een overstapje, die werd afgestempeld, mocht je binnen drie kwartier op een andere lijn overstappen. Daarnaast werden meerrittenkaarten verkocht, waaronder week- en schoolkaarten. De meerrittenkaarten bestonden uit knipdan wel stempelkaarten. Die laatste gaven dan weer overstapbevoegdheid. De conducteur was bijgevolg voorzien van een kniptang en een datum- plus tijdstempel. Als de passagiers bij een halte waren uit- en ingestapt, gaf hij het vertreksignaal door het bedienen van het afrijdsignaal dat optisch zichtbaar werd bij de bestuurder door verandering van een rood naar groen licht. Ook het aankondigen van de haltes, zonder microfoon, behoorde tot zijn taak.

De modernere gelede trams bezaten een zittende conducteur achterin het voertuig. Deze hoefde niet meer te sjouwen met een geldwisselaar en diverse kaartjes. Ook had hij nu een microfoon tot zijn beschikking.

In de bus werden de kaartjes door de chauffeur verkocht; bussen hadden namelijk geen conducteur. Om de tijdrovende betaling in tram en bus te ontmoedigen, werden de meerrittenkaarten ook in de voorverkoop verkocht, bijvoorbeeld bij sigarenwinkels, maar dan tegen gereduceerde prijs.

In tegenstelling tot de bussen hebben de trams nog lang (tot 1981) hun bekende okergele kleur behouden. Er werden nog een tweetal veranderingen aan het uiterlijk van de RET voertuigen aangebracht die de aandacht trokken. Alle trams werden vanaf 1 juli 1957 voorzien van richtingaanwijzers aan de zijkant van het voertuig en in 1965 werd het rode, ronde RET-logo vervangen door met wit omrande zwarte letters RET.

Stef Stolk



Nadat Schiebroek in januari 1969 zijn eigen tramverbinding kreeg, werd het eindpunt van bus 45 verlegd naar het pleintje (inmiddels een plantsoen) tussen de Centrale Werkplaats van de RET en de Zonnebloemstraat.

Zestig jaar tram in vogelvlucht

Op 11 augustus 1960 besloot de Rotterdamse gemeenteraad op voorstel van het college van B & W om op de Kleiweg tramrails aan te leggen vanaf de Straatweg naar een nieuw eindpunt ter hoogte van de Saffierstraat. Daar zou dan tevens een spoor worden gelegd naar de kort daarvoor aangekochte opstallen van de trein- en tramfabriek van de firma Allan, die dienst ging doen als centrale werkplaats voor de RET.

Ook eerder waren er al plannen gemaakt voor een tramverbinding over de Kleiweg, zie daarvoor ook de achterpagina. Ook in 1941, na de annexatie van Hillegersberg en Schiebroek door Rotterdam, werd er serieus werk van gemaakt om het Kleiwegkwartier per tram te ontsluiten. Afbuigende en kruisende stukken tramrails voor het kruispunt bij de Straatweg werden gefabriceerd en gereedgelegd, maar vervolgens waren er andere prioriteiten in de oorlogsjaren. In 1949 werd als eerste aanzet het kruisstuk om vanuit de Kootsekade rechtuit naar de Kleiweg te kunnen rijden ingebouwd in de sporen van lijn 14 naar de Molenlaan. Maar verder gebeurde er weer niks. Tot dus in 1960 het besluit viel de tramlijn nu echt aan te leggen.

In voorgaande jaren was de rijbaan van de Kleiweg al verbreed door het verwijderen van de voortuinen bij huizen die daarvoor beschikten. Blijkbaar had de RET, die toen nog zelf de tramsporen aangelegde, de tekeningen al gemaakt en was er genoeg rails op voorraad om al op maandag 15 augustus te beginnen met de werkzaamheden. Eind september lagen de rails en de nieuwe bestrating er in, het ophangen van de bovenleiding volgde in een zelfde hoog tempo. In het huidige tijdsgewricht vol stroperigheid is het aanleggen van een nieuwe tramlijn binnen drie maanden onvoorstelbaar.

Op 22 oktober 1960 vonden de eerste proefritten plaats met motorwagen 220 (bouwjaar 1924) die toen nog aanwezig was ten behoeve van interne transporten. Tegenwoordig behoort deze tram tot de collectie van het Trammuseum aan de Kootsekade. Vanaf 24 oktober reden er iedere dag trams over de Kleiweg,

maar nog niet voor passagiersvervoer. De inventaris van de oude werkplaats in de Isaac Huberstraat in Crooswijk werd grotendeels per tram overgebracht naar de nieuwe opstallen. Dat gold ook voor trams in diverse stadia van onderhoud en reparatie die van Crooswijk naar de Kleiweg werden gesleept.

Na de ingebruikstelling van het nieuwe tramtraject op 30 oktober begon de echte dienstregeling op dinsdag 1 november 1960. Tramlijn 10, die tot dan toe een eindpuntronkje draaide via Hillegondastraat – Willem van Hillegaersbergstraat – Kootsekade, ging over de Kleiweg rijden. Lijn 10 reed via Zaagmolenstraat, Mariniersweg, Blaak, Witte de Withstraat, Westzeedijk en Marconiplein naar Spangen en gaf de bewoners van het Kleiwegkwartier dus een directe verbinding met grote delen van de stad. In de spitsuren werd met negentien dienstwagens om de vier minuten gereden. Ook verschenen er *anonieme* tramlijnen op de Kleiweg: voor het personeel van de RET-kantoren en de werkplaats reden 's morgens en 's middag personeelstrams van/naar Charlois en het Marconiplein.

In 1967 werd het Rotterdamse tramnet gereorganiseerd in verband met de komst van de eerste metrolijn. De Kleiweg werd voortaan bediend door lijn 6, die nog wel naar Spangen ging, maar reed via de Coolsingel in plaats van de Mariniersweg. In 1969 werd de Witte de Withstraat vervuild voor een nieuwe tramroute over de Schiedamsedijk naar de Westzeedijk.

In 1968 werd het Bergpolderplein nieuw ingericht, waarbij het tramspoor richting Straatweg verlegd werd naar de noordkant van het elektriciteitshuisje annex pissoir. Ruim dertig jaar lang reed lijn 6 vrijwel ongewijzigd van de Kleiweg naar Spangen. Door de bouw van de Willemsspoortunnel werd tussen 1991 en 1996 niet via Hofplein en Coolsingel gereden, maar via Oostplein en Blaak.

Wel gingen de frequenties geleidelijk omlaag naar tien, twaalf en vijftien minuten. Enerzijds door teruglopende passagiersaantallen (vooral 's avonds), anderzijds door de inzet van steeds grotere trams.



De aanleg van de tramrails op de Kleiweg rond september 1960. (foto: collectie Ton van Eijsden)



Lijn 10 in de winter van 1966 in de sneeuw bij het eindpunt.



De botsing op 14 december 1984 waarbij lijn 6 in een etalage met kerststollen en -kransen terecht kwam.

Bij een herschikking van het tramnet kwam vanaf 28 mei 2000 lijn 3 naar Blijdorp over de Kleiweg te rijden, via CS en een rondje door het stadscentrum. De directe verbinding met CS was nieuw voor het Kleiwegkwartier.

De in 2002 aangetreden wethouder Hulman (VVD) zette de botte bijl in het Rotterdamse openbaar vervoer. In de zomer van 2003 reed lijn 3 's avonds nog maar om het half uur, per 24 mei 2004 reed de laatste rit van de dag al om 20.00 uur. Het was de opmaat naar een volledige opheffing van tramlijn 3 op zondag 23 augustus 2004. De Kleiweg werd tramloos, de rails werden alleen nog bereden door transporten naar/van de werkplaats. Bus 45 bood een schamel alternatief via een grote omweg door Blijdorp naar Rotterdam CS. (De tram naar Schiebroek had alleen een halte aan het eind van de Kleiweg nabij de Robert Owenstraat en ook Randstadrail bestond nog niet).

Van januari tot augustus 2006 reden er (voorlopig) toch weer trams over de Kleiweg, omdat lijn 4 niet naar de Molenlaan kon rijden wegens werkzaamheden in de Bergse Dorpsstraat. Het aantal instappers in lijn 4 bleek bemoedigend hoog, wat mede bijdroeg aan de beslissing van de RET om per 10 december 2006 weer een tramlijn van de Kleiweg naar Spangen in te stellen, nu met het lijnnummer 8. En zo is het nu al weer veertien jaar. Met (tot de corona-crisis) als basisfrequentie een tienminutendienst, in de weekenden om het kwartier, 's avonds om de twintig minuten.

In 2011 werd het eindpunt Kleiweg aangepast voor de nieuwe, langere Citadis-lagevloertrams. Voor een gelijkvloerse instap werden twee verhoogde halteperrons aangelegd en het tweede spoor in de keerlus werd verlengd. Op een makkelijker instap bij de halte Bergpolderplein moesten we wachten tot april 2020, toen na acht maanden werkzaamheden aan tramrails, riolering en wegdek bij de kruising met de Uitweg een verhoogde halte voor tram en bus in gebruik werd genomen. De tramhalte ter hoogte van Albert Heijn vergt nu al zo'n tien jaar een flinke klim om in de tram te komen, nog hoger dan voorheen bij de oudere trams. Jammer genoeg heeft de RET het gegeven dat er acht maanden lang geen trams over de Kleiweg reden niet benut om meteen deze halte te verbeteren.

In de afgelopen zestig jaar hebben alle tramtypen die bij de RET reden of rijden, passagiers over de Kleiweg vervoerd. De vooroorlogse vierassers, de in 1948-50 bij de Allan-fabriek aan de Kleiweg gebouwde Allan-tramstellen, de Zwitserse Schindlers

uit 1957, de in de jaren zestig gebouwde *Dûwags* en vanaf de jaren tachtig de hoekige wagens van de series 700 en 800, de laatste trams die nog door de RET zelf waren ontworpen. Tegenwoordig zijn er de door Alstom (Frankrijk) gebouwde lagevloertrams de *Citadis*.

Toen lijn 10 over de Kleiweg ging rijden was er op iedere tram nog een conducteur, die met de karakteristieke geldwisselaar op de buik de kaartjes (enkeltjes, overstapjes, kinderkaartjes) verkocht. In de jaren zeventig werden die vervangen door de *zelfbediening*, met stempelautomaten en eigen RET-rittenkaarten waar de automaat bij het stampelen een hoekje afknipte. In mei 1982 reden op lijn 6 de laatste spitsuurtrams met conducteurs.

Vanaf de jaren tachtig kwamen het zonetarief en de strippenkaart, in het begin van deze eeuw opgevolgd door de OV-chipkaart. En na alle automatisering en ontmenselijking kreeg in november 2003 de toen over de Kleiweg rijdende lijn 3 als laatste van de RET-tramlijnen weer de tramconducteurs terug.

De tramroute over de Kleiweg is in de afgelopen decennia regelmatig gebruikt als uitwijkmogelijkheid. Bij werkzaamheden elders hebben bijvoorbeeld de tramlijnen naar de Molenlaan en naar Schiebroek verschillende keren tijdelijk hun eindpunt aan de Kleiweg gehad. Daarbij werd – niet

altijd tot vreugde van de omwonenden – ook gebruik gemaakt van het werkplaatsterrein, waar een keerlus met opstelsporen ligt. Omgekeerd wijkt lijn 8 nog wel eens uit naar het eindpunt aan de Molenlaan, zoals in 2019-2020 bij de werkzaamheden bij de Uitweg en het Bergpolderplein. Keren via de remise aan de Kootsekade is er niet meer bij omdat de nieuwe Citadis trams te groot zijn om in die remise een bocht te kunnen nemen.

Wanneer voor de zoveelste keer een te hoge vrachtauto de tramvoorbereiding bij het *Muizengatje* had vernield werd er vroeger een tijdelijke tramlijn tussen de Molenlaan en de Kleiweg ingesteld, waarbij de passagiers dan werden getraakteerd op een ritje door de tramremise aan de Kootsekade. Sinds de komst van de Citadis-trams en de sanering van de tramkruising Kleiweg-Straatweg in 2017 zijn dit soort bewegingen niet meer mogelijk.

Het ernstigste ongeluk in al die tijd vond plaats op 14 december 1984. Lijn 6 kwam op de Straatweg in botsing met een bestelbus van het GEB en raakte daardoor bij het wissel uit de rails. Na eerst nog een geparkeerd staande auto te hebben geramd kwam de tram tot stilstand tegen de gevel van bakkerswinkel Van der Meer & Schoep. *Wat zonde van mijn kerstetalage* was het commentaar van de verkoopster. Er vielen vier gewonden: de bestuurder van de tram, de bestuurder van de auto die werd geramd en twee passagiers van de tram.

Zestig jaar geleden reed lijn 10 in de spitsuren iedere vier minuten over de Kleiweg. Maar de tijden zijn veranderd. Het aantal inwoners van het Kleiwegkwartier is sindsdien gehalveerd en de autodichtheid is enorm toegenomen. De RET-kantoren zijn verhuisd naar de Laan op Zuid en bijna alle werkplaatsmonteurs en buschauffeurs komen per eigen vervoer naar de Kleiweg. Verder zijn tram en metro bij Melanchthonweg voor sommigen een beloopbaar en snel OV-alternatief en heeft door de werkzaamheden bij de Uitweg en Bergpolderplein een groot deel van de wijk acht maanden lang geen redelijk openbaar vervoer gehad. Dat heeft allemaal zijn weerslag op het gebruik van tram 8. Ofschoon het best nog een drukke lijn is, kan iedereen zien dat dat niet (meer) geldt voor het gedeelte tussen station Noord en het eindpunt Kleiweg. De corona-crisis heeft het OV-gebruik nog veel verder verminderd, reden voor de RET om de frequentie overdag onlangs te verlagen van een tien naar een twaalfminutendienst. Het zal nog wel geruime tijd duren voordat die daling in belangstelling teniet is gedaan. Hopelijk is lijn 8 die hersteltijd nog gegund.



De versierde laatste rit met conducteur op 28 mei 1982 van lijn 6. In de winter van 1981-82 reden in de spits nog twee 2 Allanstellen. Dat waren de laatste trams met conducteurs op de Rechter Maasoever. In 2003 zou de conducteur zijn rentree maken. (foto: John Krijgsman)

De chocoladebussen van Breur



Staatsiefoto van het TOD personeel voor het stadhuis in Rotterdam. Tweede van rechts directeur Breur, naast hem (waarschijnlijk) zijn in de oorlog omgekomen zoon, getroffen door geallieerd vuur op een voedseltocht naar Noord-Nederland. De keus van de locatie was een provocatie van Breur gezien de voortdurende tegenwerking van het Rotterdamse gemeentebestuur.

Autobusdienst TOD, afkorting van Terbregse Omnibus Dienst, nieuwe stijl onder directie van C. A. Breur, was in bedrijf vanaf 16 mei 1931. Er waren twee lijnen T (van Terbregge) en S (van Schiebroek). Lijn T volgde de Straatweg en bediende zo het Kleiwegkwartier, lijn S kwam vanuit Schiebroek via de Ringdijk, de Uitweg en de Kleiweg naar de Straatweg. Beide lijnen hadden hun eindpunt aan het Hofplein, het toenmalige centrum van Rotterdam. De verbinding via het Muizengaatje was de levensader van het Kleiwegkwartier; een Rozenlaanviaduct was nog een toekomstvisioen.

Op de Straatweg reed ook - sinds 1924 - tram 14 van de RETM, dat als particulier bedrijf was begonnen, maar in 1927 door de gemeente Rotterdam was overgenomen.

Nadeel van beide buslijnen voor de bewoners van het snel groeiende Kleiwegkwartier was, dat de bussen al vaak vol waren, als ze het Kleiwegkwartier bereikten. Breur vroeg daarom aan het College van Gedeputeerde Staten (GS) van Zuid-Holland om een nieuwe concessie voor een lijn met als beginpunt de Da Costastraat, de huidige Saffierstraat. Die straat hoorde tot het zuidelijk gedeelte van de gemeente Schiebroek. Formeel was het zodoende een extra buslijn vanuit Schiebroek naar Rotterdam.

Breur had de gemeente Schiebroek aan zijn zijde, maar binnen Hillegersberg waren er mede- maar ook tegenstanders. Dat had te maken met een dreigement van RET-directeur dr. ir. J.G.J.C. Nieuwenhuis. Hij had verklaard dat als de TOD die concessie zou krijgen hij het trambedrijf naar Hillegersberg stop zou zetten. Na lang aarzelen gaf GS aan de TOD een andere concessie voor een lijn U (van Uitweg). Die ging op 5 november van dat jaar van start.

De strijd tussen de TOD en de RET ging verder bij de Raad van State. In juni 1933 betoogde Nieuwenhuis daar dat GS geen vergunning zou hebben verleend voor een

busdienst van Hillegersberg naar Rotterdam en dat men dus had beredeneerd, dat gehuchten als Schiebroek en Terbregge nog geen rechtstreekse verbinding hadden met Rotterdam. Doch dat zodra de vergunning was verleend, die ging worden gebruikt voor vervoer van Hillegersberg naar Rotterdam.

Op 21 februari 1934 kwam de gemeenteraad van Hillegersberg bijeen in een niet-openbare zitting. Er lekte uit, dat op de agenda stond het voorstel om tramlijn 23, die zijn eindpunt had in de Willem van Hillegaersbergstraat, door te trekken naar de Balsemijnstraat, de toenmalige naam voor de Zonnebloemstraat. Rotterdam wilde zelfs veertigduizend gulden betalen voor de onteigening van de voortuintjes op de Kleiweg en de nieuwe bestrating.

Met negen tegen acht stemmen werd het voorstel aangenomen. Maar de tegenstemmers (liberalen, anti-revolutionairen en enkele katholieken) lieten het er niet bij zitten. Ze mobiliseerden de publieke opinie. Op 4 april was er een druk bezochte protestvergadering in Lommerijk. Een paar weken later ging de gemeenteraad - nu in een openbare zitting - overstap met negen tegen vijf, bij drie onthoudingen. Spronkers, voorman van de SDAP, beschuldigde de organisatoren van de protestdemonstratie van corruptie, hetgeen leidde tot groot tumult op de publieke tribune. Volgens het *Rotterdamsch Nieuwsblad* werd Spronkers na afloop opgewacht door enige personen, die een dreigende houding innamen, maar was de politie tussenbeide gekomen.

Er waren nog twee andere fronten, waar de strijd tussen de RET en de TOD zich afspeelde. Het eerste was het tarief. Onder het bewind van Breur was de TOD zo succesvol, dat het regelmatig de ritprijzen kon verlagen. Breur had in korte tijd van een tienrittenkaart voor een gulden, een elf rittenkaart en later een twaalfrittenkaart gemaakt. In 1934 wilde Breur een nieuwe prijsverlaging, maar daar staken GS een stokje voor. Dat college keek met een

schuin oog naar de belangen van de RET, die al jaren een aanzienlijk verlies leed. De gemeente Rotterdam stond onder financieel toezicht van de provincie, dus de belangen liepen parallel. Met de tariefsverlagingen van zijn buskaartjes in de vanaf 1933 ingezette crisistijd groeide Breur uit tot een figuur die door de burgerij op handen werd gedragen.

Bewonersorganisaties betoogden, dat de sterk verminderde opbrengsten van de RET als oorzaak hadden de sterk verminderde inkomsten van het publiek en het toegenomen gebruik van de fiets en de auto en niet de concurrentie van de TOD.

Het tweede front betrof de vaststelling van de haltes en de mogelijke wijziging van de eindpunten van de buslijnen. GS had een commissie ingesteld met als doelstelling de concurrentie voor de noodlijdende RET weg te nemen. Alle autobusdiensten zouden een ander eindpunt krijgen, niet meer in het centrum maar aan de rand. De TOD bij de Heer Vranckestraat. Daar zouden de passagiers moeten overstappen op de tram.

Bij de hoorzitting van deze commissie vertelde Breur over de geschiedenis van zijn bedrijf. In mei 1931 had hij de exploitatie ter hand genomen, de vorige eigenaar had aan de RET het voorstel gedaan het bedrijf voor dertig duizend gulden over te nemen, een jaar van onderhandelingen met de RET had niets opgeleverd. Daarop had hij het bedrijf overgenomen, inclusief een schuld van zeventig duizend gulden. Inmiddels was het materiaal geheel vernieuwd en stond de TOD te boek als een populaire modeldienst. Ruim zestig mensen vonden er werk, 22 autobussen reden de lijnen, het personeel verdiende een ruim loon en genoot gunstige arbeidsvoorwaarden zoals doorbetaling van het loon bij ziekte, veertien dagen vakantie en vrije uniformkleding. GS aarzelde wederom, uiteindelijk veranderde er niets.

In mei 1936 had Rotterdam een wijziging van de politieverordening doorgevoerd. Uit de toelichting: *De particuliere autobussen*

mogen thans in tegenstelling tot de gemeentelijke trams en bussen op elk willekeurig punt stoppen voor het in- en uitlaten van passagiers. De gemeente wilde daar een eind aan maken door vaste halteplaatsen aan te wijzen. Ook vanwege de hinder in drukke straten van het menigvuldig stoppen van de bussen. De TOD kreeg in het Rotterdamse vervoersgebied maar vier vaste haltes. Het leek daardoor vooral een maatregel om de TOD dwars te zitten. Doch de TOD trok zich niets aan van de nieuwe regel en bleef passagiers ook op andere plaatsen laten in- en uitstappen. De TOD werd op de bon geslingerd. Een zelfde kwestie speelde met de Schiedamse en Vlaardingese busondernemers. De kantonrechter sprak hen vrij, het OM ging in beroep, bij de rechtbank vorderde de officier van justitie ook vrijpraak. Rotterdam haalde bakzeil en vergrootte in maart 1937 het aantal vaste haltes voor de TOD tot zeven, dat was een redelijk aantal.

Alle tegenwerking voor de TOD had geleid op vrijdag 10 juli 1936 tot een grote protestvergadering in Lommerijk. Er waren meerdere sprekers onder wie burgemeester J. P. H. Dhont van Schiebroek. Zijn collega Van Kempen van Hillegersberg koos thuis te blijven. De voorzitter van die vergadering, de jurist W.A.C. van Dam, zei in zijn inleiding, dat de overheid over een ruime machtsbevoegdheid moet beschikken om het openbare huishouden te kunnen inrichten, maar dat daar grenzen aan zijn gesteld van recht. En dat men thans bijeen was om te getuigen dat er onrecht geschiedde. Volgens Dhont misbruikten GS hun bevoegdheid tot het goedkeuren van de tarieven. Ten aanzien van de vaste haltes lag het er volgens Dhont ook duimendik op, dat Rotterdam de exploitatie onmogelijk wilde maken. Volgens hem hadden de thans genomen beslissingen in brede kring verbittering gewekt en waren zij zodoende niet geschikt om eerbied voor het gezag te bevorderen. De vergadering nam een motie aan, waarin de maatregelen

de laatste tijd genomen door GS en het gemeentebestuur van Rotterdam als in strijd met het algemeen belang ten sterkste werden afgekeurd.

Kennelijk bracht de sterke tegenstand van de bevolking in Hillegersberg en Schiebroek de gemeente Rotterdam tot een andere strategie. Van azijn ging men over op stroop, midden 1937 was de TOD gepaaid. Rotterdam besloot van de TOD lijn T te kopen voor f 85.000. Breur kon bijna niet anders want in de toekomst zou door veranderende wetgeving zijn concessie toch ten einde komen. Lijn S uit Schiebroek, die ook het Kleiwegkwartier bediende, bleef bestaan tot eind 1940 toen hij door de RET werd overgenomen. De TOD ontving daarvoor een bedrag van f 37.000. Breur zou vanwege het verlies van zijn positie gedurende twaalf jaar een jaarlijkse vergoeding ontvangen.

Helaas voor hem profiteerde hij daar maar vier jaar van. Hij overleed nog tijdens de oorlog op 56-jarige leeftijd in zijn huis aan de Ringdijk op donderdag 12 oktober 1944 na een ziekte van slechts enkele dagen volgens de overlijdensadvertenties, die onder meer verschenen in het *Dagblad van Rotterdam* en *De Telegraaf*.

In een kranten necrologie van 20 oktober 1944 heette het dat het mede aan zijn ondernemingsgeest was te danken dat tussen Rotterdam en de belangrijke randgemeenten Hillegersberg en Schiebroek een geregelde verbinding was ontstaan, die in niet geringe mate had bijgedragen tot de aantrekkingskracht van beide plaatsen als woonwijken. Die geregelde verbinding was er via zijn *chocoladebussen*, zoals *Het Vrije Volk* in 1960 enigszins denigrerend had opgemerkt. Chocoladebruin waren ze maar voor een deel, in de jaren dertig was het juist de gele kleur die de aandacht had getrokken.