



Versie: 7 mei 2020

N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



© Allan Kleiweg

Tijd.art. Jubileum Van Zuylen

Wie in de geschiedenis van de RTM duikt, komt soms onverwachts een pareltje tegen. Zo ook onderstaand bericht over het zilveren ambtjubileum van dr. H.J. van Zuylen. Het artikel is van een onbekende redacteur, en is overgenomen uit het tijdschrift 'Het Vrije Volk' van maandag 29 juli 1968 . Inclusief tussenkoppen, volzinnen en enkele eventuele schrijf-, stijl-, tik- of zetfouten.

“Vervoer is iets wat je uit vrije wil kiest “

ZILVEREN DIRECTEUR DR. H.J. VAN ZUYLEN

RTM niet meer ‘slechte meisje’

(Van een onzer verslaggevers)

RTM-directeur dr. Henri Johan van Zuylen zou je – en daarmee is geen kwaad woord gezegd van zijn stedelijk en dus ander georiënteerde RET-collega Van Leeuwen – de aanvoerder met de plezierige banken en het kleine aantal staanplaatsen kunnen noemen.

Dat verwijst dan in de richting van het comfort, dat hij een uitgebreide klantenkring tracht te bieden bij het reizen van, naar en over de Zuidhollandse en Zeeuwse eilanden.

Zelf heeft hij zich een andere kwalificatie meegegeven: “Ik ben de baas van het slechte meisje. De RTM heeft een slechte naam en als je die hebt, raak je hem niet makkelijk kwijt.”

Dat zei hij in een jaar - 1967 -, dat aan het einde het beste uit de negentigjarige RTM-historie bleek te zijn.

“Een winst van een half miljoen, die hadden we nooit eerder ..”

Maar een wellicht nog belangrijker winst was te vinden in de duidelijke aanwijzingen, dat het “slechte meisje” bezig was het leven te verlaten. Er werd in 1967 minder op de maatschappij afgegeven dan in jaren het geval was geweest.

Wind mee

“Een kwestie van coaching,” verklaart dr. Van Zuylen de betere gang van zaken. Hij voegt er direct aan toe, dat de RTM in deze tijd ook gewoon de wind mee heeft. Dankzij vooral de nieuwe verbindingen (brug, dam) in het eilandengebied.

Van de negentig RTM-jaren heeft dr. Van Zuylen er vijfentwintig meegedraaid. Daarin deed hij zich kennelijk als de man, die weinig moet hebben van publiciteitsmedia en publiciteit. Noch voor zijn bedrijf, noch voor zich zelf. Op het telefoontjes dat deze krant ter gelegenheid van zijn jubileum toch wel graag een interview met hem wilde hebben reageerde hij dan ook snel met “Jammer, dat wij van mening verschillen ..”

Een afspraak kwam desondanks uit de bus: “Ik begrijp wel, dat ik er nu niet onderuit kan.” (Tegenstribbelen hield ook niet toen de commissarissen met de plannen voor een jubileumviering op de proppen kwamen: op 1 augustus moet hij er in de Doelen aan geloven).

Waarom die tegenzin ? Dr. Van Zuylen:

“Slechte ervaringen. En wat mijzelf betreft hou ik er niet van aan de weg te timmeren.”

Als het om zijn bedrijf gaat maakt dr. Van Zuylen overigens niet de indruk, dat hij zijn opvattingen over publiciteit koste wat het kost overeind wil houden. Hij zal ook niet ontkennen, dat er ook nut in kan schuilen.

Voor zich zelf zal het wel blijven wat het is. Ook daarin kan men dan de man herkennen, die boven alles het werken in teamverband prefereert.

Sportman in hart en nieren, als actief beoefenaar en als organisatiebestuurder. Captain van een veteranen-hockey-elftal (op 8 aug. wordt hij 58 jaar), tennisspeler, bergbeklimmer. Lid van het dagelijks bestuur van Rotterdams Raad voor de Lichamelijke Opvoeding, secretaris van het district Zuid-Holland van de Koninklijke Nederlandse Hockeybond.

De teamsporten zijn mij het liefst. Wanneer ik tennis, speel ik graag in een dubbel.”

Teamwork

Op en top vervoersman, als baas van de N.V. Rotterdamse Tramweg Maatschappij, als bestuurder en lid van organisaties, waaronder de Koninklijke Nederlandse Vereniging van Transportondernemingen. Ook in het kantoor in de Rosestraat verraadt zich zijn liefde voor het team:

“De verhoudingen zijn hier vervaagd. Wij vormen een ploeg met sterke banden.”

Zo op het oog klopt dat wel. De directeur zetelt niet apart maar deelt zijn kamer met exploitatiechef J. Delst. De heer Delst werkt aan het interview hard mee.

Als directeur van een vervoersbedrijf is dr. Van Zuylen in één opzicht (een woord van hem zelf) uniek. Nergens zal men een collega vinden die doctor in de sociale geografie is (promotie op 10 mei 1940 op een proefschrift over de gemeente Herten in Limburg) en het

leraarschap in de aardrijkskunde, de geschiedenis en de kosmologie ruilde voor een positie als openbaar vervoerder.

Zijn gebrek aan technische scholing steekt hem in het geheel niet:

“De technische middelen neem je van de grote hoop. Voor het leiden van een vervoersbedrijf zijn economie en geografie goede zaken.”

Dr. Van Zuylen was elf jaar leraar aan het Erasmiaans Gymnasium in de Maasstad, van september 1935 tot september 1946 .

“Ik had het er prima, maar het is toch de vraag of ik dat werk altijd was blijven doen wanneer ik niet met de RTM in contact was gekomen. Want als leraar ben je het best in je beginperiode ..”

De relatie met de Rosestraat vloeide uit het leraarschap rechtstreeks voort:

“We maakten excursies met de leerlingen. Met die van de eerste en tweede klas naar Texel of De Steeg, met de ouderen naar Bretagne, Zwitserland, Oostenrijk of Noord-Italië. Ja dat mag je voor die tijd wel vooruitstrevend noemen.

Na het uitbreken van de oorlog wilden we iets blijven doen. Het buitenland kon niet meer. Na overleg met onder anderen professor Boerman, de econoom, besloten we tot een geografisch onderzoek van de Hoeksche Waard. Bevolking, bevolkingsloop, middelen van bestaan enz. Na verloop van tijd werd het vervoer erbij betrokken,. Zo kwamen we bij de RTM terecht. Onze werkgroep telde ook studenten en andere jongelui. Delst was er een van.”

Dr. Van Zuylen en een aantal vrienden kwamen ook terecht in de illegaliteit. Ze hielden zich bezig met het vervoer van voedsel en mensen. Een dienstverband met de RTM moest de aandacht afleiden. Op 3 augustus 1943 prijkte de naam van dr Van Zuylen op de personeelslijst: inspecteur algemene dienst.

Waterwagens

“We brachten mensen naar de Hoeksche Waard in waterwagens. We gaven ze een tankje water mee. Bij controle op de Barendrechtsebrug lieten ze het leeglopen. De Duitsers zagen het water en dachten: in die wagens kunnen geen mensen zitten.”

Na de oorlog bleef dr. Van Zuylen RTM'er. Samen met ir. D. de Iongh (“ik mis hem nog iedere dag”) zette hij voor het Nederlandse Beheersinstituut de maatschappij weer op poten. In juni 1949 werd hij directeur.

Na de watersnoodramp in 1953 (“Van de 240 kilometer rails lag twintig kilometer niet onder water”) kon hij opnieuw beginnen.

De RTM zit nu in de lift, mede dank bij nevenactiviteiten in de toeristische sector. “Denk niet dat de opheffing van het railverkeer de ommekeer bracht. Zo is het niet. Wat we hadden kon

natuurlijk niet blijven. Maar het zal terugkomen, naar Hellevoetsluis bij voorbeeld. Het was verstandiger geweest wanneer ze het railverkeer direct hadden gemoderniseerd.”

De toekomst van de RTM. Een bedrijf voor het hele Rijnmondgebied ? Dr. Van Zuylen:

“Ik zie niet in het bovengemeentelijke. Ik voel meer voor een federatief Rijnmond. Daarin moeten de vervoersbedrijven samenwerken. De samenwerking met de RET is nu al zo goed als ik mij wensen kan. Het is niet juist om alles in één pot te doen. De belastingbetaler zou zo ook te zwaar belast worden door verbindingen die alleen geld kosten en waar hij iets aan heeft. Vervoer is iets wat je uit vrije wil kiest.

Persoonlijk ben ik bovendien van mening, dat je als groot apparaat het oog verliest op de kosten. De oplossing van het vervoersvraagstuk moet komen uit samenwerking tussen het openbaar en het particulier vervoer. Overigens ga ik goed met Roozmond (Rijnmond-gecommitteerde en voorstander van geïntegreerd vervoer - red. HVV) om. Hij noemt mij zijn beste opponent.



Cees Roozmond (1927-2008), was later burgemeester van Alkmaar.

Het laat zich niet aanzien, dat de carrière van dr. Van Zuylen door een tweede reuzezwaai zal worden gekenmerkt. Het vervoer zit hem aan het hart gebakken.

Toch is hij zijn oude liefdes niet ontrouw geworden: “Ik lees nog aardrijkskundige tijdschriften. Maar ik zou niet zonder meer les kunnen geven.”

Zijn belangstelling als historicus is evenmin getaand. In zijn interesse voor de rijke geschiedenis van zijn eigen RTM onderscheidt hij zich hemelsbreed van de grote schare liefhebbers van oude trammetjes en treintjes, die zich in allerlei stichtingen en verenigingen hebben georganiseerd.

De fanatiekelingen onder deze liefhebbers ontlokken dr. Van Zuylen een plotseling fel commentaar:

Slopers, tramgekken, ja. Ik krijg er wat van. In het dagelijkse leven verstandige mensen. Maar met die oude trammetjes bijna abnormaal.”

FOTO: Portret dr. H.J. van Zuylen.

Fotobijschrift: Geen.

Beschouwing

- Uit dit artikel leren veel over de persoonlijke achtergronden van de vermaarde RTM-directeur. Op een moment dat de RET net begonnen is met de metro-exploitatie, richt de RTM zich op het busvervoer, dat door het gereedkomen van de Deltawerken, met een sterk verbeterd wegennet, een flinke impuls kreeg. Ondanks de lange lijdensweg onder zijn bewind, bleef Van Zuijlen optimistisch over de toekomst van zijn RTM. Aan ambities geen gebrek, maar met een platte portefeuille is het bijkans onmogelijk om vooruitgang te boeken.

- Dr. Henri van Zuijlen was erudiet, fysiek en mentaal sterk, en vocht als een leeuw voor zijn bedrijf. Hij wist dat zijn bedrijf in een kwade reuk stond, maar dat leek hem niet te deren. Voor dit interview veinsde hij een sociaal ingestelde directeur te zijn, en hij zal heus wel eens iemand oprecht geholpen hebben, maar hij kon zich ook zeer hard opstellen, en zijn medewerkers wisten dat zijn mening absoluut dominant was. Overigens had hij zijn vele zware uitdagingen als RTM-directeur niet kunnen doorstaan zonder stevig aan de leidsels te trekken. Van Zuijlen was soms hard en bot, maar dat was tegelijkertijd vaak ook nodig.

- Van Zuijlen was, net als vele anderen, een beetje verliefd geworden op zijn trambedrijf. Tegen beter weten in, bleef hij geloven in en vechten voor zijn trams en trammannen. De voortdurende tegenwerking van de gemeente Rotterdam zou een gewoon mens hebben uitgeput. Maar Van Zuijlen gaf die systematische tegenwerking een plekje, en gaf verder geen krimp. Zelfs toen het trambedrijf op z'n laatste benen liep, en het aantal inzetbare tractievoertuigen erg krap was, kocht hij van de DB twee elektrische motorrijtuigen, en wist hij met zijn team een tractieloze generatorwagen te bedenken, waarmee hij toch zijn elektrische tramstel, zonder bovenleiding, de baan op wist te krijgen. Henri vond de tramliefhebbers hinderlijke lieden, maar stond er in zijn hart zelf niet zo ver vandaan.

Het artikel gaat hieronder verder ...



Op de eilanden was zoetwater voor de stoomlocomotieven soms schaars. De RTM bracht dan water met een waterwagen naar zo'n punt, zodat de dienstuitvoering verzekerd bleef. Middelharnis-Haven, 1 juni 1958.



Van Zuijlen gaf af op 'tramgekken', maar was zelf ook behoorlijk gek op z'n tram. Vier tramliefhebbers bij halte (NS-station) Rotterdam Zuid.

Bronnen:

- Bron artikel: Delpher, dagblad 'Het Vrije Volk' van 29 juli 1968, bladzijde 5. Auteur onbekend. Link naar originele tekst: <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010956681>
- Afbeelding 660.1: Roozmond - Fotograaf: Koen Suyk (Anefo). Bron: www.wikipedia.nl.
- Afbeelding 660.2: Waterwagen 762 - Fotograaf: Hans de Herder. Bron: www.serc.nl.
- Afbeelding 660.3: Halte Zuid - Fotograaf onbekend. Bron: www.serc.nl.