



Versie: 6 augustus 2020

N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



© Allan Kleiweg

Tijd.art. Flakkee nooit tevreden

Wie in de geschiedenis van de RTM duikt, komt soms onverwachts ware tijdsdocumenten tegen. Zo ook onderstaande vier artikelen die de onvrede over de veerdienst Middelharnis – Hellevoetsluis luidkeels verklanken. De artikelen zijn van onbekende redacteurs, en zijn overgenomen uit het tijdschrift ‘Eilanden Nieuws’ van dinsdag 30 juli 1957, inclusief tussenkoppen, volzinnen en enkele eventuele schrijf-, stijl-, tik- of zetfouten.

Verweer van de R.T.M. over de slechte veerverbindingen

Goeree-Overflakkee is nooit tevreden !

Dr. H.J. van Zuylen, directeur van de N.V. Rotterdamse Tramweg Maatschappij heeft ons een schrijven gezonden, waarin hij commentaar geeft op hetgeen wij over slechte accommodatie bij het passagiersvervoer, het uit de vaart nemen van de “Stad Zierikzee” en de aanbidding van een autoveerboot door de Rotterdamse Droogdok Mij. hebben geschreven. Het zou niet in overeenstemming zijn met de feiten ! We wisten van te voren dat Dr. van Zuylen zo iets zeggen zou: Goeree-Overflakkee is immers nooit tevreden ! Men zal er tevreden mee moeten zijn, dat men als passagier als een haring in een ton wordt gestampt, en ook dat men een halve dag wachten moet, eer men met zijn auto overgezet wordt ! We laten hier Dr. van Zuylen volledig aan het woord – op de voorpagina kunt U lezen hoe de werkelijke situatie is en hoe de directie van de R.T.M. zich er tracht tussen uit te wringen.

Het uit de vaart nemen van het s.s. “Stad Zierikzee”

Dr van Zuylen schrijft:

In februari-maart heeft dit schip een grote revisie ondergaan, waarbij o.a. het dek zodanig werd verstrekt; dat het schip zeer zware auto's kan vervoeren. Tevens werd de ketel geheel gereviseerd. Onverwachts werd in de vuurmond van de ketel een defect geconstateerd, waarvoor het schip door de directie van de R.T.M. uit de vaart werd genomen om te worden gerepareerd.

Deze reparatie komt over ongeveer 14 dagen gereed. Vanzelfsprekend is het s.s. Zierikzee vervangen door een reserveschip, het s.s. “van der Sleijden”. Dit laatste schip is uit der aard der zaak kleiner dan de stad Zierikzee, omdat natuurlijk de grootste boot normaal in de dienst vaart.

De hierboven geschetste gang van zaken bij het defect raken van een schip is volkomen normaal en het is dus onbegrijpelijk, dat men zich hierover tegen de R.T.M. keert.

Het grootste passagiersvervoer met de boten, welke te 6.35 uur en te 6.45 uur van Middelharnis en van die, welke te 17.35 uur en te 17.50 uur van Hellevoetsluis vertrekken.

Het is juist, dat het passagiersvervoer van en naar Goeree en Overflakkee twee grote toppen kent: één s’ morgens naar Voorne en Putten en één ’s avonds in omgekeerde richting. **Juist waarom varen er dan twee schepen kort na elkaar**, op beide schepen is het toegestane aantal passagiers door de scheepvaartinspectie vastgesteld op 400 dus 800 in totaal. Dit totale aantal wordt **nimmer** bereikt. Natuurlijk kunnen deze 800 passagiers niet alle zitten.

De vrees, dat met de drukke vaarten onvoldoende reddingsmateriaal aanwezig zou zijn, is ongegrond, aangezien op voorschrift van de Scheepvaartinspectie reddingsmiddelen aan boord zijn voor het maximum aantal passagiers, dat mag worden vervoerd.

De klachten ontstaan o.a. door het feit, dat de arbeiders over het algemeen eerder op de boot zijn en de zitplaatsen innemen en de met de openbare dienst aangevoerde passagiers moeten blijven staan, doch naar onze mening heeft een arbeider zeker hetzelfde recht op een zitplaats als elke andere passagier.

Als kerkelijke autoriteiten verontrust zijn over de toon van de gesprekken, speciaal tussen de verschillende sexen, dan ligt het op **hun** weg om daar verbetering in te brengen.

In volle treinen en trams is de toon van het gesprek in het algemeen toch ook niet onfatsoenlijk. Toen de R.T.M. voor de eerste maal kennis kreeg van de zin: “Kerkeraden en parochiebesturen op Goeree-Overflakkee ernstig verontrust over de toon van de gesprekken en de omgang tussen de sexen op de veerboten. Wat doet de R.T.M. daar aan ?” meende zij, dat van een zetsfout sprake was, hoewel die nooit meer gemaakt worden, en dat er had moeten staan:

“R.T.M. ernstig verontrust over de toon van de gesprekken en de omgang tussen de sexen op de veerboten. Wat doen de kerkeraden hieraan ?”

Bezwaren tegen de tariefswijziging

Wijzigingen van de vervoerstarieven van de streekvervoersmaatschappijen, dus ook die van de R.T.M. worden door het Departement van Verkeer en Waterstaat slechts toegestaan, wanneer hun uit een nauwkeurig onderzoek is gebleken, dat de stijging van de exploitatiekosten, dus van lonen, brandstoffen, onderhoud enz., deze wijziging noodzakelijk maakt. De voorlaatste tariefvaststelling voor de R.T.M. dateerde van oktober 1953 . Geen weldenkend mens zal derhalve aanstoot nemen aan een tariefsverhoging van 0.3 cent per km.

na ruim 3½ jaar (vaststelling juni 1957); hierboven genoemde kosten zijn percentueel aanzienlijk meer gestegen.

De Rott. Drogdok Mij, zou de R.T.M. om niet een personen- en autoveerboot hebben aangeboden.

Medio april deelde twee employees der R.D.M. bij een bezoek ten kantore van onze N.V. mede, dat de afvaart tijden van de veerboten der R.T.M. van het veer Middelharnis-Hellevoetsluis niet passen in het arbeidsschema van hun werf.

De Droogdok Mij. kon een schip kopen en wilde daarop de kajuit voor de arbeiders uitbreiden.

De R.T.M. zou dit schip voor de arbeiders van genoemde werf moeten laten varen op de daartoe door werf vastgestelde tijden en kon het schip verder gebruiken in haar veerdienst.

Bij dit gesprek is nadrukkelijk gezegd dat de R.T.M. het schip zou kunnen huren nadat de R.D.M. het had gereedgemaakt.

Het is juist dat bij de R.T.M. voor dit voorstel weinig animo bestond, want:

a. Medio September komt een nieuwe grote auto-veerpont m.s. “Haringvliet” in dienst, waarvan de capaciteit voor auto’s tweemaal zo groot is als die van de s.s. “Stad Zierikzee”.

Het in de vaart brengen van deze pont vergt van de R.T.M. jaarlijks zeer grote bedragen, daar de bouwkosten hoog zijn. Mocht ook deze dubbele capaciteit nog niet voldoende zijn, dan kan de R.T.M. haar eigen s.s. “Stad Zierikzee” ook nog in de vaart brengen. Uit de aard der zaak blijft de autoboot “Grevelingen” ook varen.

Ten aanzien van het vervoer van auto’s meent de R.T.M. met de bovenstaande schepen op een redelijke wijze aan de vervoersbehoeften te kunnen voldoen, temeer waar reeds zoals gezegd de “Stad Zierikzee” als directe reserve beschikbaar is.

Het feit, dat Goeree-Overflakkee stelt, dat ook in de top-uren met de gewenste verbinding mee moeten kunnen is absurd en kan op geen enkele veer – men denken aan de IJ-veren de veren over de Westerschelde – worden verwezenlijkt.

b. De bedoelde pont was door de Scheepvaart-Inspectie enkele jaren geleden voor de veel landinwaarts gelegen veerdienst Kruiningen-Perkpolder van de Provincie Zeeland slechts **tijdelijk en beperkt goedgekeurd.**

Het geringe vermogen van deze pont, n.l. 320 p.k. – het motorschip “Haringvliet” krijgt 1100 pk. – is niet alleen een bezwaar in verband de geringere snelheid, maar vooral om het grote brede schip bij minder gunstig weer en ebstroom de haven van Middelharnis binnen te loodsen.

Over de geringe snelheid kan nog worden opgemerkt, dat dit ook een bezwaar vormt bij het aan komen en afvaren uit de havens, daar het schip dan regelmatig de andere sneller varende schepen in de weg zou komen te liggen.

Het doet de R.T.M. onaangenaam aan, dat men op Goeree en Overflakkee nooit tevreden is. In de Flakkeese veren Den Bommel-Numansdorphen en Ooltgensplaat-Dintelsas, welke veren niet door de R.T.M., worden geëxploiteerd, wordt anno 1957 nog precies met dezelfde boot – één in elk veer – en met precies dezelfde frequentie gevaren als in 1939 (!), terwijl de R.T.M. voortdurend de capaciteit van het veer Middelharnis-Hellevoetsluis heeft opgevoerd, zowel wat betreft het aantal schepen, als het aantal vaarten. In 1939 voer alleen het stoomschip v.d. Sleijden 8 maal per dag v.v. welk schip een gemiddelde laadcapaciteit voor auto's heeft van 8 stuks. **Thans** varen de schepen Grevelingen, Stad Zierikzee en Schelde, de laatste praktisch uitsluitend voor reizigers, in totaal 23 maal per dag van beide oevers met tezamen een gemiddelde laadcapaciteit van 40 auto's En dan maar zeggen dat de R.T.M. nooit iets doet, aldus besluit dr H.J. van Zuylen zijn schrijven.

- / -

De “Grevelingen” heeft kapotte schroefas

Sedert zondag vaart de veerboot “Grevelingen” met één schroef, omdat in de andere een breuk is opgetreden. De veerboot wordt geassisteerd door een sleepboot, De overtocht nam maandag j.l. circa een uur in beslag.

- / -

R.T.M. speelt de lijdende onschuld

Dr. van Zuylen: Vervoerscapaciteit voldoet aan redelijke eisen

Conflict met R.T.M. en de streek wordt steeds scherper

De directie van de **R.T.M.** heeft ons – en ook aan de dagbladen – een verweer gezonden op hetgeen wij hebben geschreven over de slechte accommodatie bij het passagiersvervoer op de veerboten Middelharnis-Hellevoetsluis, over het uit de vaart nemen van de “Stad Zierikzee” en over de aanbieding van een autoveerboot door de Rotterdamsche Droogdok Mij. De lezing die wij daarover hebben gegeven, zou niet in overeenstemming zijn met de feiten. We hebben daarop gerekend – in de slotalinea van het betreffende artikel hebben wij daarom geschreven dat dr van Zuylen er wel een andere uitleg aan zou geven. In het conflict met de streek- en met de R.T.M. weten we dat zachtjes aan wel: de R.T.M. speelt weer de lijdende onschuld ! Het commentaar van dr van Zuylen hebben we aan de binnenzijde van dit blad volledig afgedrukt – de lezer doet er goed aan de krant deze keer eens op z'n Hebreeus te lezen en van achter af aan te beginnen. Om daarna dit artikel onder de loupe te nemen, waarin stuk voor stuk het verweer van dr van Zuylen ontleden.

Het uit de vaart nemen van de “Stad Zierikzee”

Dr van Zuylen schrijft dat de Stad Zierikzee in febr. maart een grote revisie heeft ondergaan, waarbij het dek zodanig werd versterkt, dat het schip zware auto's kan vervoeren. Dit was te wijten aan nalatigheid van de R.T.M. omdat het voordek eigenlijk helemaal geen belasting mocht hebben. De klinknagels waren helemaal doorgeroest en het dek leverde volgens de Scheepvaartinspectie ernstig gevaar op voor geladen vrachtwagens.

Tevens – zo gaat dr van Zuylen verder – werd de ketel geheel gerevideerd. Dat was dan maar een slechte revisie geweest !! Onverwachts is nu in de ketel een defect geconstateerd, dat hij **volkomen normaal noemt !!**

Na twee maanden vinden wij dit abnormaal ! Heeft men dit soms maar oppervlakkig gedaan omdat per 1 sept. de Stad Zierikzee uit de vaart wordt genomen voor reserveboot en men dus maar wat heeft gegokt ?

“Deze reparatie komt over 14 dagen gereed” aldus de directie van de R.T.M. Wij wagen dat te betwijfelen. De gegevens waarover wij van de Scheepvaartinspectie beschikken luiden wel anders ! Het is niet waarschijnlijk dat deze boot dit jaar nog in de vaart komt, tenzij een voorlopige reparatie wordt toegestaan.

Het passagiersvervoer en de reddingsmiddelen

“Op beide schepen is het aantal toegestane passagiers door de Scheepvaartinspectie vastgesteld op 400, dus 800 in totaal. Dit totale aantal werd nimmer bereikt” aldus het verweer.

Dat is weer zo'n dubbelzinnige zin. Wij leggen hier de nadruk op het woordje “**totale**”. Dit wijst op de spreiding, die de passagiers moeten bewerkstelligen ! Per boot is het aantal van 400 meermalen overschreden ! Op de “Schelde”, die 6.35 uur uit Middelharnishaven vertrekt is deze overbezetting meer dan eens voorgekomen. Waarom doet de R.T.M. geen publicatie van deze aantallen ? Bij elke vaart moet de conducteur toch tellen ?

Reddingsmateriaal. “De vrees dat met drukke vaarten onvoldoende reddings materiaal aanwezig zou zijn, is ongegrond” aldus schrijft dr van Zuylen. Dit is geheel bezijden de waarheid. Het reddingsmateriaal is niet alleen onvoldoende, maar ook zeer ondeugdelijk. Dat is nog erger ! Te meer daar dr van Zuylen weet, dat de Scheepvaart Inspectie het reddingsmateriaal heeft afgekeurd.

Onder hetzelfde hoofd schrijft dr van Zuylen verontwaardigd over de brief van kerkelijke autoriteiten, waarover we in een vorig artikel het onze al hebben gezegd. Beter ware geweest dat deze brief voor de publicatie in “De Flakkeesche Gemeenschap” was behandeld. Terecht zijn de kerkelijke autoriteiten verontrust over de verflauwing van het normbesef **als gevolg van dit massale vervoer !!**

Het artikel gaat hieronder verder ...

Bezwaren tegen het tarief.

“Geen weldenkend mens zal aanstoot nemen aan een tariefsverhoging aldus staat er in het verweer. Daarover kunnen we kort zijn. De R.T.M. is een particuliere maatschappij en die moet aan zijn trek komen. Begrijpelijk. Maar voor ons Flakkeers is het een exorbitant hoge belasting. Gezien het vervoer aan de Perkpolder en te Vlissingen, waar auto’ met de Prov. veerboot zo goed als gratis worden vervoerd, nemen we daar wèl aanstoot aan. Maar dit is een kwestie van Rijk en Provincie tegenover ons als gelijke staatsburgers, waar de R.T.M. als particuliere maatschappij buiten staat. Men kan zich we afvragen of de bedrijfsuitkomsten niet beter zouden zijn geworden bij het accepteren van het aanbod van de Droogdok Mij.

Afgewezen aanbod autoveerboot van de Rotterdamse Droogdok Mij

Wij hebben in ons vorig artikel gewezen op de volkomen negatie van de aanbieding van een grote autoveerboot van aan de R.T.M. In het verweer dat dr van Zuylen ons toezond tracht hij het afwijzen van dit mooie aanbod te rechtvaardigen, maar wij blijven het de directie van de R.T.M. kwalijk nemen, dat men dit aanbod niet heeft aanvaard.

Hij schrijft dat medio april twee employés van de R.D.M. (tussen twee haakjes er was een van de directeuren bij en dat is i.o. geen employé) aan de Rott. Tramw. Mij. een schip hebben aangeboden, dat op de door de werf vastgestelde tijden de werknemers zou vervoeren en voorst de gehele dag door de R.T.M. in haar veerdienst zou kunnen worden gebruikt. Bij dit gesprek zou nadrukkelijk gezegd zijn dat de R.T.M. het schip zou kunnen **huren**, nadat de R.D.M. het had gereed gemaakt.

Uit de ons ten dienste staande gegevens blijkt, dat **van huren geen sprake is**; integendeel de mogelijkheid bestond dat de R.D.M. in de exploitatiekosten zou bijdragen. Het was vanzelfsprekend maar een oriënterende bespreking. (Wij citeren hier het commentaar van de Nieuwe Rott. Courant op de missive van de R.T.M.: “Wij hebben reden om aan te nemen, dat dr van Zuylen waarschijnlijk aan het woord “huren” een andere uitlegging geeft dan de vertegenwoordigers van de R.D.M. hebben bedoeld”).

Wat de door de werf vastgestelde tijden betreft is het logisch, dat deze als voorwaarde heeft gesteld, dat ’s morgens en ’s avonds de werknemers van de R.D.M. op tijd zouden worden vervoerd.

’s Morgens kon echter op de terugvaart een retourvracht auto’s worden meegenomen en voorts kon deze boot – die plm. 45 luxe wagens zou kunnen vervoeren – de gehele dag kunnen worden ingelegd. Er was dan althans – naast het m.s. Haringvliet die straks in de vaart komt – een grote reserveboot voor handen geweest.

Dr van Zuylen voort nu aan dat het m.s. “Haringvliet” een capaciteit voor auto-vervoer heeft, die tweemaal zo groot is, als de “Stad Zierikzee” en mocht deze dubbele capaciteit niet voldoende zijn, kan de “Stad Zierikzee” ook nog in de vaart worden gebracht. Met de “Grevelingen” er bij meent de R.T.M. dat op een redelijke wijze aan de vervoersbehoefte kan worden voldaan, te meer daar de “Stad Zierikzee” als directe reserve beschikbaar is.

Vast staat dus, dat straks als het m.. “Haringvliet” gereed is, de “Stad Zierikzee” uit de vaart wordt genomen voor reserveboot ! Dit wil met andere woorden zeggen, dat de nieuwe boot niet bedoeld is als extra boot !

De R.T.M. meent, t.a.v. het vervoer van auto's met bovenstaande schepen op **redelijke wijze** aan de vervoersbehoeften te kunnen voldoen.

We weten dus bij voorbaat waar wij aan toe zijn.

De R.T.M. “**meent**” altijd dat het **redelijk is**. Redelijk, dat men als passagier geen voet op de boot verzetten kan laat staan, dat men kan er zitten ? (Op de Grevelingen kunnen er 60 zitten). Redelijk, dat men uren en uren moet wachten eer men met luxe- of vrachtauto over kan ? En dat bij een toenemend vervoersaanbod – de lezer oordele zelf Dit is het steeds durend conflict tussen de R.T.M. en de streek, beider belangen lopen niet parallel !

Dan voer dr van Zuylen aan dat het absurd is, dat op de topuren de auto's met de gewenste verbinding mee kunnen. Dat kan op geen enkel veer zegt hij, ook niet aan de IJ-veren en op de Westerschelde. Dit vergelijk gaat echter niet op; deze ponten varen met een veel grotere frequentie en veel goedkoper !

De aangeboden pont van de Droogdok Mij. is (volgens dr van Zuylen) door de scheepvaartinspectie voor de veerdienst Kruiningen-Perkpolder maar tijdelijke en beperkt goedgekeurd, Het is ons echter bekend, dat men er bij de Scheepvaartinspectie verbaasd over was dat de R.T.M. dit aanbod niet heeft geaccepteerd. Dr van Zuylen kan weten, dat er nogal heel wat meer kubieke meters water door de Schelde stromen (een sterkere stroomversnelling dus ook bij het inlopen van deze havens) en deze boot geschikt werd geacht om bij minder gun stig weer en bij ebstroom de haven van Middelharnis binnen te komen. Hij voert voorts aan, dat deze pont een motorvermogen heeft van 320 p.k. tegen het m.s. Haringvliet 1100 p.k.

Knappe kapiteins

Onderschat dr van Zuylen de vakmanschap van zijn kapiteins waar deze zelfs kans zien om, als er in de tussenas van de “Grevelingen” een breuk optreedt, dus met één schroef en heelwat minder vermogen dan 320 p.k.; de haven van Middelharnis over de eb moet worden binnenvaren ? (De “Grevelingen” moest vanaf zondag door een sleepboot worden geassisteerd om een beetje snelheid te lopen. Over traag in de overtocht gesproken !!) Het zijn knappe kerels, die kapiteins, waar wij onze hoed voor afnemen !!

Dat de manoeuvreerbaarheid van het aangeboden schip niet goed zou zijn, lijkt ons absurd, aangezien het schip jaren lang op de zeer snelstromende en druk bevaren Schelde bij Antwerpen heeft dienst gedaan. Dr van Zuylen schrijft over de 1100 p.k. van het m.s. Haringvliet; wij zouden willen vragen, ligt het in de bedoeling om al deze p.k.'s te gebruiken bij het inlopen van de haven van Middelharnis ?

Flakkee nooit tevreden

Aan het slot van zijn verweer schrijft dr v. Zuylen, dat het de R.T.M. onaangenaam aan doet dat men op Goeree Overflakkee **nooit** tevreden is. Dan somt hij op, wat de R.T.M. heeft

gedaan tegenover de veren Den Bommel-Numansdorp en Ooltgensplaat-Dintelsas. Daar vaart nog precies dezelfde boot – een in elk veer – met dezelfde frequentie als in 1939 !, aldus schrijft hij.

De vergelijking met de rederij van der Schuyt gaat echter niet op. De R.T.M. heeft een Rijksconcessie. Op geheel vrijwillige basis is de rederij van der Schuyt in 1937 een veerdienst begonnen met als gevolg, dat de tarieven van de R.T.M. omlaag moetsen. De lasten van de rederij van der Schuyt zijn geheel voor eigen rekening o.a. het baggerwerk, waarin nu sedert een 4 tal jaren rijk en provincie bijdraagt. De R.T.M. daarentegen heeft miljoenen guldens renteloos voorschot gehad !

Flakkee is ontstemd en blijft ontevreden, omdat:

1. de vervoerscapaciteit te gering blijft, bij de toename van het vervoer;
2. de R.T.M. in gebreke blijft hiervoor tijdig maatregelen te treffen;
3. de localiteit door haar acties het m.s. “Haringvliet” op stapel heeft gekregen, waarbij de R.T.M. totaal passief was.
4. het rijk en de provincie nalatig zijn om de R.T.M. te dwingen voor een goede voldoende en goedkope verbinding te zorgen;
5. de streek als rechtsstreeks belanghebbende welbewust door het rijk en de R.T.M. buiten het overleg zijn geplaatst t.a.v. het sprekende behoefteelement.

- / -

Kamerlid stelt vragen over veerdienst Middelharnis-Hellevoetsluis

Het lid van de Tweede Kamer ir. C.N. van Dis (s.g.) heeft aan de minister van verkeer en waterstaat de volgende vragen gesteld:

1. Is het de minister bekend, dat door het uitvallen van een der veerboten het vervoer bij het veer Middelharnis-Hellevoetsluis zeer ernstige stagnatie ondervindt, waardoor arbeiders niet op tijd op hun werk kunnen zijn, chauffeurs urenlang moeten wachten en ook voor tal van zakenlieden en anderen veel kostbare tijd verloren gaat ?
2. Heeft de minister er kennis van genomen, dat er scherpe kritiek geoefend is op het beleid van de directie der R.T.M. wegens het niet aanvaarden van een haar reeds in april j.l. door de Rotterdamsche Droogdok Mij. gedaan aanbod inzake het beschikbaar willen stellen van een grote boot, welke ook, naar oordeel der Scheepvaartinspectie voor het beoogde doel zeer geschikt zou geweest zijn ?

3. Indien vraag 2 bevestigend beantwoord wordt, is de minister dan bereid zijn oordeel erover uit te spreken, of in dit geval inderdaad van een ernstig verzuim der R.T.M.-directie sprake is geweest ?

4. Wil de minister bevorderen, dat stappen ondernomen worden om in de huidige uiterst moeilijke situatie bij dit veer op korte termijn verbetering aan te brengen ?

5. Is de minister voorts bereid het daarheen te leiden, dat de hoge kosten, welke bij dit veer op het autovervoer drukken – een retour bedraagt voor een personenauto thans circa f 7,50 – verlaagd worden ?

Beschouwing

- Eilanden Nieuws adviseerde haar lezers op 30 juli 1957 om die uitgave op “Hebreeuwse wijze” te lezen; van achter naar voren. Uw samensteller heeft dit opgelost door de vier geselecteerde artikelen hier in een andere volgorde op te nemen. De teksten zijn letterlijk overgenomen. Het Flakkeese venijn blijkt weinig subtiel onder woorden te zijn gebracht.

- RTM-directeur Van Zuijlen had zich zeer veel moeite getroost om een nieuw schip aan de vloot van veerboten toe te voegen. De ingebruikname van de ms Haringvliet was aanstaande, en dit was bij de criticasters bekend. Toch koos men voor een zware frontale aanval op het bedrijf, dat plichtsgetrouw alles in het werk stelde om haar dienstverlening te verbeteren. Let wel, na de zeer grote schade ten gevolge van de Tweede Wereldoorlog en kort na de Watersnoodramp, was het bedrijf nauwelijks in staat zich te herstellen. Toch werden nieuwe autobussen aangeschaft, trams gemoderniseerd en een nieuwe (nou ja) veerboot in gebruik genomen. De harde verwijten aan de RTM waren onterecht, hardvochtig, lasterlijk en ongehoord vilein. De criticasters trachtten bewust ongenoegen en onrust te zaaien, een conflict te forceren om dit vervolgens ernstig te laten escaleren.

- Goeree-Overflakkee was sterk geïsoleerd en vormde een zeer hechte gemeenschap. Hecht in het belijden van de eigen identiteit en het geloof. Ondanks extreme standvastigheid lukte het Flakkee, net als de gemeente Rotterdam, niet om de RTM naar haar hand te zetten. Dit resulteerde in een collectief gevoel slachtoffer te zijn, van een tirannieke onderneming uit het goddeloze Rotterdam, waar havenarbeiders zelfs op de bijbelse rustdag mochten werken.

- Van Zuijlen had een scherpe geest en geloofde in de kwaliteiten van zijn vervoersbedrijf. Hij had gelijk toen hij schreef dat Flakkee nooit tevreden zou zijn met zijn dienstverlening. Van Zuilen liet zich niet verleiden tot een conflict en zette zich vooral in voor de toekomst van zijn bedrijf. Hij begreep dat, tengevolge van de Deltawet, het einde van zijn veerdiensten in zicht was, en dat grote investeringen in nieuwe veerboten, als deze al mogelijk waren, onverstandig zouden zijn. De ms Haringvliet werd dan ook van Rijkswaterstaat gehuurd. Het trambedrijf had de lijnen in de Hoeksche Waard en op Goeree-Overflakkee een halfjaar eerder gestaakt. De tramlijnen naar Voorne-Putten leken toen nog wel een toekomst te hebben.

- De hier geuite klachten aan het adres van de RTM zijn even opmerkelijk als verdrietig stemmend. Zo wordt de RTM aangesproken over mogelijk ongepaste “gesprekken tussen de sexen” op de veerboten. Tja, vraagt men dan om aparte damesveerboten en herenveerboten ?

Ook wijst men op het feit dat de provincie Zeeland de veerdiensten in haar provincie subsidieert. Maar wat kan de RTM er aan doen dat de provincie Zuid-Holland kennelijk fors andere prioriteiten stelt? Ook wordt de RTM verantwoordelijk gehouden voor het ontstaan van defecten op de veerboten (die allemaal al ruim een halve eeuw oud waren). Het, waar nodig, inzetten van een (kleiner) reserveschip, wordt niet geapprecieerd. Tenslotte zijn de tarieven onderwerp van kritiek. Flakkee zwelgt in z'n isolement, maar kan bepaalde consequenties daarvan kennelijk niet accepteren. Iedereen van buiten het eiland wordt vijandig bejegend. Met grote woorden, die tot in de Tweede Kamer klonken, probeerde Flakkee de RTM te kleineren en dwars te zitten. Van Zijlen zette ondertussen nieuwe autobussen in op het eiland en verzorgde met zijn nieuwe vlaggenschip, de ms Haringvliet, een betrouwbare en comfortabele veerdienst tussen Hellevoetsluis en Middelharnis.



*'Tramboot' ss Minister Ph.W. van der Sleijden,
in de Tramhaven te Hellevoetsluis.*



ms Haringvliet, het vlaggenschip van de RTM-vloot.

Bronnen:

- Bron artikelen: Krantenbank Zeeland - Eilanden-Nieuws, 30 juli 1957, bladzijden 1 en 3 . Auteurs onbekend. Link naar originele publicaties: <https://krantenbankzeeland.nl/issue/eni/1957-07-30/edition/null/page/1> en <https://krantenbankzeeland.nl/issue/eni/1957-07-30/edition/null/page/3>
- Afbeelding 55e.1: ss Min. Ph.W. v.d. Sleijden, prentbriefkaart - Fotograaf onbekend. Bron: www.postcardsfrom.nl .
- Afbeelding 55e.2: ms Haringvliet, prentbriefkaart - Fotograaf onbekend. Bron: www.igo.nl .