

IN MEMORIAM WILLEM RUYS

15 maart 1865–19 juni 1961

door F. W. G. LEEMAN

IN het de wereld omspannend bedrijf van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd een al tijdens zijn leven welhaast legendarische figuur. Willem Ruys, een naam en een begrip, sinds jaar en dag onverbrekkelijk verbonden met de lijnvaart op Indië.

Hij was de kleinzoon van Willem Ruys J.Dzn. die in 1839 met het barkschip 'Cornelis Wernard Eduard' de grondslag had gelegd van de geregelde vaart tussen Nederland en Nederlands-Indië, waaruit zich in 1883 ontwikkelde de Rotterdamsche Lloyd N.V., in 1947 vereerd met het predicaat Koninklijke.

Toen de heer Willem Ruys na een grondige vooropleiding in binnen- en buitenland per 1 januari 1892 werd opgenomen in de firma Wm Ruys & Zonen, directie van de Rotterdamsche Lloyd, was hij nog slechts 26 jaar oud. De zeilvloot van 'Ruys' was toen reeds geleidelijk geliquideerd. Het laatste zeilschip, de 'Cornelis Wernard Eduard (II)', was al in 1882 naar het buitenland verkocht. Maar de heer Ruys herinnerde zich tot het laatst van zijn leven hoe hij als kind met zijn vader naar de toenmalige Westerhaven stapte, waar de 'Cornelis Wernard Eduard' in lading lag voor de Oost. De Westerhaven bevond zich tot het jaar 1901 op dezelfde plaats waar tot de huidige dag het hoofdkantoor van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd is gevestigd.

Toen de heer Willem Ruys zijn functie aanvaardde bestond de vloot van de Rotterdamsche Lloyd uit een 13-tal kleine stoomschepen, de 'Drenthe', 'Gelderland', 'Senior', 'Utrecht', 'Ariadne', 'Zuid-Holland', 'Batavia', 'Samarang', 'Soerabaya', 'Bromo', 'Merapi', 'Ardjoeno' en 'Salak'. De Rotterdamsche Lloyd was toenmaals dus nog slechts een kleine rederij. Maar welk een verbluffende ontwikkeling op allerlei gebied valt in het tijdperk van het directoraat van Willem Ruys (tot 1940) en van zijn commissarisschap (tot zijn heengaan in 1961) te bespeuren. Het merkwaardigste daarbij was wel de onverstoorbaarheid en het gemak waarmee hij alle nieuwe dingen wist te aanvaarden en zich erbij aan te passen. Dit feit alleen al stempelt hem tot een bijzonder mens.

Niet steeds was hij mild in zijn oordeel over anderen, soms kon hij scherp zijn, maar daar staat lijnrecht tegenover dat hij voor zijn beoordeling van personen beschikte over een maatstaf die feitelijk hemzelf het zuiverst karakteriseert en sierde. Wanneer hij van iemand zeide: 'Het is een fatsoenlijk man', dan voelde hij dat oprecht als de hoogste lof. Men kon dit testimonium dan gerust van hem aannemen, want zijn mensenkennis liet hem zelden in de steek.

Ook voor zichzelf was hij hard en een typerend detail is wel dat hij zelfs midden in de winter slechts zelden goed vond dat de werkkamer waar hij zich 's avonds gewoonlijk terugtrok verwarmd werd. 'In de koude kun je je beter concentreren,' zei hij, en hij meende het.

Bij ieder vertrekkend passagiersschip was de heer Willem Ruys zonder mankeren de laatste die van boord ging en dit was voor alle diensten aan boord en aan de wal als het ware het signaal: alles in orde, wij vertrekken. En dit gebeurde dan ook prompt. Men zou dit kunnen beschouwen als het wellicht onbewuste, maar heuse gebaar van een perfect gastheer tegenover de passagiers. In zekere zin was het een voortzetting van een oude zeilvaart-traditie, toen het gebruikelijk was bij de schepen van Ruys, de laatste zondag voor vertrek de kapitein en alle passagiers ten huize van de reder te verenigen voor een afscheidsmaal. Gelukkig was deze traditie bij het in de vaart komen van de 'Willem Ruys' niet meer in zwang,' merkte hij eens snedig op.

Hij beschikte over een fenomenaal geheugen, hetgeen wel het treffendst tot uiting kwam in zijn ongeëvenaarde kennis op het gebied van de Spoorwegen. Een feit is, dat hij daarvoor al in zijn jeugd een zwak had en dit niet alleen op het gebied van het Nederlandse spoorwegnet.

Als jongeman voor taalstudie in Engeland vertoevend, slaagden relaties van zijn vader er tot zijn grote voldoening in hem als volontair te plaatsen bij de Engelse Spoorwegen. Hij deed het hem opgedragen werk zo voortreffelijk, dat hij snel promotie maakte en hij – de vreemdeling! – na korte tijd benoemd werd tot Inspecteur van de Engelse Spoorwegen in een van de noordelijke districten. Toen hij na enige tijd ontslag moest nemen in verband met zijn opname in de firma Wm Ruys & Zonen, ontving hij van de directie van de Engelse Spoorwegen als bewijs van appreciatie voor

verleende diensten een vrijbiljet voor het leven op de Engelse Spoorwegen, een zeldzame onderscheiding waar hij altijd trots op is gebleven.

Zijn leven lang had ook het Nederlandse spoorboekje voor hem geen geheimen. Als de nieuwe dienstregeling 'uit' was besteedde hij een avond aan de bestudering ervan en, zoals hij zelf zei, dan had hij 6 maanden geen behoefte meer aan het boekje.

Ook van de Belgische en Franse Spoorwegen bezat hij een onbegrijpelijk grote kennis, soms zeer ten voordele van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd, zoals het sterkst tot uiting kwam in 1927, toen de Lloyd ten gerieve van de passagiers een speciale boot-trein wilde instellen van Marseille naar Holland, de Rotterdam Lloyd Rapide. Langdurige onderhandelingen met de Franse, Belgische en Nederlandse Spoorwegen hadden niet tot resultaat geleid. Het vraagstuk was bijzonder ingewikkeld, omdat een oplossing moest worden gevonden voor een dienststopzet welke ingreep in drie grote spoorwegnetten. Tenslotte werd besloten tot een conferentie in Brussel van de betrokken directies en hoofdingenieurs. Grote tafels bedekt met lijngrafieken vormden het strijdperk en alle deskundigen zochten naarstig naar een oplossing. Echter vergeefs, want de uitspraak was: 'Heer Ruys, wij zouden u graag van dienst zijn geweest, maar u ziet zelf, het is helaas momenteel niet uitvoerbaar.' De heer Ruys, die tot dat moment gezwegen had, stond op, boog zich enkele minuten over de grafieken en sprak toen, wijzend op een lijnentekening: 'Als u de Ostende Express twee minuten later uit Ostende laat vertrekken, kan het wèl, want dan is er juist tijd om te Schaerbeek de R.L.-Rapide te laten passeren.' En ging weer zitten. Enige minuten van diepe stilte volgden. Daarna de vraag van de voorzitter van de vergadering: 'Heeft iemand tegen deze oplossing bezwaren?' Dit bleek niet het geval te zijn en zo reed in maart 1927 de eerste Rotterdam Lloyd Rapide van Marseille via Parijs, Brussel en Antwerpen naar Rotterdam en Den Haag.

Ik citeer uit het hoofd en het kunnen in plaats van twee minuten, drie minuten geweest zijn, zoals het ook een andere Expresstrein geweest kan zijn, maar het enig belangrijke is het feit, dat in deze vergadering van spoorwegdeskundigen het de reder Willem Ruys was die de oplossing vond.

Een markante persoonlijkheid is van ons heengegaan.