Versie: 17 augustus 2020

© Allan Kleiweg

Tijd.art. Actie tegen de RTM

Wie in de geschiedenis van de RTM duikt, komt soms flinke verrassingen tegen. Zo ook onderstaande vier berichten over de verbeten strijd van journalist J.J.L. van Zuylen (en anderen), tegen de RTM. Het eerste, derde en vierde artikel is niet gesigneerd, maar duidelijk van de hand van J.J.L. van Zuylen, redacteur van 'Onze Eilanden'. Voor uw leesgemak zijn alle artikelen hier integraal overgenomen uit dit weekblad, inclusief tussenkoppen, volzinnen heel veel komma's en enkele eventuele schrijf-, stijl-, tik- of zetfouten. De artikelen zijn oorspronkelijk gepubliceerd tussen zaterdag 7 december 1918 en zaterdag 22 februari 1919 .

Onze actie tegen de R.M.T.M.

De sympathie voor ons plan, de regeering te verzoeken, de exploitatie van de Rotterdamsche Middeleeuwsche Tramweg Maatschappij over te nemen is **overweldigend**. Elke post brengt ons stapels brieven en briefkaarten, waarin de bewoners, niet alleen van deze streken, maar ook van andere deelen des lands, ons hun bereidwilligheid melden, daadwerkelijk onze actie voor betere verbindingen te steunen.

De Brielsche Courant schreef in een hoofdartikel over de Alleenheerschappij der R.T.M. o.a. het volgende:

> "Het bleek in vele opzichten, dat de R.T.M. in zoovele bekend was met de Christelijke leer, dat zij er het grondbeginsel uit haalde van geen verantwoording (harer) daden te doen.
>
> In elk geval ... men had altijd nog als reserve: het Vlaardingsche bootje; – de Maasnymph, die meer voor goederen verkeer dient en minder op snel passagiersvervoer is ingericht, buiten beschouwing gelaten; – men kon dus desgewenst de tram den bons geven.
>
> En zie nu wat er onverwacht gebeurd is ! Dat Vlaardingsche bootje is aan de R.T.M. overgegaan. En wederom bevindt zich het *vrije* Brielsche land onder een absolutisme dat ... geen verantwoording van zijn daden doet."
>
> Dat vloekt zoo sterk met heel onzen tijdgeest, daarin is zoo iets onmogelijks gelegen, dat er dadelijk een reactie tegen gekomen is.

Van den eenen kant wil men uit den Briel een stoombootdienst op Vlaardingen inrichten. Van den anderen kant – gelijk blijken kan uit een Ingezonden Stuk in dit nummer – wil men tot den Staat gaan, en vragen, of dat maar zoo mag.

Lieve hemel, wij behooren toch ook tot den Staat ! Die Staat, – zei eens op een politieke meeting een spreker zeer juist maar dramatisch, – "Die Staat is geen opkomend onweer, waar je bang voor moet zijn ! Die Staat ... zijn wij, wij allen !"

Wij behooren toch ook tot den Staat, al zitten wij hier zoo afgezonderd, al moet compleet hemel en aarde bewogen worden, om onze mede landgenooten daarvan te overtuigen, zooals men in de laatste weken heeft kunnen leeren uit de pogingen van onze energieke Statenvertegenwoordigers, voor het Veer.

Welnu, niet op zijn oud Pruisisch stom en onderdanig, het hoofd gebogen onder deze alleenheerschappij, de alleenheerschappij der R.T.M.

Ook hier, op de een of andere wijze getoond, dat, als men door heel ons land en ver daarbuiten getuigt, hoe in het Koninkrijk der Nederlanden het meest democratische volk ter wereld woont, waarachtig het Brielsche land ook een stukje van dat koninkrijk is.

Wij mochten ontelbare beloften van medewerking ontvangen uit ale kringen der maatschappij. Het is tot onzen spijt niet mogelijk meer aanhalingen te doen, maar dit is ons duidelijk:

De tijd is daar !

De vruchten zijn rijp; er behoeft slechts krachtig geschut te worden en ze zullen ons in den schoot vallen.

Wij stellen ons in verbinding met andere acties in dezelfde richting. De frissche bries, die over onze eilanden waait, zal aangroeien tot een storm, ten slotte een orkaan, die de rotte toestanden bij de R.T.M. wegvaagt.

Op dit stevige fundament der algemeene sympathie nu, moet binnen niet al te langen tijd een vast gebouw verrijzen. Er moet gewerkt worden, hard gewerkt, want er zullen heel wat oude hechte muren moeten vallen. Wij ontveinzen ons niet, dat de Directie der R.T.M. haar taak niet zonder slag of stoot zal overgeven.

Binnenkort zullen wij allen, die mede willen werken, uitnoodigen tot een vergadering. Om spijkers met koppen te slaan, moet op die samenkomst een Leidend Comité worden benoemd.

Voorts moeten commissies worden benoemd, die verschillende onderdeelen onderzoeken en daarover een rapport samenstellen:

a. de regeling in het personenvervoer;
b. de postverbindingen;
c. de arbeidsvoorwaarden van het personeel;
d. de wijze waarop de R.T.M. in het algemeen solt met de belangen van het publiek.

Wellicht zal ter vergadering blijken, dat deze vier punten moeten worden aangevuld. Ook zal moeten worden besproken hoe de onkosten der actie moeten worden gedekt. Immers, de actie zal wat geld verslinden. Zonder financien zullen wij niets kunnen uitrichten. Immers, de aandacht van *alle* belanghebbenden, handelsreizigersvereenigingen, directies van couranten, enzovoorts zal moeten worden getrokken. Dat zal moeten gebeuren door adverteeren enzoovoorts. Reeds thans stelt het bureau "Onze Eilandee" zich gaarne beschikbaar voor het in ontvangst nemen van giften voor dit doel.

Uit de rapporten der commissies zal een conclusie worden samengesteld, en na het publiceeren daarvan zal men kunnen beginnen met het verzamelen der handteekeningen. **Het zal ons gelukken indien ieder medewerkt.**

- / -

Ingezonden Stukken

Rotterdamsche Tramweg Maatschappij.

Mijnheer de redacteur !

Uw blad bevat den laatsten tijd nog al eens ingezonden stukken over den dienst der Rotterdamsche Tramweg Maatschappij, en het zijn geen lofliederen, die daarin worden aangeheven door inwoners uit de plaatsen, die van genoemden dienst afhankelijk zijn die m.i. daardoor geacht mogen worden, met den toestand bekend te zijn.

Vreemd doet daarbij aan hetgeen minister König kort geleden op eene interpellatie in de Kamer heeft medegedeeld.

Z.E. gaf toe, dat er nog al wat ongevallen bij de R.T.M. plaats hadden, doch de opsomming van den aard der ongevallen, waarbij de meeste aan kwaadwilligheid, eenige aan zorgeloosheid en maar hoogst enkele aan den minder goeden toestand van weg en materieel waren toe te schrijven, gaf Z.E. aanleiding als zijne meening te kennen te geven, dat het heusch niet zoo erg was met den dienst der R.T.M., als men zou meenen. Tot ingrijpen waren dan ook geen gronden aanwezig.

Bij het lezen daarvan zal bij velen de vraag zijn gerezen, uit welke bron Z.E., dan wel de ambtenaar, die den verantwoordelijken minister heeft voorgelicht, heeft geput. In een onderzoek ingesteld naar de indirecte oorzaken van het opzet en de zorgeloosheid, waarvan, volgens Z.E., verschillende ongevallen te wijten zijn ?

Is het den minister b.v. bekend, dat de directie der R.T.M. aan het treinpersoneel dagen oplegt van tenminste 18 werkuren ?

Is het den minister bekend, dat bedoeld personeel geen onderscheid kent tusschen Zon- en werkdagen, dan om de 5 weken, als het rooster ter dienstverdeeling toevallig den vrijen dag met een Zon- of feestdag laat samenvallen ?

Is het den minister bekend, dat bedoeld personeel weken maakt van ten miste 75 uren ?

Is het den minister bekend, dat o.a. een conducteur, die bovendien een tamelijk groote geldelijke verantwoording draagt, voor een aantal uren, dat een kaakslag is voor een socialen toestand, een weekloon wordt uitbetaald van f 12, waarbij dan de directie nog vordert, dat die menschen en hun gezin net en knap voor den dag komen ?

Is het den minister bekend, dat het publiek dat helaas is overgeleverd aan het uitbuitsysteem van de directie, als waarvan het bovenstaande bewijs geeft, zodra het van de rijtuigen van de R.T.M. moet gebruik maken, zich bijna zonder onderscheid uit in bittere klachten over den toestand der rijtuigen en over de slechte uitvoering van den dienst met dagelijks wederkeerende vertraging en menigvuldige ongevallen, voor een groot deel toe te schrijven aan den staat, waarin het materieel zich bevindt ?

Is het den minister bekend, dat het rijden van de treinen der R.T.M. het best is te vergelijken met een “Montagne Russe”, waardoor vooral vrouwen en kinderen meer malen onpasselijk worden ?

Is het den minister bekend, dat de directie der R.T.M. op willekeurige tijdstippen de dienstregeling – om wie weet welke reden – wijzigt, zonder daarvan het publiek in kennis te stellen, tengevolge waarvan talrijke reizenden worden gedwongen tot extra-uitgaven voor onvoorzien nachtverblijf e.d. ?

Is het den minister bekend, dat de treinen der R.T.M. bij aankomst te Rotterdam meermalen op een zoodanig spoor worden geleid, dat het verlaten der rijtuigen (o.m. doordat de trein op het tweede spoor komt) niet zonder lijfsgevaar mogelijk is ?

Is het den minister bekend, dat de R.T.M. den Vlaardingschen Stoombootdienst overnemende, door het inkrimpen en wijzigen van den dienst, de gemeenschap tusschen Vlaardingen eener- en Nieuwesluis, Zwartewaal, Brielle en Hellevoetsluis, mitsgaders het achterland te anderer zijde zoodanig heeft geschaad, dat die bootdienst geen practische waarde meer heeft en het publiek gedwongen wordt zich aan den veiligen (?) tramdienst toe te vertrouwen.

Is het den minister bekend, dat de R.T.M. reeds bij het overnemen der Vlaardingsche Boot haar systeem, om het publiek onkundig te laten van de dienstwijziging, niet verloochende ?

Is het den minister bekend, dat de directie der R.T.M. tezelfder tijd ook bewijs aflegde van hare humane beginselen als werkgeefster door, zich verschuilende achter het uitvlucht. “dat wel het materieel maar niet de equipage was overgenomen”, enkel het jongere en vooralsnog niet te vervangen personeel in dienst heeft gehouden en oppassende lieden die reeds van 20 to 35 jaren trouwen dienst op de booten hadden, als “quantité négligeable” heeft beschouwd aan den kommer heeft prijs gegeven op een oogenblik, dat elke werkgever het als een eer en een duren plicht jegens de maatschappij beschouwt, het economische leven te helpen herstellen ?

Is het dan niet wenschelijk, dat de minister een commissie benoeme welke zich iet tot de directie voornoemd om inlichtingen te wendt doch tot de reizenden zelf en in de gemeenten, welke thans, voor zoover het verkeer betreft, overgeleverd zijn aan de willekeur der R.T.M. ? of is het noodig, dat het particulier initiatief ingrijpt en zich vrij maakt van een

verkeersmiddel, dat een beschaming is voor een geordende maatschappij en de uitspraak van Z.E. tot een aanfluiting maakt ?

Zal Z.E. gedoogen, dat over de bemoeiingen der overheid medelijdend de schouders worden opgehaald als over iets, dat als waardeloos wordt beschouwd ?

Een bestendiging van den huidigen toestand zal zulks bevorderen.

Met dank voor de verleende plaatsruimte.

PUBLIC SPIRIT.

Haag, 7 December 1918 .

- / -

Openbare vergadering tegen de R.T.M.

belegd door het Bureau "Onze Eilanden" op 19 December 1918 des middags 1 uur in hotel Meijer te Middelharnis.

De Voorzitter, de heer van Zuylen, roept de aanwezigen, ongeveer 50 in getal, hartelijk welkom toe. Hij deel mede, sympathiebetuigingen te hebben ontvangen met de voorgenomen actie van alle plaatsen der Zuidhollandsche en Zeeuwsche Eilanden, uit Rotterdam en voorts uit alle deelen van het land. Verschillende vooraanstaande personen hebben hun spijt betuihd, niet aanwezig te kunnen zijn. Spr. verheugt zich, dat ondanks bericht van verhindering, de burgemeester van Middelharnis en Sommelsdijk, het Prov. Statenlid de heer Bouman mede aanwezig is. In totaal zijn brieven ingekomen van personen of besturen vertegenwoordigende vereenigingen tot een totaal van 5200. 25 vereenigingen, gemeentebesturen, enz. hebben steun toegezegd.

Over het *doel* dezer samenkomst behoeft weinig meer gezegd te worden. Wij zijn hier om te bereiken betere verbinding van onze eilanden met Rotterdam. Het is niet noodig, nog alle klachten te herhalen, die gij allen kent.

Over de *middelen* om dat te bereiken, valt te spreken. Daar zijn: een actie voor Staatsexploitatie, voor een lokaalspoorverbinding, of voor stoombootverbindingen. Daarover zal straks beraadslaagd moeten worden.

Maar één ding staat vast: de heeren van de R.T.M. zijn voorzien van een dikke huid, en dus zal een *krachtige* actie gevoerd moeten worden, en zullen wij moeten *volhouden tot wij ons doel hebben* bereikt. Daartoe zullen wij ook krachtige financieele steun behoeven.

Er zal nu tot daden moeten worden overgegaan. Wij moeten een Comité van actie oprichten, bestaande uit vertegenwoordigers van alle gemeenten. De verschillende onderdeelen moeten

worden onderzocht en in een rapport samengebracht, te weten: de post verbinding, het personenvervoer, de arbeidsvoorwaarden van het personeel, en verdere diverse gebreken van de R.T.M.

Een eindrapport zal moeten worden gepubliceerd en daarvoor handteekeningen verzameld door hen, die zich daartoe bereid hebben verklaard, door de agenten van het weekblad "Onze Eilanden", en ten slotte zullen leden der Staten Generaal en de Minister moeten worden bezocht. Wij kunnen gelukkig ook rekenen op ons Statenlid, burgemeester Bouman, die zijn invloed zal benutten voor deze zaak.

De zegt te hopen, dat niet te veel *gepraat* zal worden, maar dat men bijeen zal zijn in grooten ernst, bezield door de lust, tot *daden* te komen.

De heer *de Haas* vraagt, of er geen vooruitzicht is, dat de R.T.M., daartoe aangezocht, geneigd zou zijn, verbeteringen aan te brengen. De Voorzitter antwoordt, dat men zich al zoo vaak met 'n kluitje in het riet heeft laten sturen, dat er geen hoop meer bestaat, daarmee iets te kunnen uitrichten.

De heer *Van Driel*, Burgemeester van Nieuw-Helvoet, merkt op, dat in 1911 het gemeentebestuur van Zwartewaal zich heeft gewend tot de andere besturen, die zich allen daarbij aansloten, en daarna tot de directie der R.T.M. met gemotiveerde klachten. Het is alles op niets uitgeloopen.

De heer *Eijkelboom*, vertegenwoordiger van de vereeniging "Oud-Beijerlands gemeentebelang" te Oud Beijerland deelt een en ander mede, over een groote actie, die in 1916 is op touw gezet. Ook die had geen resultaat. Nu zijn weer in zeven dagen twee ontsporingen voorgevallen, en zooeven kreeg spr. een telegram, dat van morgen weer een ontsporing te Piershil had plaats gehad. En dan is alle verbinding gestoord, en kunnen de passagiers blijven zitten. Een actie voor verbetering zal ook door Oud-Beijerland krachtig worden gesteund.

De heer *Lindeman*, burgemeester van Hellevoetsluis is geen voorstander van het verzamelen van handteekeningen van Jan en alleman. Hij raadt aan, dat het bureau "Onze Eilanden" zich wende tot de besturen van alle gemeenten op de Zuidhollandsche en Zeeuwsche eilanden met het verzoek om een request in te dienen bij den Minister. De *Voorzitter* zegt, dat het een het ander niet uitsluit. Behalve het verzamelen van handteekeningen van de bewoners der eilanden, kunnen de gemeentebesturen verzocht worden adhaesie te betuigen aan het verzoek om Staatsexploitatie.

De heer *De Gast* zegt, dat het bestuur van de vereeniging van burgemeesters en secretarissen zich reeds eens tot de R.T.M. heeft gewend, omdat de tram nooit om tijd kwam. Wat is het resultaat geweest ? De rij tijd is met een uur verlengd.

Over het *goederen*-vervoer valt absoluut niets te klagen in tegenstelling met het personenvervoer. Spr. vraagt bovendien, waarom de directeur der R.T.M. de heer Kuiper, niet tot deze vergadering is uitgenoodigd. Hij weet, dat de heer K., indien hij was uitgenoodigd, stellig hier zou zijn geweest.

De heer *Overdorp*, burgemeester van Nieuwe Tonge, meent, dat de R.T.M. het best zal kunnen worden getroffen in haar portemonnaie. Dus zal men moeten trachten haar het

goederen-vervoer, waar zij het meest mee verdient, te ontnemen. Daarom zal propaganda gemaakt moeten worden voor vervoer per schip. Het goederenvervoer is bovendien de oorzaak van de meeste vertraging.

De heer *Kolff*, directeur van de stoombootmaatschappij Goeree en Overflakkee, zegt, dat de tram kolen genoeg krijgt voor het vervoer, maar dat ze die gebruikt bijna uitsluitend voor goederenvervoer. Zoodoende blijft niet voldoende over voor personen-vervoer.

De heer *Ouwen*, agent der R.T.M. vraagt, of de schuld wel ligt bij de R.T.M., en of die niet gezocht moet worden in den oorlog en de gevolgen daarvan, evengoed als gasgebrek, enz.

De heer *Eijkelboom* van Oud-Beijerland vraagt, of in de vergadering ook vertegenwoordigers zijn van de maatschappij, waarop de heer *Kolkman*, hoofdambtenaar der R.T.M. zich bekend maakt, echter onder mededeeling, dat hij hier niet officieel is, maar geheel als belangstellende, en dat de heer Kuiper zelfs niet weet, dat hij hier is. Hij vraagt, of de vraag gedaan werd uit wantrouwen; hij meent toch, dat hier een openbare vergadering is. De heer *Eijkelboom* zegt, dat van wantrouwen geen sprake is.

De heer *Bouman*, burgemeester van Middelharnis en Sommelsdijk, zegt, dat de heer Ouwens er geheel naast is. Als er geen gas is in Oude Tonge, komt dat omdat de gemeente op de zwarte lijst staat en geen kolen krijgt. De R.T.M. staat echter niet op d zwarte lijst en krijgt kolen genoeg. Alleen ze gebruikt die verkeerd.

In 1916 heeft de vereeniging van burgemeesters en secretarisen zich tot de R.T.M. gewend met 65 gemotiveerde klachten over de exploitatie. Dat request is ook toegezonden aan de leden der Prov. Staten, de Staten-Generaal en de Minister van Waterstaat. Tenslotte is medegedeeld, dat één klacht gegrond gebleken was, n.l. dat op een Dinsdagavond vee gestaan had in de gangpaden der passagiers, maar, werd er bij gezegd, de weg naar het buffet was vrij !

Nadat 1 November een nieuwe dienstregeling was ingevoerd, hebben zij 8 Nov. weder gerequesteerd en weder was het antwoord uiterst welwillend, maar verbeteringen bleven uit.

De heer *Scheer*, directeur van de machinefabriek “Oude Maas” te Oud-Beijerland zegt, dat de vereeniging “Hoeksche Waards belang” zich reeds heeft gewend tot de Staten-Generaal met een verzoek om een lijn met dubbel en breed spoor, met goede bruggen, enz. Wij voorzien een groot deel van ons land van voedsel, dus is het in het landsbelang , dat wij een goede verbinding met Rotterdam verkrijgen.

De heer *IJzerlooij*, voorzitter van de afdeeling van den Schipperbond te Middelharnis, zegt, dat de Minister een tarief vastgesteld heeft voor het goederenvervoer per scheepsgelegenheid, maar dat de R.T.M. daar niet aan gebonden is. Nu stelt de R.T.M. haar tarief lager dan dat voor de schepen. Er is voldoende scheepsruimte voor de massale goederen, maar omdat het goedkooper is, verzendt men ze per R.T.M. Indien de tarieven gelijk waren, verzond ieder per scheepsgelegenheid.

De heer *de Haas* stelt thans voor, allereerst te trachten door ageeren bij de Directie der R.T.M. te komen tot verbetering. Dit voorstel wordt met bijna algemeene stemmen verworpen.

De heer *Lokker* wil vragen aan de regeering om een verbinding met breed spoor. De heer Bouman meent, dat dit weer veel te lang zal duren. We moeten nu direct geholpen worden. We zouden al geholpen zijn als we kregen apart personen- en goederenvervoer en enkele snelverbindingen.

De heer *Schoonderbeek*, kassier te Middelharnis, wil zich aansluiten aan het gezegde door den heer Bouman en dan als punten van actie noemen:

a. personenvervoer, gescheiden van het goederenvervoer,
b. locomotieven voor de personentreinen die zich niet bezighouden met het rangeren,
c. een ochtendverbinding met Hellevoetsluis,
d. drie vlugge diensten per dag naar Rotterdam.

De heer *Lindeman* wil, dat alle klachten bij het bureau "Onze Eilanden" worden ingebracht. Dan zal een comité uit alle eilands gemeenten zich moeten wenden tot de directie van de R.T.M. om eerst te proberen door overleg, iets tot stand te brengen. De heer *Scheer* meende, dat alle betrekkingen met de R.T.M. waren verbroken. Wil men daar nu op terugkomen ? Ja, zegt de heer *de Haas*. Dit is een nieuw voorstel.

De heer de Gast zegt nogmaals, dat de heer Kuiper bereid is, in overleg te treden. Hij heeft echter geen uitnoodiging ontvangen tot deze vergadering. De Voorzitter antwoordt hierop, dat hij Dinsdagmorgen persoonlijk een uitnoodiging gepost heeft en dat het dus blijkbaar de schuld is van de slechte postverbindingen, als de heer Kuiper die uitnoodiging Donderdagmorgen, nog niet had ontvangen.

Er wordt, na nog eenige bespreking, besloten, een voorloopige commissie te benoemen, bestaande uit de Heeren: Bouman, A.A. Mijs, J. van IJzerlooy, Joh. Slis en J.J.L. van Zuylen, die zoo spoedig mogelijk een comité van actie uit alle gemeenten der eilanden zal samen roepen. Dit comité zal zich met de verzamelde klachten wenden tot de directie van de R.T.M. Mocht deze dan niet in staat of van plan blijken verbeteringen aan te brengen, dan zal een actie op touw worden gezet voor Staatsexploitatie. In alle gemeenten zullen subcomité's worden gevormd.

VERANTWOORDING.
Voor de actie tegen de R.T.M. werd mij nog toegezegd door:

C.A.V. te Goedereede		f 25,–
J.H.S. te Middelharnis		f 10,–
Vorige opgave	.	f 75,– .
	Totaal	f 110,–

Klare wijn

Onze eilandbewoners weten nu, na lezing van het artikeltje over "de actie tegen de R.T.M." in dit nummer, waaraan zij toe zijn onder het régime van deze Rotte Toestanden Maatschappij. Er is klare wijn geschonken. Van de R.T.M. is niets te wachten. De directie, die evenals de

commissarissen. De heeren Knottebelt, van Dam en Guichard, alle klachten altijd ongegrond bevond, niet aan één enkele tegemoet kwam, spot met onze belangen, er dwars tegen in gaat door pogingen van alle andere verbindingen dan de hare op te koopen en even beroerd te gaan exploiteeren, als haar eigen lijnen, zou, meenden wij, alléén zwichten voor dwang. Dwang van den Minister, of dwang van den Raad van Toezicht. Wij kunnen ons nu in het oor knoopen, ja het diep in onze harten vasthouden, dat die dwang gelijk is aan niets. De pracht-concessie is zoodanig, dat de R.T.M. tot 1948 vrijwel doen en laten kan wat ze wil.

Het Hoofdcomité had zich tot taak gesteld het bewerken van direkte en blijvende verbetering. Van die direkte verbetering komt dus niets. Tenzij – wij allen aanpakken vertiendubbelde kracht, toonen dat de *blijvende* verbinding *direkt* moet en zal komen.

De taak van het Hoofdcomité van Actie neemt hierdoor in omvang toe op een kolossale wijze. Het zal nu moeten overleggen hoe te komen van een van tweeën: breedspoor of electrische tractie.

De R.T.M. moet weg. Zoo spoedig mogelijk. De R.T.M. moet vernietigd worden. Zoo grondig mogelijk.

Het Hoofdcomité van Actie zal nooit versagen. Het vonnis, uit te spreken door de Commissie van onderzoek, die de Minister zal benoemen moet en zál een -/- (Verdere tekst ontbreekt.)

Beschouwing

De R.T.M. moet weg. Zoo spoedig mogelijk. De R.T.M. moet vernietigd worden. Zoo grondig mogelijk.

- Grote woorden van een redacteur van een klein onbeduidend regionaal krantje. Een dergelijke gedachte is al stuitend, maar het opschrijven, drukken en verspreiden van deze woorden, gaat toch wel een aantal stappen verder. Zelfs ruim een eeuw later is het nog ronduit schokkend om te lezen dat men op Goeree-Overflakkee in 1919, op deze zeer agressieve wijze, luid tierend, de RTM de oorlog verklaarde.

- Een essentiële vraag is, wat heeft tot deze verbeten strijd geleid ? Is de RTM ernstig tekort geschoten in haar beleid of de uitvoering van dat beleid ? Zijn er onoorbare dingen voorgevallen ? Het antwoord is kristal helder, neen ! De RTM heeft, op uitdrukkelijke uitnodiging daartoe van verschillende overheden, zich vanaf 1898 ontwikkeld tot een succesvol regionaal vervoersbedrijf, in een dunbevolkt gebied, met bovendien brede zeearmen, die samenhangende vervoersdiensten ernstig bemoeilijkten. Zij kweet zich op excellente wijze van haar taken en heeft aantoonbaar een cruciale bijdrage geleverd aan de ontsluiting en (economische) ontwikkeling van haar hele vervoersgebied.

- De RTM werd, de facto, geconfronteerd met negatieve krachten die zich kort en bondig laten omschrijven als gereformeerde weerzin tegen de boze buitenwereld. De RTM was niet ‘van ons eiland’, en daardoor automatisch een diepverachte vijand van de plaatselijke gesloten geloofsgemeenschap. Dat men gelijkertijd flink afhankelijk was van de dienstverlening van

diezelfde RTM en dat daar inhoudelijk, gegeven de mogelijkheden en omstandigheden, weinig op viel aan te merken, woog kennelijk niet mee bij het eindoordeel van de vechtlustige eilanders. “De RTM moest vernietigd worden. Zo grondig mogelijk ...”

- Het is de vraag wat men dacht te bereiken met deze ongehoorde aanval. In het parlement maak je zeker geen vrienden met dergelijk taalgebruik. Ook een minister zal zich ook niet verbinden aan een dergelijk initiatief. De directeur van de RTM, Ir. A.J. Kuiper, die nota bene van 1905 tot 1909 persoonlijk leiding had gegeven aan de aanleg van de tramlijn op Goeree-Overflakkee, was oud-militair en was ook bepaald niet onder de indruk van het onbehoorlijke kabaal uit Flakkee. Wie zichzelf overschreeuwt, verliest serieuze aandacht voor de heikele punten waar men, voor of tegen, in actie is gekomen. Flakkee heeft zichzelf, met deze schandalige oorlogstaal, danig in de voet geschoten. Rotterdam, de grote havenstad, is ook geen plek waar men met vuige taal indruk maakt, zoals menige zeeman aan den lijve heeft ervaren.

- Het is niet bekend of de heer J.J.L. van Zuylen, redacteur van het tijdschrift ‘Onze Eilanden’ te Middelharnis, familie was van de naoorlogse RTM-directeur dr. H.J. van Zuijlen.

Het lieflijk ogende Middelharnis was de thuishaven van de meest verbeten criticasters van de RTM. Omstreeks 1900 .

Het artikel gaat hieronder verder …

N.V. De Vlaardingsche Stoomboot Maatschappij

Gevestigd te Rotterdam

Stoombootdiensten van Brielle en Hellevoetsluis naar Vlaardingen en Rotterdam

Viermaaldaagsche dienst Vlaardingen—Brielle v.v.

Personen-, Goederen- en Veevervoer

V. S. M.

Spoorwegplaatsbewijzen aan boord der schepen verkrijgbaar

Verlaagd Tarief voor Reizigers

	1e Klasse			2e Klasse		
	Enk. reis	Dag-retour	Onbp. retour	Enk. reis	Dag-retour	Onbp. retour
Brielle-Vlaardingen	0,45	0,70	0,90	0,30	0,45	0,60
Zwartewaal-Vlaardingen	0,40	0,60	0,80	0,25	0,40	0,50
Nieuwesluis-Vlaardingen	0,30	0,45	0,60	0,20	0,30	0,40
Brielle-Rotterdam	0,70	1,—	1,40	0,50	0,75	1,—
Zwartewaal-Rotterdam	0,60	0,90	1,20	0,40	0,60	0,80
Nieuwesluis-Rotterdam	0,50	0,75	1,—	0,35	0,50	0,70
Hellevoetsluis-Vlaardingen	0,60	0,90	1,20	0,40	0,60	0,80
Hellevoetsluis-Rotterdam	0,70	1,—	1,40	0,50	0,75	1,—

In het traject Brielle-Vlaardingen v.v. zijn achtdaagsche retours verkrijgbaar uitsluitend geldig per boot, voor den prijs van f 0.70 1e klasse en f 0.45 2e klasse. Overigens zijn alle retourbiljetten tusschen gelijknamige stations geldig voor de terugreis per tram.

Kinderbepalingen

Kinderen beneden 5 jaar worden VRIJ vervoerd. Hoogstens 2 kinderen van 5-8 jaar in gezelschap van één of meer volwassenen reizende worden eveneens VRIJ vervoerd. Kinderen van 8-12 jaar of niet kosteloos reizende kinderen beneden 8 jaar half geld.

Dienstregeling van de Vlaardingsche Stoomboot Maatschappij.
De overname van dat bedrijf in 1918, door de RTM, leidde tot rumoer en kamervragen aan de minister van Waterstaat.

Bronnen:

- Bron artikel ‘Onze actie tegen de R.M.T.M.’: Krantenbank Zeeland, streekblad ‘Onze Eilanden’ van 7 december 1918, bladzijde 3 . Auteur: J.J.L. van Zuylen. Link naar originele publicatie: https://krantenbankzeeland.nl/issue/oei/1918-12-07/edition/null/page/3 .
- Bron artikel ‘Ingezonden Stukken’: Krantenbank Zeeland, streekblad ‘Onze Eilanden’ van 14 december 1918, bladzijde 3 . Auteur: ‘Public Spirit’. Link naar originele publicatie: https://krantenbankzeeland.nl/issue/oei/1918-12-14/edition/null/page/3 .
- Bron artikel ‘Openbare vergadering’: Krantenbank Zeeland, streekblad ‘Onze Eilanden’ van 21 december 1918, bladzijde 5 . Auteur: J.J.L. van Zuylen. Link naar originele publicatie: https://krantenbankzeeland.nl/issue/oei/1918-12-21/edition/null/page/5 .
- Bron artikel ‘Klare wijn’: Krantenbank Zeeland, streekblad ‘Onze Eilanden’ van 22 februari 1919, bladzijde 2 . Auteur onbekend (J.J.L. van Zuylen). Link naar originele publicatie: https://krantenbankzeeland.nl/issue/oei/1919-02-22/edition/null/page/2 .
- Afbeelding 71f.1: Middelharnis, prentbriefkaart - Fotograaf onbekend. Bron: www.pinterest.nl .
- Afbeelding 71f.2: Vlaardingsche Stoomboot - Auteur onbekend. Bron: www.desteeg-brielle.nl .