

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.