

17-8655/18

MINISTERIE VAN  
Binnenlandse Zaken, Bezitsvorming en Publiek-  
B.V.D. RECHTELIJKE BEDRIJFSORGANISATIE.

's-Gravenhage, 4 Mrt. 1957  
Javastraat 68

*[Handwritten signature]*

G E H E I M

No. : 373.974  
Bijl. : 3 (22 blz.)

Betr. : Voorbereiding 2e Internationale  
Beroepsconferentie VVI-Transport/WVV.

Hierbij heb ik de eer Uwe Excellentie een rapport aan te bieden, handelende over de voorbereidingswerkzaamheden van de 2e Internationale Beroepsconferentie van de Vak Verenigings Internationale (VVI)-Transport/WVV, die van 21 - 25 mei 1957 te Boekarest (Roemenië) zal worden gehouden.

Drie EVC-bedrijfsbonden zijn bij deze VVI aangesloten en kunnen zich op deze conferentie doen vertegenwoordigen.

De bijlagen, waarnaar ik mij verwijzing moge veroorloven, bevatten een vragenlijst omtrent de arbeidstoestanden in de lokale verkeersbedrijven, alsmede een door de EVC opgestelde beschouwing over de situatie bij de Nederlandse Spoorwegen.

HET HOOFD VAN DE DIENST

*[Handwritten signature]*

(Mr. J.S. Sinninghe Damsté).

Aan Zijne Excellentie  
de Minister-President  
Plein 1813 no. 4,  
te  
's-GR A V E N H A G E.

G E H E I M

VOORBEREIDING 2e INTERNATIONALE BEROEPSCONFERENTIE VAN DE VAKVER-  
ENIGINGS INTERNATIONALE VAN TRANSPORT-, HAVEN- en VISSERIJ-ARBEIDERS.

Het Administratief Comité van in hoofde dezès genoemde Vak Verenigings Internationale, aangesloten bij het communistische Wereld Vak Verbond (VVI-Transport/WVV), riep op zijn zitting van 4-6 juli 1956 te Berlijn een "organisatie-comité" in het leven.

Dit laatste comité kreeg tot taak alle voorbereidingsmaatregelen te treffen voor het welslagen van de 2e Internationale Beroepsconferentie van deze VVI.

Na voorafgaand overleg met het WVV-secretariaat, stelde het comité op zijn eerste bijeenkomst te Praag van 25 tot 29 oktober 1956 data en plaats van de VVI-conferentie vast. Deze zal van 21 tot 25 mei a.s. te Boekarest in Roemenië worden gehouden. Voorts werd aandacht besteed aan de formulering van een agenda, die overgenomen werd in het decembernummer van het orgaan van de ABT/EVC (Algemene Bedrijfsbond Transport).

Deze agenda bevat de hieronder omschreven onderwerpen, die zullen worden ingeleid door de daarachter genoemde functionarissen.

I. De speciale rol van de VVI voor de uitbreiding van de eenheid van actie en de verwezenlijking van de vakverenigings-eenheid der transport-, haven- en visserij-arbeiders voor het succes van hun eisen.

Inleider: De Cubaan Rafael AVILA GONZALES (18-7-'15),  
Algemeen Secretaris van de VVI.

II. De gevolgen van de rationalisatie en van de coördinatie in de verschillende takken van transport, voornamelijk bij het spoorweg-, het stads- en wegtransport en de strijd van de arbeiders tegen de "superuitbuiting", voor de verhoging van de lonen en verkorting van de arbeidsduur.

Inleider: STIMILLI (mogelijk de Italiaan Sandra STIMILLI).

In het raam van dit besprekingsonderwerp zullen co-referaten worden gehouden over:

a) het zeetransport door de Fransman Augustin Jean GRUENNAIS (9-8-'09), lid "Administratief Comité" VVI;

G E H E I M

b) het luchttransport door een zekere DUFOUR (mogelijk de Fransman Alfred DUFOUR, geb. 28-10-'06);

c) havenvraagstukken door de Nederlander Dirk KLEINSMA (11-5-'93), lid "Administratief Comité" VVI en voorzitter van de ABT/EVC.

III. Program van economische en sociale actie van de VVI en haar ondersteuning aan vakorganisaties der onder-ontwikkelde landen.

Inleider: een vertegenwoordiger van een der onder-ontwikkelde landen, aan te wijzen door het VVI-secretariaat.

IV. Rapport van de Financiële Contrôle Commissie.

Inleider: een nader aan te wijzen lid van deze commissie.

Als gebruikelijk zal de conferentie mede gewijd zijn aan de verkiezing van leden der nieuw samen te stellen VVI-bestuurscolleges.

Om tot een juiste redactie der te houden inleidingen te komen, was het organisatie-comité van mening dit te moeten doen op basis van concrete elementen. Om aan de verkrijging hiervan richting te geven en mogelijk mede uit doelmatigheidsoverwegingen, heeft het voorbereidingscomité het VVI-secretariaat opdracht verstrekt zich in verbinding te stellen met de Fransman Marcel BAUDIN en de Italiaan DI STEFANO om hen het verzoek te doen, ontwerp vragenlijsten op te stellen, die na goedkeuring ter beantwoording naar diverse landen zouden worden gezonden.

Aan deze opdracht werd reeds vorig jaar uitvoering gegeven, want omstreeks december 1956 ontving de EVC een questionnaire betrekking hebbende op transportproblemen. Hierin werden vragen gesteld over het locale trein-, tram- en busverkeer en wel met name over toegepaste werkmethoden, gemaakte winsten, aantallen werkzame arbeiders, werk- en rusttijden, sociale voorzieningen en het aantal ongelukken. Deze questionnaire, die in fotocopie als bijlage I. bij dit rapport wordt gevoegd, omvat een 14-tal vragen,

G E H E I M

waarvan de strekking geheel in het sociaal-economische vlak ligt.

Nadien heeft het hoofdbestuur van de ABV/EVC (Algemene Bond van Vervoerspersoneel) aan het secretariaat van de VVI een rapport over de situatie bij de Nederlandse spoorwegen gezonden (zie bijlage II). Zonder dit een gedeeltelijke beantwoording te noemen van de questionnaire, kan wel gesteld worden, dat een groot aantal van de daarin voorkomende vragen - voor wat het treinverkeer betreft - behandeld worden.

De verstrekte gegevens zullen wellicht kunnen dienen bij de behandeling van punt II. van de agenda.

Behalve de reeds genoemde ABT en ABV is ook de ANBZ/EVC (Algemeen Nederlandse Bond van Zeevarenden) bij de VVI-Transport aangesloten. Deze drie EVC-bonden ontvingen via een schrijven van het Hoofd "Bureau Buitenland der EVC", het verzoek medewerking te verlenen om de te houden Beroepsconferentie te populariseren en het vertrek van een Nederlandse vertegenwoordiging naar Boekarest mogelijk te maken.

Zes Nederlanders mogen in mei a.s. naar Boekarest worden afgevaardigd, te weten 2 arbeiders van de Spoorwegen, 2 havenarbeiders en 2 zeevarenden. De EVC wil proberen ook leden uit het NVV, het CNV of de KAB in de delegatie te betrekken. Ter ondersteuning van de financiering van deze afvaardiging heeft de EVC reeds steunlijsten in omloop gebracht.

De eerdergenoemde ABT-voorzitter KLEINSMA vertrok op de 11e van deze maand naar Praag. Hoewel het doel van zijn reis niet bekend werd, wordt aangenomen dat hij aldaar een bijeenkomst bezocht van de hierboven onder I, II en III genoemde inleiders. Het "organisatiecomité" had n.l. reeds in oktober v.j. het plan opgesteld om begin 1957 met bedoelde rapporteurs bijeen te komen.

28 februari 1957.

## QUESTIONNAIRE

### PUBLIC TRANSPORT IN TOWN AND SUBURBS - TRAMS-TROLLYBUSES-BUSES

- 1) Do the services operate under a scheme of co-ordination for the different methods of transport, or not ?
- 2) By whom and under what conditions are the standards of operation determined; for example, the average frequency, the number of vehicles in service, the tariffs ?
- 3) Under what conditions is the transformation and modernisation of the services taking place ?
  - Is there a partial or total concentration of the services of these concerns ?
  - What are the consequences for the staff ? (for example, have there been closures of workshops, partial or total stoppage of a line or group of lines ?
- 4) Do any Conventions or special agreements exist which, to the detriment of the national economy, favour the intrusion of foreign monopolies in the exploitation of road transport in your country ?
- 5) How have the profits of the undertakings administering the services developed ?
  - Can you give one or two typical examples showing the size of the actual profits which are hidden under the terms "reserves", "depreciation", "reinvestments", etc. ?
  - In the same way, can you show that the gain made out of each worker is higher when the amount of profit and the number of staff during a given period are compared ?
- 6) How long is the legal working day ?
  - Are there any provisions allowing this to be disregarded ?
  - How many days annual paid holiday are granted the workers ?
  - Are statutory holidays paid for in addition to the usual wage or are they met by additional time off ?
  - What is the average length of the working day, taking into account the actual time worked and interruptions ?
- 7) What is the actual period of time worked ?
  - Is overtime optional or compulsory, occasional or permanent ? In what limits or proportions ?
  - Are supplementary jobs in other industries or in road public transport itself undertaken by staff once their normal working day is finished ?
- 8) What measures of "speed-up" have been taken ?  
For example : Does one man alone **operate** a vehicle, driving and collecting fares at the same time ? Are the times needed to complete the journeys reduced ? Has the number of seats in the vehicles increased ? Is the speed of the vehicles faster ?

- Can you give one or more typical examples, during a stated period, showing the development of **production** per worker? The development of output per manhour? The development of the speed of circulation of vehicles?
- 9) What is the total number of personnel employed?
- Have they increased or decreased in number in relation to production, and by what percentage?
  - Are "auxilliaris" employed in services of a permanent character? In what percentage and for what reasons?
  - Is there any unemployment in these services?
- 10) What is the average wage of the worker or employee in each category?
- How does this rate increase over a given period? (Can you give an indication of the changes in the cost of living during this same time?)
  - What is the wages structure (scales of technical qualifications and length of service, etc.) in relation to the basic wage?
  - What are the rules of promotion or advancement?
  - Are the rates for the different jobs fixed nationally, by the hour, by the week, fortnightly or monthly?
  - Is there discrimination of sex, age, race, caste, religion or nationality which affect the possibility of obtaining certain posts and the wages related to these posts?
  - Are increase payments made for night work, Sundays and holidays? If so, by what percentage?
  - Are the hours worked over and above the legal period of working time, paid? Are they paid at increased rates and, if so, by what percentage? (Are these increases applied to the real wage, that is to say including all bonuses, or only to the basic wage?)
  - Are wages related to productivity? Under what conditions? Are bonuses paid individually or collectively?
- 11) Do public transport workers benefit by social advantages which are superior to those of other industries? What kind?
- For example : free supply of working clothes, longer paid holidays, guaranteed full wage for sickness or accident, special pensions scheme
- (Please indicate at what age this pension becomes available and the percentage of the pension as compared with the working wage?)

- 12) What is the average percentage of accidents at work and sickness ?
- During a stated period, please indicate whether this percentage has increased or diminished and why ?
  - Has the number of illnesses said to be caused by productivity (pathological fatigues, premature unfitness) increased ? If so, to what percentage ?
- If you have any medical reports or statistics on this subject, would you be kind enough to attach a copy.
- 13) What are the most immediate and important demands of public transport workers and the forms of struggle adopted to obtain them ?
- 14) What recent struggles have been carried out by these workers ? Would you report them briefly, giving their causes, their results, whether united action was achieved or not **between workers and between their trade-unions** and the knowledge that can be drawn from these struggles ?

II

Aan het secretariaat van de  
Vervoers-Vakverenigings Inter-  
nationale.

Waarde kameraden,

Zoals bekend, vindt er in het algemeen en wellicht in het bijzonder bij de spoorwegen, zowel in Nederland als in andere landen een voortdurend proces van uiterst scherpe rationalisatie plaats.

De rationalisatieplannen van de monopolies - welke in feite in diverse landen onder één of andere vorm de spoorwegen beheersen - strekken zich niet alleen uit tot toepassing van nieuwe methoden inzake techniek en organisatie van het spoorwegbedrijf, doch ook tot de beambten van vrijwel alle categoriën en hun arbeidsproces.

Reeds in 1931 zeide een vakbondsbestuurder van de reformistische Nederlandse Vereniging voor Spoorwegpersoneel:

"De gevoelens, welke het denken aan de rationalisatie bij de arbeiders wekt, zijn allerminst van vriendschappelijke aard.

Ook het spoor- en trampersoneel is allerminst blijmoedig gestemd, door wat het tot nu toe als gevolgen van allerlei rationaliseringsmaatregelen heeft ondervonden".

Reeds toen wist men wat rationaliseren was. Deze geschiedde toen vooral onder invloed van economische crisis. De toenmalige directeur van de Nederlandse spoorwegen de Heer Kalff meende dat:

"de rationalisatie vóór alles moet worden gezien als een middel tot kostprijsverlaging".

Sindsdien, in het bijzonder na de laatste wereldoorlog is de rationalisatie ten koste van de werkers in het spoorwegbedrijf en door de spoorwegdirectie gecontroleerde neventakken, wat haar intensiteit betreft zeer sterk toegenomen. Zulks onder invloed van een sterkere greep van het internationale monopoliekapitaal op de economie van onderscheidene landen en verder als gevolg van de noodzaak voor dit kapitaal om de hoogst mogelijke winst te behalen.

Als voornaam middel tot het opvoeren van de toch reeds kolossale winsten hebben de bezitters zich meer dan voorheen op het trekken van het hoogst mogelijke profijt van de nationale transportmiddelen en de daarin geïnvesteerde kapitalen toegelegd. De transportkosten voor het massale vervoer vergen -zoals wij straks in een voorbeeld zullen zien- een integrerend deel van de algemene productiekosten.

Het drukken van deze kosten is een niet te verwaarlozen extra winstbron voor de monopolies.

Met het doel om de techniek en de arbeidskracht vooral deze laatste om zo te zeggen "tot de laatste druppel" uit te buiten, heb-



ben de internationale monopolies de z.g. Transport-Pool opgericht. Sinds de oprichting van de "Europese Transporttrust", waarin de Nederlandse spoorwegdirectie geen geringe rol speelt, is het spoorwegpersoneel opnieuw zeer verminderd. Verder is de productie zowel individueel als collectief ongekend opgejaagd en zijn de investeringen tot fabelachtige hoogte gestegen.

De enorme en snelle ontwikkeling van de spoorwegen in ons land, na de tweede wereldoorlog wordt wel het beste gekenschetst door een recente verklaring van de directie der spoorwegen n.l.: 'dat in het jaar 1958 de laatste stoomlocomotief van het Hollandse net zal zijn verdwenen'. De "stoom", zal dan, zowel in het personen- als goederenvervoer het veld hebben gemaaid voor de Electriche Tractie met bovenlijnvoeding en voor Diesel-mechanische en Diesel-Electriche Tractie.

Reeds nu komen er verklaringen van de zijde der spoorwegdirectie over toepassing -binnen niet al te lange tijd- van atoomenergie. Hierbij denkt men niet zozeer aan atoomlocomotieven, dan wel aan door de draad gevoede tractie via atoomcentrales. Tot welke gevolgen de ontwikkeling voor het spoorwegpersoneel heeft geleid zullen wij verder zien.

Reeds nu kunnen wij vaststellen, dat de enorme vooruitgang op spoorweggebied in ons land, voor het personeel geen voordeel heeft gebracht in de vorm van naar verhouding hogere lonen, betere arbeidsvoorwaarden en werktijdverkorting. Het tegendeel is waar.

Alvorens enkele cijfers te brengen over productie, investeringen e.d. willen we het volgende nog opmerken.

De Nederlandse spoorwegen welke een lengte hebben van 3.178 K.M. (eind 1955), worden beheerd op grondslag van een particuliere naamloze vennootschap.

In een verslag van de directie der spoorwegen staat het volgende:

Ofschoon de aandelen in handen zijn van de Staat, heeft het Nederlandse spoorwegbedrijf het karakter van een particuliere naamloze vennootschap. Dit doet de spoorwegen in ons land een bijzondere positie innemen in de rijen van Europese Spoorwegmaatschappijen, daar in vele landen van Europa de spoorwegen staatsbedrijven zijn.

Dat houdt dus in, dat enerzijds de Staat der Nederlanden enorme investeringen deed ten behoeve van de oprichting en de ontwikkeling van het spoorwegapparaat en de voornaamste aandeelhouder is, terwijl anderzijds particulieren monopolisten en hun winstbelangen overheersen. Hoe? Op welke wijze trekt men de winst?

Het bestuur van de spoorwegen staat onder leiding van een directie, waarvan de voornaamste is, Ir. Den Hollander een vertegenwoordiger, van het olijfkapitaal en niet zo lang geleden

benoemd tot president van de overwegend Amerikaanse "Vredestein"-bandenfabriek.

Door de regering is daarnaast een Raad van Commissarissen aangewezen, waarvan een reeks leden verbonden zijn met de grote monopolies en banken.

Deze bestuursvorm bepaalt het karakter en richting van de spoorwegpolitiek in ons land.

De monopolies, welke wanneer het ging om de machtige kapitaalsinvesteringen (welke het spoorwegbedrijf i.v.m. weg-aanleg, aanschaffing van materieel, beveiliging e.d. vereist), op de achtergrond bleven en blijven, hebben deze door de Staat uit de belastingen laten voteren.

Nu de spoorwegen in ons land er zijn, met een geconcentreerd snelverkeer, als kostbare verlenging van de zeewegen naar industrie-centra, uitstekende verbindingen met de fabrieken vormen kortom tot in de perfectie georganiseerd zijn nu beheersen in feite de monopolies de spoorwegen en via dezen, een steeds groter wordend deel van de transporttak.

De voordelen, die hieruit voor hen voortvloeien zijn zonder twijfel enorm groot.

De grote monopolies, welke in de bestuursorganen van de spoorwegen zulk een grote rol spelen, verkrijgen reducties op de tarieven voor hun massavervoer. Deze tarieven zijn niet openbaar.

Met zulke monsterondernemingen als de Unielever, Philips, AKU en anderen, worden geheime en zoals zich laat voorstellen voordelige vervoerscontracten gesloten.

In de tussen directie en grote verladers overeengekomen tarieven hebben zelfs de leden van ons parlement geen inzicht.

Daar staat tegenover, dat de tarieven voor de kleinere verladers, passagiers en bagegevervoer voortdurend stijgen.

Om een indruk te krijgen van de enorme mogelijkheden en de wensen van de concerns om verdere winst te putten uit de transportbedrijfstak geven wij hieronder enige "aanwijzingen" van de heer P. Rijkens, directeur van het Unieleverconcern (een wereldtrust).

In een rede (26 mei 1955), deelde de heer P. Rijkens, voor de algemene aandeelhouders vergadering van de "Unielever" mede;

"dat het kapitaal in vervoersmiddelen, transportoutillage en opslagruimte, alleen voor de "Unielever" ca. 200 miljoen gulden bedraagt, hetgeen neerkomt op rond 15% van de totale investeringen in produktie en distributie apparaat.

De jaarlijkse uitgaven aan vrachten in eigen vervoer in deze onderneming, maken "bijna de helft" uit, van het totale jaarlijkse bedrag aan lonen en salarissen van de ruim 250.000 employé's".

De heer Rijkens, stelde de noodzaak tot verlaging van de kosten van het vervoer aan de hand van onderstaand voorbeeld aan de orde:

De arbeid, die nodig is om 1 ton zeeppoeder te produceren bedraagt ongeveer 13 manuren. Het vervoer van diezelfde ton zeeppoeder naar een depôt 300 K.M. van de fabriek (in een groot land) kost een bedrag, gelijk aan het loon van 19 manuren.

Verder memorceerde de heer Rijkens, dat de aard van de producten van de Unielever het mogelijk maakt, alle soorten van transport te gebruiken.

Daarbij wordt zoals onderstaand staetje laat zien de voorkeur gegeven aan het snelle spoor- en autovervoer. In 1954 vervoerde de "Unielever" in de economisch ontwikkelde landen:

|           | margarine | zeep. |
|-----------|-----------|-------|
| per spoor | 21%       | 48%   |
| per auto  | 77%       | 38%   |
| per schip | 2%        | 14%   |

In Nederland wordt 75% van de margarine rechtstreeks van fabriek naar afnemer gezonden.

Voor een belangrijk gedeelte door gecombineerd rail-wegvervoer (spoor en dochteronderneming van Gend & Loos).

De Nederlandse spoorwegen en de dochteronderneming van Gend & Loos vervoeren n.l. niet alleen vanaf de rail naar plaats van bestemming, doch ook van plaats tot plaats, tot in de kleinste, over de weg.

Ook volgens het verslag van de heer Rijkens, berekenen de spoorwegen aan grote verladere speciale vrachtprijzen, in concurrentie met vervoer te later en langs de weg.

Alle margarine vervoer is in een overeenkomst met de spoorwegen geregeld

Tot welk voordeel invoering van reorganisatie en modernisering van het interne transport voor de monopolies leidt, blijkt uit het feit dat de laadbordmethoden in de opslagplaatsen een arbeidsbesparing van ca. 60% heeft gegeven en daarnaast een belangrijke besparing aan opslag en administratiekosten.

Door invoering van moderne hulpmiddelen zijn b.v. de transportkosten in één van de fabrieken per ton gedaald van f. 4.-- tot f. 1.85.

De heer Rijkens was niet voor grote investeringen in eigen transportmiddelen voor lange afstand, omdat dit grote verliezen veroorzaakt, die kunnen worden vermeden, door een meer economische prijsvorming.

Om verliezen tegen te gaan d.w.z. om nog grotere winsten te maken bepleit de "Unielever"; nauwe samenwerking van industrie handel- en transportwezen en regeringsinstanties om de grootst mogelijke profiiten te trekken van de kapitalen die in verschillende vervoers-takken zijn vastgelegd.

In het bijzonder worden de spoorwegen hiermede bedoeld.

De gang van zaken in de bedrijfstransporttak in ons land gaat steeds verder in de richting van monopolisering van het goederen- en personenvervoer, door de spoorwegen, waarin zoals gezegd de belangen der allergrootsten domineren.

De opbrengsten uit het goederenvervoer door de spoorwegen stegen in vergelijking met 1938 (rond 39 miljoen gulden) tot rond 186 miljoen gulden in 1955.

De opbrengsten uit het reizigersvervoer stegen in vergelijking met 1938 (rond 55 miljoen gulden) tot rond 244 miljoen gulden in 1955.

Naast van Gend & Loos (verlengstuk van de spoorwegen en de grootste wegtransportonderneming voor vervoer over de weg in ons land), beheersen de spoorwegen door aandelen kapitaal (vaak 100%), verschillende vervoerbedrijven over de weg en langs waterwegen.

Het aantal particuliere autobusondernemingen daalde van 400 in 1937 tot 48 streekvervoerondernemingen (afgebakend gebied) en 32 trajectvervoerondernemingen op 1 juli 1953.

Ter bescherming van het spoorwegvervoer hebben de spoorwegen een aantal paraleldiensten verworven, welke de kern zijn van 15 grote streekvervoer bedrijven.

De totale lengte van door de Nederlandse spoorwegen geëxploiteerde autobuslijnen bedraagt 9450 K.M. of 48% van de totale lengte van de autobuslijnen in Nederland.

De lengte der paralleltrajecten -welke in handen zijn van dochterondernemingen, bedraagt 1382 K.M., waarmee 55% van het voor reizigersvervoer geëxploiteerde spoorwegnet in bijzonder mate is beschermd.

Dezelfde "beschermings"-functie hebben diverse typen van "service", welke door de spoorwegen worden verleend t.a.v. het goederenvervoer, zoals autolaadkistenvervoer, groepswarendienst.

De Sociaal Economische Raad, (welke in ons land de regering van advies dient over sociale en economische vraagstukken) legt in een advies "inzake deelneming door de Nederlandse spoorwegen aan het goederenvervoer over de weg respectievelijk te water", grote nadruk op deze spoorwegservice, waardoor de vervoerssnelheid alsmede de efficiency wordt bevorderd.

Genoemde Raad bevestigt dan nog in het volgende citaat, welk wij U niet willen onthouden, de groeiende macht der Nederlandse Spoorwegen:

"Door de vervlechting van de rail en autotechniek in het stukgoederenvervoer werd een ver gaande uitbreiding gegeven aan het reeds in samenwerking met de tramwegen opgebouwde net met rechtstreeks verkeer en daarmee aan het aantal vervoersmarkten, dat in het kader van de vervoersorganisatie van de Nederlandse spoorwegen werd bediend.

Aldus gaven de spoorwegen verdere uitvoering aan de landelijke vervoertaak, haar vóór de opkomst van de auto als railbedrijf reeds opgelegd door de spoorwegpolitiek der overheid, welke duidelijk gericht was geweest op de exploitatie van een landelijk aansluitend spoorwegnet.

Zo kwam een vervoerapparaat tot ontwikkeling, dat in staat was zorg te dragen voor de distributie van landbouw, industrie en handel tussen alle plaatsen van enige betekenis over het gehele land, alsmede voor de aanvoer van hun waren en benodigdheden. Daarmede stelde de spoorwegen het bedrijfsleven in staat, de verzending van zijn stukgoederen op te dragen aan één onderneming, die vervoert met regmaat en snelheid, tegen uniforme rechtstreekse tarieven—derhalve zonder noodzaak van herbevrachting met een relatief hoge beginvracht—op één vervoerdocument en uniforme vervoercondities, ondermeer inhoudende een ver gaande aansprakelijkheid voor eventuele schade, waaraan steeds kan worden voldaan".

Uit dit citaat proeft men welk een concurrent de spoorwegen zijn voor andere transportfirma's.

De spoorwegen hebben vele voordelen en zijn zeer uitgebreid. Bovendien houden zij er lange auto-lijndiensten op na.

Deze vangen, de vracht op van degenen, die "met het aanbrengen van hun stukgoederen nog niet gereed zijn gekomen op het tijdstip, waarop de aanneming voor vervoer per rail moet worden gesloten".

Ook kunnen verladers, die regelmatig per spoor verzenden, maar voor bepaalde goederen de voorkeur geven aan transport per auto—b.v. omdat het de verpakingskosten drukt—hun hele vervoer aan één vervoersonderneming overlaten, die hen voor een deel met de auto-lijndiensten bedient".

De conclusie van het door ons geciteerde rapport van de Sociaal Economische Raad luidt als volgt:

Zo beoogt de Nederlandse spoorwegen met deze apparatuur te voorzien in de behoeften van verladerend Nederland aan een vervoergelegenheid over het gehele land met behulp van de vracht-auto en tracht daarmede tevens conserverend te werken op het vervoer per rail, dat een integrerend deel van haar bedrijf uitmaakt; bij afwezigheid van deze apparatuur van lange lijnautodiensten dreigt immers steeds het gevaar, dat cliënten, die voor bepaalde transportdiensten zich tot andere ondernemingen zouden moeten wenden, ook voor wat hun overige vervoer betreft op de duur voor de spoorwegen verloren zouden gaan.

Nog een ander bewijs van de monopolisering van het vervoer per rail, over de weg en te water zijn de volgende cijfers van het officiële bureau van de statistiek:

In 1930 waren er in Nederland 1.034 vervoersbedrijven. Volgens de telling in 1950 waren er nog slechts 436. Een vermindering van 598 dus.

Terwijl de omvang van het vervoer, de dichtheid van het verkeer van 1930 t/m 1950 (en daarna) enorm toenam, onderging het totaal aantal werknemers in de gehele vervoerstak niet zo erg veel wijziging.

Volgens officiële cijfers hieromtrent, blijkt als men de jaren 1930 en 1950 vergelijkt, dat het aantal werknemers bij het vervoer te water (binnenvaart en Rijnvaart) met 10.000 is terugge-  
lopen.

Bij de spoorwegen is over hetzelfde tijdvak sprake van een perso-  
neelinkrimping met 14.000 man.

Het aantal werknemers bij het wegvervoer en aanverwante bedrijven is van 1930 t/m 1950 echter met 32.000 toegenomen.

Er is echter hierbij in hoofdzaak sprake van verschuiving naar het gecombineerde rail-wegvervoer (goederen en personen).

De spoorwegen likvideerden een aantal z.g. onrendabele lijnen. Bovendien werden naar ruwe schatting 1/3 van het aantal stations tussen de grote centra op de hoofdlijnen opgeheven. Weer andere stations verminderde -door beperking van de diensten daarheen- belangrijk in betekenis. Het vervoer van en naar deze plaatsen is echter **niet** verloren gegaan voor de spoorwegen.

In de plaats van het duurdere railtransport, worden de vrachtdiensten middels van Gand & Loos, een autovervoeronderneming, die deel uitmaakt van de spoorwegmaatschappij, over de weg vervuld.

Vergelijken wij nogmaals 1930 en 1950.

In 1930 was het totaal aantal werknemers in de gehele vervoersbedrijftak 165-671

In 1950 was het totaal 172.813 werknemers.

Maar terwijl er dus in 1950 slechts 7000 werknemers meer waren als in 1930, vervoerde de spoorwegen in 1930 ruim 80 miljoen, maar in 1950, 172 miljoen reizigers per jaar.

Het wegvervoer transporteerde in plaats van 130 miljoen in 1930, rond 510 miljoen reizigers per jaar in 1950.

Wij willen dit gedeelte besluiten met een paar cijfers over de productie van het totaal aantal treinkilometers, (personen en goederen), waarbij vooral opvalt de enorme verhoging van de productie en de verlaging van het aantal personeelsleden.

In 1921 werden er in totaal 41.000.693 treinkilometers gemaakt.

Het aantal personeelsleden was toen rond 51.000 man.

Dat was per spoorman in deze periode per jaar gemiddeld 800 trein-  
kilometers.

In 1955 werden in totaal 71.664.000 treinkilometers geproduceerd.

Het aantal personeelsleden was toen echter geslonken tot 34.677 man. Per spoorman betekent dit per jaar gemiddeld ruim 2000 treinkilometers of wel 150% meer.

Of anders.

In 1955 werden in vergelijking met 1921 dus door 17.323 of + 34% personeelsleden minder 31.663.307 treinkilometers/ geproduceerd of

ongeveer 77% meer.

Deze cijfers lopen wel over een paar decennia, maar zij geven een goede indruk van de ontwikkeling bij de spoorwegen in ons land.

Wij willen thans wat gegevens brengen over de ontwikkeling van de laatste tijd, d.w.z. van na de bevrijding op 5 mei 1945. Deze ontwikkeling stond onder merkbare invloed van de voorbereidingen en vervolgens van de oprichting van het comité van Ministers van Verkeer uit diverse landen, respectievelijk de Europese Integratie op transportgebied.

Het is waar, ook ver voor de tweede wereldoorlog waren er internationale bijeenkomsten en verbindingen tussen de spoorwegdirecties van een aantal landen. Ook toen was het doel de enorme kosten van de spoorwegen drastisch omlaag te brengen. Uitwisseling van gegevens omtrent betere organisatie, normalisatie, technische vooruitgang, electrificatie e.d. waren ook toen aan de orde. Natuurlijk werden daarbij ook de arbeiders op de "rationalisatietafel" gelegd met alle afschrikwekkende gevolgen van dien voor de spoormannen.

Dit alles geschiedde toen min of meer nog vrijwillig en op basis van een zekere economische en politieke zelfstandigheid van de deelnemende landen. Thans is door het feit, dat een aantal landen hun nationale zelfstandigheid geheel of gedeeltelijk hebben verloren, in afhankelijk zijn gespeeld of geraakt van grotere machten, het karakter en het doel van zulke internationale bijeenkomsten radicaal veranderd.

Maximale uitbuiting van de organisatie, het materieel, de mensen van de transportbedrijven in de afhankelijke landen is het doel wat de heersende machten pogen te bereiken met de "Europese" integratie van het transport.

Om een goede indruk te verkrijgen van de snelle opbouw, de ongekende technische uitbreiding door mechanisatie en electrificatie, de hoogopgevoerde transportcapaciteit van de spoorwegen in Nederland eerst het volgende:

Op het tijdstip van de bevrijding van Duitse Nazi's op 5 mei 1945 stond men als gevolg van zinloze vernielingen voor een deels ontmanteld bedrijf.

Van de 876 stoomlocomotieven waren er slechts 126 overgebleven.

Van de 1499 stoomtreinrijtuigen voor reizigersvervoer waren er nog 146 bruikbaar.

Alle elektrische-Diesel-electrische treinen, tesamen 950 rijtuigen, waren vernield of gestolen.

Slechts 445 van de 28.861 goederenwagens waren er over.

Door de bezetters werd o.a. verder geroofd, 116.000 ton staal en 1.585.000 dwarsliggers.

Van het pl.m. 3300 K.M. lange spoorwegnet was op grond van de misdadige vernielingen der Duitse bezetters, slechts 18% na de bevrijding van ons land te gebruiken. 13 spoorwegbruggen over grote

rivieren waren vernietigd enz.

Uit deze ontredde toestand is de krachttoer volbracht om in Nederland, men kan wellicht zeggen, het meest moderne spoorwegapparaat van Europa op te bouwen.

Wanneer men de stand van zaken op verschillend gebied in 1955 vergelijkt met 1938 respectievelijk 1946 ontstaat het volgende beeld, waarvan men kan zeggen, dat niets zozeer de overtuigende bewijzen levert van de superuitbuiting bij de spoorwegen in ons land.

|                            | eenheid | 1938  | 1946  | 1955. |
|----------------------------|---------|-------|-------|-------|
| lengte van het net in K.M. | (K.M.)  | 3.315 | 3.079 | 3.178 |
| waarvan elektrisch.....    | (K.M.)  | 498   | 286   | 1.341 |

| Treinkilometers   | (millioen) |        |        |        |
|-------------------|------------|--------|--------|--------|
| a) reizigers..... | "          | 43.409 | 19.909 | 54.133 |
| b) goederen.....  | "          | 11.329 | 9.368  | 17.531 |
| c) totaal.....    | "          | 54.738 | 29.277 | 71.664 |

| Beschikbare zitplaatsen.   | (1 zitpl.) |         |        |        |
|----------------------------|------------|---------|--------|--------|
| a) getrokken treinen.....  | "          | 114.471 | 37.462 | 26.386 |
| b) elektrische treinen.... | "          | 36.066  | 21.116 | 56.270 |
| c) diesel elc. treinen.... | "          | 8.695   | 2.932  | 16.823 |
| Totaal.....                | "          | 159.232 | 61.510 | 99.479 |

| Personenvervoer            | (millioen) |       |       |       |
|----------------------------|------------|-------|-------|-------|
| a) aantal reizigers.....   | "          | 80.8  | 174.1 | 184.5 |
| b) reizigerskilometers.... | "          | 3.423 | 6.177 | 7.573 |

| Goederenvervoer          | (millioen) |          |        |        |
|--------------------------|------------|----------|--------|--------|
| a) vervoerd gewicht..... | "          | 14.586   | 13.452 | 25.622 |
| b) tonkilometers.....    | "          | onbekend | 1.914  | 3.440  |

| Opbrengst reizigersvervoer | (millioen) | 54.6 | 187.4 | 244.1 |
|----------------------------|------------|------|-------|-------|
| Opbrengst goederenvervoer  | "          | 38.6 | 65.9  | 186.1 |
| Totaal opbrengst           | "          | 93.2 | 253.3 | 430.2 |

Het personenvervoer onderging van 1948 tot 1952 een daling tot 155.4 miljoen reizigers. Daarna steeg het weer tot 184.5 miljoen.

Wat blijkt nu uit deze cijfers? Een toename op alle gebied.

In vergelijking met 1938 werden in 1955 16.926.000 treinkilometers meer geproduceerd. Dat is rond 31%.

Vergelijkt men 1953 met 1946, het jaar waarin eigenlijk de productie na de oorlog op gang kwam, dan is de stijging van het totaal aantal treinkilometers zelfs 52.387.000 of 180%.

Wat de electrificatie betreft, blijkt dat er in 1955, 1341 K.M. van het 3178 K.M. lange spoorwegnet was geëlectrificeerd.

Dat is 2.7 maal zoveel of een toename van rond 170%, vanaf 1938.

Vanaf 1946 tot 1955 vorderde de electrificatie zelfs met ruim 360%.

Het aantal reizigers per jaar groeide in 1955 ten opzichte van 1938 met niet minder dan 104.000.000, hetgeen neerkomt op een verhoging van rond 130%.



De toename van reizigerskilometers bedroeg over dezelfde periode 4.156.000 K.M. of rond 122%.

Het vervoerd gewicht in het goederenvervoer, was in 1955-in vergelijking met 1938- toegenomen met 12.170.000 ton of 90%, terwijl de tonkilometers vanaf 1946 in verhouding tot 1955 een stijging vertoonden van ongeveer 80%.

Zowel de opbrengst uit het goederen als het personenvervoer steeg. Wanneer men 1955 vergelijkt met 1938 kwam er 337 miljoen gulden meer uit het totale vervoer. Dat is 4.7 maal zoveel als in 1938! Hierbij merken wij op, dat het aandacht verdient, dat hoewel de taak van de Nederlandse Spoorwegen voor 2/3 gevuld is met goederenvervoer, de opbrengst uit het reizigersvervoer aanmerkelijk groter is.

Het aantal zitplaatsen ging zoals blijkt met 59.753 stuks achteruit hetgeen neerkomt op pl.m. 60% minder. (Door de sloop van oud materieel).

Maar terwijl de produktie op alle gebieden een grote sprong maakte, ging er een ding achteruit n.l. het personeelbestand.

Terwijl in 1947 nog totaal 41.629 personen in dienst waren, was dat in 1955 gedaald tot 34.667.

Een inkrimping met 6.962 mensen of bijna 17%.

Wanneer de totale opbrengsten uit het vervoer door de spoorwegen worden genomen in verhouding tot het aantal beambten in een bepaalde periode krijgt men het volgende beeld.

In 1938 waren er 41.000 werknemers in dienst van de spoorwegen. De totale ontvangsten waren toen f. 93.200.000.

Een rekensom leert, dat in deze periode tegenover elke spoorman f. 2273.- per jaar aan bruto inkomsten stond.

In 1946 waren er 40.085 werknemers bij het spoor. De totale ontvangsten waren toen f. 253.000.000. Tegenover elke man stond een opbrengst van f. 6312.- per jaar of ruim 2.7 maal zoveel als in 1938.

Nemen wij nu 1955. Het aantal personeelsleden was gedaald tot 34.667 (17% minder!). De opbrengsten uit het totale vervoer waren nu 430.200.000 of 4.7 maal zo hoog als in 1938.

Tegenover elke spoorman staat nu een opbrengst van f. 12118.- per jaar of ruim 5 maal zoveel als in 1938.

Ziehier kameraden een aantal gegevens over de productie. Zij getuigen van een aantal dingen. Het is duidelijk, dat deze

resultaten niet alleen verkregen konden worden, door grootscheepse mechanisering, modernisering en verbetering van de organisatie van de spoorwegen.

De "ontstoming" en overschakeling op elektrische tractie en Dieselelectrische tractie, de daarmee gepaard gaande verbetering van de baanvakken, seinwezen, beveiliging van de weg, nieuwe outillage van de technische uitrusting der werkplaatsen, uitbreiding van stations en emplacements e.d. vergen machtige investeringen.

De toename van het totaal aantal reizigers en goederenkilometers, evenals het vervoerd gewicht en tonkilometers vertelt ons van de sterk opgevoerde snelheid en capaciteit der treinen. De toename van het aantal reizigers getuigen van drukker bezette en langere treinen.

De rationalisatie, gericht op het scheppen van een goed georganiseerd en zo goedkoop mogelijk draaiend spoorwegapparaat gaat ten koste van het personeel.

Het laag houden van de salarissen, het inkrimpen van het personeel en het gelijktijdig opjagen van het arbeidstempo, het volkomen uitbuiten van de diensttijden, het geknibbel op de rusttijden heeft tot achtergrond de winstbelangen van de monopolies.

Terwijl deze laatsten belangrijke reducties verkrijgen inzake de vrachttarieven, gaan de spoormensen meer en meer gebukt onder een systeem dat van elke minuut diensttijd intensieve arbeidstijd maakt.

Er worden diensten gemaakt in een aantal gevallen van 10 tot 12 uur per dag en van 60 uur per week.

In de nachtdiensten (goederen vervoer), komen weken voor van 55 uur en meer.

Bij elke nieuwe dienstregeling komen er wijzigingen die tot uitwerking hebben, dat de diensturen steeds volkomener worden gevuld. Rustpozen, stationementen worden zo beperkt mogelijk gehouden.

De vermindering van personeel, die wij reeds aangaven is niet per dienstgroep weer te geven. Zij betreft alle categoriën.

De treinbezetting (conducteurs) is sterk verminderd. Er kan vaak met recht van onderbezetting worden gesproken. Terwijl de treinen steeds langer werden, mogelijk gemaakt door sterkere locomotieven, is het treinpersoneel al naar gelang de lengte van de trein teruggebracht van 3 op 2 of van 2 op 1.

Hierdoor werd het arbeidstempo opgejaagd, vooral in verband met de groei van het aantal passagiers en vervoer van bagage.

Wat betreft de machinisten, Zij zijn gewikkeld in een jakkersysteem. De snelheid is opgevoerd bij invoering van de elektrische tractie tot maximum 125 K.M., hetgeen voor een klein land met beperkte afstanden hoog te noemen is.

Vroeger werd er ongeveer 200 K.M. per dienst gereden, vandaag mag worden aangenomen, bedraagt dat 600 K.M. en meer per dienst.

Voorheen had de machinist 3 paar ogen op de baan gericht n.l. mede

van de stoker en de hoofdconductor, welke laatste in de z.g. "buikwagen" achter de locomotief, medeverantwoordelijk was voor de veiligheid op de baan.

Samen met de ontstoming valt het opheffen van de z.g. stoomdepôts, hetgeen tot gevolg had verdwijning van de bezetting dezer depôts zoals b.v. loodsmachinisten, kolendragers.

Door automatisering van overwegen, aanleg van tunnels, viaducten; verdwijnt het bewakingspersoneel.

Seinhuiswachters vormen een "uitstervend" ras, door automatisering van het seinwezen.

Het aantal arbeiders in de grote centrale werkplaatsen, alsmede in de lijnwerkplaatsen is gedrukt door invoering van steeds betere arbeidsbesparende machines. Tegelijk ook hier opvoering van het arbeidstempo.

Ook de administratieve diensten zijn in de loop der jaren gedund. Mensen hebben plaats moeten maken voor machines. Ook op de stations, wat betreft de kaartverkoop, wordt sterker geautomatiseerd, hetgeen loketbeambten e.d. overbodig maakt.

Honderden stations aan de hoofdlijnen zijn opgeheven, anderen in betekenis verminderd door beperking van de diensten daarop, hetgeen veel mensen overbodig maakt.

Het aantal rangeerterreinen is afgenomen. Rangeerdelen worden overgebracht door D.E.-loo's naar centrale rangeerdepôts.

Verdere perfectionering van het rangeerheuvelen brengt rangeerpersoneel tot minimum terug.

Het is niet mogelijk alle rationalisatie maatregelen, die verhoogde uitbuiting met zich meebrengen hier op te sommen.

Uit de genoemde feiten en cijfers zijn door U zelf nog vele conclusies te trekken.

Op één belangrijk gegeven willen wij nog wijzen.

De winsten van de spoorwegen worden in de jaarverslagen sterk gecamoufleerd.

Er wordt zelfs gesproken over "verliesgevende exploitatie".

Daarover hebben financiële deskundigen in ons land sterke twijfel uitgesproken. Zij zijn van mening, dat de winsten in werkelijkheid tientallen miljoenen hoger als wordt voorgegeven. De cijfers van toename op elk gebied, die wij hier brachten, liegen er ook niet om. Toch willen wij er nog enkele brengen over de investeringen van de spoorwegen.

Volgens de directie van de spoorwegen is er in de periode van 1946 tot 1952, 1 miljard gulden in de modernisering gestoken.

Vanaf 1953 tot 1958 zou voor verdere vernieuwing opnieuw 784 miljoen gulden worden besteed. Dat zou dus een totaal bedrag 1.784.000 zijn, geïnvesteerd over 12 jaar.

Wanneer men over dezelfde periode het aantal spoor- mensen op gemiddeld 37.000 stelt dan blijkt, dat gedurende deze 12 jaar op iedere spoorwegbeambte

f. 48.000 is geïnvesteerd.

Of f. 4000.- per jaar per man, hetgeen overeenkomt met het jaarsalaris van een hoofdconductor!

Deze som moet men bedenken is voor het allergrootste deel geput uit het bedrijf zelve, d.w.z. uit de werknemers van de spoorwegen.

Niettegenstaande de grote verladers speciale, d.w.z. voordelige tarieven worden berekend en verder nog gewezen moet worden op de massale militaire transporten van mensen en materiaal i.v.m. de oorlogspolitiek van de staat, dus beide factoren, die de rendabiliteit van de spoorwegen drukken, zijn er -naast de reeds genoemde en voor een klein land machtige-investeringen- nog "schone" winsten gemaakt. Hieronder de "batige saldi".

|      |              |
|------|--------------|
| 1949 | 0.9 miljoen  |
| 1950 | 1.4 miljoen  |
| 1951 | 0.1 miljoen  |
| 1952 | 5.5 miljoen  |
| 1953 | 4.8 miljoen  |
| 1954 | 2.9 miljoen  |
| 1955 | 10.6 miljoen |

Waarde kameraden,

Wij hebben U tot dusverre een overzicht gegeven over de monopolisering in de vervoersbedrijfstak van ons land. Vervolgens poogden wij U een beeld te geven van de mechanisering en daarna van de hoogopgevoerde productie op alle gebied. Wij wezen in dat verband op de gevolgen van de rationalisatiepolitiek voor de beambten bij de spoorwegen.

Wij stelden ook in dit rapport de zeer hoge investeringen, winsten en de bruto opbrengsten uit het totale spoorwegvervoer in verschillende tijdvakken aan de orde.

Wij deden dit steeds zoveel mogelijk in verhouding tot het totaal aantal werknemers.

Niettegenstaande de gebrachte cijfers en vergelijkingen voor U wel zullen spreken en een beeld geven van de superuitbuiting, menen wij toch nog op één kant van de zaak te moeten wijzen.

En wel namelijk dat met alle genoemde cijfers en vergelijkingen rekening moet worden gehouden met de factor "inflatie" als gevolg van de oorlogseconomie.

Het best kan dat gebeuren, door nog wat over de lonen en prijzen te vermelden en deze nogmaals te vergelijken met b.v. de bruto inkomsten bij de spoorwegen.

Wij hebben aangetoond, dat de bruto inkomsten uit het vervoer in 1938 93.2 miljoen bedroegen. In het jaar 1955 was dat 430.2 miljoen, hetgeen dus 4.7 maal zoveel is.

Nemen wij nu de lonen van arbeiders van 27 categoriën en vergelijken wij hun lonen van 1938 en 1956.

L O N E N

|                        | 1938      | 1956      | stijging + |
|------------------------|-----------|-----------|------------|
| Stationsarbeider       | f. 1370.- | f. 3372.- | 146%       |
| Rijtuigpoetser         | - 1370.-  | - 3372.-  | 146%       |
| Wegwerker              | - 1370.-  | - 3504.-  | 156%       |
| Brugwachter            | - 1455.-  | - 3612.-  | 148%       |
| Stoker                 | - 1540.-  | - 3612.-  | 135%       |
| Wegwachter             | - 1370.-  | - 3612.-  | 160%       |
| Blokwachter            | - 1540.-  | - 3744.-  | 143%       |
| Voorman Rijtuigpoetser | - 1540.-  | - 3744.-  | 143%       |
| Schilder               | - 1625.-  | - 3744.-  | 130%       |
| Wagenlichter           | - 1625.-  | - 3744.-  | 130%       |
| Conducteur             | - 1540.-  | - 3876.-  | 150%       |
| Onderladingmeester     | - 1540.-  | - 3876.-  | 150%       |
| Rangeerder             | - 1685.-  | - 3876.-  | 130%       |
| Stoker-locomotief      | - 1540.-  | - 3876.-  | 150%       |
| Seinhuiswachter        | - 1685.-  | - 4056.-  | 140%       |
| Loodsmachinist         | - 1790.-  | - 4056.-  | 127%       |
| Hoofdconducteur        | - 1915.-  | - 4236.-  | 121%       |
| Ladingmeester          | - 1915.-  | - 4236.-  | 121%       |
| Voorman-rangeerder     | - 1790.-  | - 4236.-  | 137%       |
| 1ste seinhuiswachter   | - 1790.-  | - 4416.-  | 146%       |
| Bankwerker             | - 1685.-  | - 3948.-  | 134%       |
| Rangeermeester         | - 1790.-  | - 4416.-  | 146%       |
| Seinwerker             | - 1685.-  | - 3948.-  | 134%       |
| Electriciën            | - 1790.-  | - 4212.-  | 135%       |
| Lasser                 | - 1790.-  | - 4212.-  | 135%       |
| Wagenmeester           | - 1685.-  | - 4212.-  | 149%       |
| Machinist              | - 2125.-  | - 4536.-  | 114%       |

De gemiddelde stijging van de hier gebrachte lonen blijkt 139% te zijn vanaf 1938.

De prijzen stegen echter over dezelfde periode belangrijk meer. Het is moeilijk voor ons om dit volkomen nauwkeurig te bepalen.

Vast staat, dat de regering van ons land reeds vanaf 1949 -om het duurdere leven te maskeren- heeft opgehouden de verhouding tussen lonen en prijzen met 1938 te vergelijken.

Te duidelijk zou immers blijken, hoeveel de arbeiders achter op komen met hun loon door de prijsstijgingen. Een vergelijking met de officiële regeringcijfers is dus **in het geheel** niet betrouwbaar. Deze cijfers willen tegen alle feiten in, "bewijzen" dat de arbeiders het **thans** beter hebben dan in 1938/39.

Daarom, om U toch (benaderend) een inzicht te geven inzake verhouding lonen en prijzen het volgende:

Een burgerlijke econoom, de heer Bolmeyer heeft in het blad Economische-Statistische Berichten de resultaten van een door hem verricht onderzoek inzake de verhouding lonen en prijzen gepubliceerd. Let wel, in 1955, en op grond van gegevens van het officiële bureau van de Statistiek.

De conclusie was dat de prijsindex tot 283% van de vooroorlogse 1938/39 was gestegen. Wanneer men het cijfer 283 vergelijkt met de door ons vermelde lonen, moet dus worden bedacht, dat de lonen van eind 1956 zijn en het prijsindexcijfer 283 van 1955.

Het cijfer over de kosten van levensonderhoud is dus zeer aan de lage kant.

Maar zelfs een en ander in aanmerking genomen bewijzen de cijfers duidelijk het sterk achterblijven van de lonen aan de gestegen kosten voor het levensonderhoud.

Als wij nu een en ander gaan berekenen krijgen wij het volgende beeld.

Bij een gemiddelde van de hier vermelde lonen over 1938 en 1956 komen wij respectievelijk aan f. 1643.- en f. 3917.- per jaar.

De gemiddelde loonstijging blijkt dan vanaf 1938, 139% te zijn.

Voor de prijzen was de stijging (aan de zeer lage kant dus!) 183% vanaf 1938.

Hetgeen een verschil is van 44%.

In geld uitgedrukt krijgen wij dus een achterstand van 44% van 1643.- (loon '38) = f. 723.- per jaar, hetgeen circa 18½% van het huidige bruto loon (3917.- '56) vertegenwoordigend.

Anders gezegd.

Om in 1956 dezelfde koopkracht te genieten als in het jaar 1938 zouden de hier weergegeven lonen van 1956 dienen te stijgen met gemiddeld 18½% of f. 723.- per jaar!

Nemen wij nu uit het staatje b.v. het loon van een hoofdconducteur.

In 1938 was dat f. 1915.- per jaar en in 1956 f. 4236.- per jaar. Dat is een stijging van 121%. Stellen wij de stijging van de kosten voor levensonderhoud weer op 183%, dan is het verschil dus 62%. In geld uitgedrukt krijgen wij dan voor deze hoofdconducteur een achterstand van 62% van f. 1915.- = f. 1187.-, hetgeen neerkomt op bijna 26% van zijn huidige bruto loon.

Het huidige bruto loon van onze hoofdconducteur zou dus met 26% of f. 1187.- per jaar verhoogd moeten worden, om dezelfde koopkracht op te leveren als in het jaar 1938!

Terwijl de lonen dus rond 2.4 maal stegen was dat voor de prijzen 2.8 maal sinds 1938.

Maar voor de bruto inkomsten uit het vervoer was dat zoals we zagen in 1955 4.7 maal zoveel als in 1938 en in verhouding tot het aantal arbeiders zelfs 5 maal zoveel!

Het is dan ook een feit, omdat de lonen thans nog niet de vooroorlogse koopkracht hebben, dat vele spoor mannen na hun zware inspannende diensten, nevenbaantjes in het particuliere bedrijf moeten aangaan om wat verder te komen als **wat** "eten en slapen". Dat betekent in feite een aanzienlijke verlenging van de arbeidsuren. Om dezelfde reden van te lage lonen moet het uitwijken naar overwerk en de na de oorlog zeer toegenomen vrouwenarbeid verklaard worden.

De toename van vrouwenarbeid in de industrie blijkt uit de officiële cijfers. Deze beperken zich dus tot geregistreeerde vrouwenarbeid. In 1947 was het aantal werkende vrouwen 186.620. Bij de telling in 1950 was dat gestegen tot 276.463 of met 48%. Het percentage werkzame mannen steeg over dezelfde periode met 10%. Wat het loon van de werkende vrouwen betreft geven de officiële cijfers ons een inzicht in de achterstand. In 1953 stond het loon van de arbeidsters van 17 jaar in vergelijking met arbeiders van 17 jaar 1% achter. Voor arbeidsters van 18 jaar was dat 5% en voor vrouwen van 25 jaar en ouder 39%!

Verder is het duidelijk dat als gevolg van arbeid in nevenbetrekkingen en vervolgens van de straffe opvoering van het arbeidstempo, het volkomen uitbuiten van de dienst, het onregelmatige werk, de slechte verlofregeling (veel verlof kan in verband met de dienst niet worden verleend en wordt met 100% extra loon vergoed!) de spoorwegbeambten onderhevig zijn aan snellere lichamelijke en geestelijke slijtage.

Het aantal ziekten en ziekteverschijnselen als gevolg van vermoeidheid, (zoals hart, maag, zenuwen), is zonder twijfel toegenomen.

Velen spoormannen worden vervroegd afgekeurd.

Een bewijs voor het groeiende aantal ziekten als gevolg van de productiviteit is misschien wel, dat hierover -in het openbaar althans- door de spoorwegdirectie wordt gezwegen.

Concrete cijfers op dit gebied bij de spoorwegen kunnen wij dus niet verstrekken, maar in het algemene bedrijfsleven is het aantal bedrijfsongevallen, evenals het aantal zieken in 1956 ten opzichte van 1938 als gevolg van de jaagsystemen toegenomen.

Volgens de statistieken is het aantal bedrijfsongevallen in ons land vanaf 1938 met ruim 20% toegenomen.

Vanaf 1938 steeg het aantal gevallen van ziekteverzuim volgens het officiële rapport Muntendam, ruw geschat met 75%.

In de Philipsbedrijven b.v. (het grote radiogebied), was dit 77%, waarbij opvalt de stijging van het aantal zenuwzieken n.l. 3 maal zoveel als voor de oorlog!

In het jachtige spoorwegbedrijf zullen deze cijfers zeker niet lager liggen.

Waarde kameraden,

Wij willen dit rapport besluiten. Over een aantal belangrijke zaken is niet alles gezegd. Zoals b.v. over de dienst- en rusttijden, de vakantie en de toeslagen, de onregelmatighedsvergoeding, de pensioenen en nog een aantal sociale voorwaarden. Wij hopen U hierover nog nader in te lichten.

De verwachting koesterend, dat U voorlopig deze gegevens kunt benutten in voorbereiding van de 2e Beroepsconferentie, verblijven wij met de meest,

kameraadschappelijke groeten,  
VOOR HET HOOFDBESTUUR VAN DE  
ALGEMENE BOND VAN VERVOERSPERSONEEL.

J. van Gessel (waarnemend voorzitter).