



Versie: 14 mei 2019

N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



© Allan Kleiweg

Tijd.art. Brief aan minister

> **Onderaan deze pagina staat een LINK naar een BONUS-artikel.**

Wie in de geschiedenis van de RTM duikt, komt soms onverwachts een pareltje tegen. Zo ook onderstaande berichten over het beruchte Comité van Actie dat in 1919 de RTM frontaal met grote woorden aanviel over haar beleid. Het artikel is van een onvermelde redacteur (maar het is duidelijk van de hand van J.J.L. van Zuylen), en is overgenomen uit het dagblad 'Maas- en Schelde Bode' van zaterdag 22 februari 1919. Inclusief tussenkoppen, volzinnen en enkele eventuele schrijf-, stijl-, tik- of zetfouten.

De actie tegen de R.T.M.

Zaterdag 15 Februari hebben de Voorzitter en de Secretaris van het Hoofdcomité van actie benevens het lid daarvan, de heer P. Scheer van Oud-Beijerland, te Rotterdam een onderhoud gehad met den Ingenieur in dit district van den Raad van Toezicht op de Tramwegen, de heer H.A. Ravenek Jr.

Deze conferentie was belegd in opdracht van de vergadering van 14 Januari en wel omdat klagers over wantoestanden bij de R.T.M. zoo vaak werden verwezen naar den Raad van Toezicht als het eenige lichaam, dat bij machte was om in dezen bindende voorschriften ter verbetering te geven.

Het belangwekkend resultaat der conferentie is dit, dat thans nadrukkelijk is verzekerd, dat de Raad van toezicht niet bij machte is, verbeteringen te bewerken en dat feitelijk geen enkele macht in ons land bestaat, die de R.T.M. kan dwingen, behoorlijke verbindingen te geven aan de streek die zij exploiteert. Zelfs de Minister van Waterstaat wordt aan handen en voeten gebonden door de concessie die gelijk men weet, eerst in 1948 afloopt. De Raad van toezicht heeft enkel en alleen te controleren den toestand van het materieel en den uitvoering van den technischen dienst. Gewezen op den treurigen toestand van het materiaal van de lijn Oud-Beijerland-Goudswaard, antwoordde de heer Ravenek, dat thans daar niet aan te verbeteren viel bij gebrek aan grondstoffen. Hij gaf toe, dat de R.T.M, toen het mogelijk was, in 1912 en '13 de gelegenheid om te verbeteren had laten voorbij gaan.

De heer Ravenek deelde voorts mede, dat hij alleen heil verwachtte van electricatie van de lijnen. Electriche tractie zou volgens hem vermoedelijk minder kosten dan stoomvermogen op breedspoor. De brug van Spijkenisse is geschikt voor breedspoor.

De vertegenwoordigers van het Hoofdcomité hebben den heer Ravenek voorts eenige klachten ter kennis gebracht van zeer recenten datum. Maandag 10 Febr. stonden te Hellevoetsluis 's morgens twee locomotieven en twee treinen. Een locomotief op stoom en een koud. Een passagierstrein en een veetrein. De locomotief op stoom werd geplaatst voor den trein met vee, terwijl de passagiers moesten wachten tot de andere locomotief was heet gestookt. En zoo meer.

De conclusie van de drie genoemde leden van het Hoofdcomité van Actie, de heeren Bouman, Scheer en Van Zuylen, is dan ook: dat er van de R.T.M. niets goeds te maken is; dat steeds meer de eisch van breedspoor of electriche tractie naar voren komt; dat ten slotte a veel gewonnen zou zijn, wanneer de Staat de lijnen aan zich trok en daarna de exploitatie gaf aan de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen of de H.S.M.

- / -

Het Hoofdcomité van Actie heeft het volgend request verzonden.

Aan Zijne Excellentie den Minister van Waterstaat te 's-Gravenhage.

Geeft met verschuldigde eerbied te kennen dat ondergeteekende, het Hoofdcomité van actie voor beterde verbinding der Zuidhollandsche en Zeeuwsche Eilanden met Rotterdam, dat steeds meer blijkt, dat in de toekomst de huidige verbinding per Rotterdamsche Tramweg Maatschappij voor deze eilanden totaal onvoldoende moet worden geacht, dat het genoemd Hoofdcomité meent, dat in de naaste toekomst, derhalve een andere verbinding, hetzij met breedspoor, hetzij met electriche kracht onafwijsbaar noodzakelijk zal blijken, dat het dan een groot voordeel zou zijn wanneer de Provinciale Brug tusschen de eilanden Hoeksche Waard en IJsselmonde ingericht is voor spoorwegverkeer.

Reden, waarom het Hoofdcomité voornoemd er bij Uwe Excellentie ernstig op aandringt, de bedoelde brug, nu daar belangrijke werken geschieden moeten, meteen te verzwaren voor spoorwegverkeer, waartoe het namens alle betrokken gemeenten der genoemde eilanden adhaezie betuigt aan het daartoe strekkend verzoek door de "Vereeniging Hoeksche Waards" dd. Juni 1918 tot uwe Excellentie gericht.

Hetwelk doende enz. Het Hoofdcomité van Actie: J. Bouman, Voorzitter. Van Zuylen, Secretaris. Middelharnis, 18 Februari 1919 .

Beschouwing

- De hetze van J.J.L. van Zuylen, hoofdredacteur van het weekblad 'Onze Eilanden'. tegen de RTM, was ongewoon fel en hardvochtig. Hij beschikte over de gave van het woord, hij was

tenslotte hoofdredacteur, en zette zijn talent in, met instemming van veel van zijn lezers, om anderen het leven moeilijk te maken. Hij arrangeerde een gesprek met H.A. Ravenek, voorzitter van de regionale Raad van Toezicht op de Tramwegen en tevens hoogleraar te Delft. Die liet weten binnen de regels van het toezicht, vrij weinig te kunnen doen.

- Van Zuylen vermeed grote woorden niet. Zo schreef hij in 1918 reeds: “De RTM moet weg. Zoo spoedig mogelijk. De RTM moet vernietigd worden. Zoo grondig mogelijk.” In 1919 trachtte hij de minister van Waterstaat tot hardhandig ingrijpen te verleiden. Ook hiermee bereikte zijn doel niet. Wat Van Zuylen bezielde is niet duidelijk. Maar het was wel zeer duidelijk dat de RTM bij hem geen goed kon doen. Hij knokte voor een van rijkswegen gefinancierde brug met spoorlijn; en wel met een elektrische spoorlijn. In 1920 verhuisde hij van Flakkee naar Den Haag en werkte o.a. als publicist. Zou hij later af en toe nog met het RTM-veer en -tram op familiebezoek naar Flakkee zijn gereisd ?

- Helaas vormen vooral rampen krachtige prikkels voor grote investeringen. Zo heeft de Watersnoodramp van 1953 geleid tot de Deltawerken, die ons leven beneden de zeespiegel tot op de dag van vandaag veilig houden. In 1919 werd er, naar aanleiding van de Watersnoodramp van 1916, gewerkt aan de Zuiderzeewerken, die resulteerden in de bouw van de Afsluitdijk (wat eigenlijk geen dijk, maar een dam is). Iedere regering wordt bestookt met verlanglijstjes van lagere overheden. Een minister moet prioriteiten stellen, en in 1919 betekende dat voor minister König het veilig maken van de gemeenschappen rond de Zuiderzee. De RTM presteerde redelijk binnen de beperkingen van haar mogelijkheden. Het verlangen naar modernisering is niet principieel verkeerd, maar soms slaat men wat door.



Dhr. H.A. Ravenek.



*Dhr. A.A.H.W. König,
min. van Waterstaat in 1919 .*

Bronnen:

- Bron artikel: Delpher, dagblad ‘Maas- en Schelde Bode’ van 22 februari 1919, bladzijde 1. Auteur onbekend. Link naar originele publicatie: <https://krantenbankzeeland.nl/issue/mas/1919-02-22/edition/null/page/3>
- Afbeelding 71bx.1: Dhr. Ravenek - Fotograaf onbekend. Bron: Catawiki.
- Afbeelding 71bx.2: Minister König - Fotograaf onbekend. Bron: www.parlement.com