



Versie: 7 april 2020

N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



© Allan Kleiweg

Tijd.art. Hongerlonen

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

Wie in de geschiedenis van de RTM duikt, komt soms onverwachts iets bijzonders tegen. Zo ook onderstaande berichten over de magere beloning van de medewerkers van de RTM en de schimmige praktijken met pensioengelden. Onderstaande artikelen zijn van onbekende redacteuren, en is voor uw leesgemak hier integraal overgenomen uit genoemde tijdschriften. Inclusief tussenkoppen, volzinnen en enkele eventuele schrijf-, stijl-, tik- of zetfouten.

Rumoer rond de R.T.M.

Moderne organisaties drijven directeur in het nauw

Zijn pensioen veiliggesteld

ROTTERDAM, - Donderdag.

De pogingen van den R.T.M.-directeur, den heer Kuyper, om te ontkomen aan de overeenkomst betreffende het pensioenfonds, duren voort. Bekend is, dat de R.T.M. de gelden van dit pensioenfonds zou beheren.

De heer Kuyper blijkt echter het onderscheid niet te kennen tusschen de woorden “beheer” en “gebruik”. Blijkens zijn eigen verklaringen in het “Rotterdamsch Nieuwsblad” van 20 December 1932, waarin hij zegt, dat deze gelden in de eigen onderneming zijn gestoken, en dat hij niet kan begrijpen, dat men de onmogelijkheid niet inziet om in een tijd, dat men met zijn kasmiddelen uiterst voorzichtig moet zijn, het bedrag uit de middelen te halen.

De heer Kuyper beschouwt het dus blijkbaar als de eenvoudigste zaak van de wereld, dat geld van het personeel en voor het personeel tot zijn kasmiddelen behoort. Dit alles is echter nog slechts inleiding.

Erger is het, dat nu door de actie der organisaties, dit gesol niet langer kan voortgaan, de heer Kuyper niet schroomt zijn woord en dat der heeren commissarissen te breken en zonder eenig

overleg met de organisaties te kennen heeft gegeven, dat van een aanvullingsfonds niets kan komen en dat hij allen toezeggingen ten spijt het personeel in de gelegenheid stelt, de gestorte gelden terug te vragen en daarbij wederrechtelijk de sommen door de maatschappij voor het personeel gereserveerd, aan de bestemming onttrekt en in de kas van het bedrijf houdt.

Zooals wij reeds mededeelden heeft de minister aan de R.T.M. bericht, dat de subsidie niet meer uitgekeerd zal worden aan haar, als zij het aanvullingsfonds niet intact laat. De heer Kuyper zou evenwel de heer Kuyper niet zijn, als hij nu niet zou dreigen met een 10 pCt. loonsverlaging op de hongerlonen, terwijl 't hem natuurlijk bekend is, dat hij deze verlaging niet kan toepassen zonder toestemming van denzelden minister, die over de subsidie beschikt en die op dezen grond natuurlijk geen verlaging zal goedkeuren.

De directeur zelf

Wat aan een en ander een nog ergerlijker tint geeft is, dat, om met den heer Kuyper te spreken, “in deze benarde tijden”, nu er voor het personeel geen fonds kan komen, de raad van commissarissen wel een pensioenregeling voor den heer Kuyper zelf heeft getroffen. Een bedrag van niet minder dan f 100.000,= is daarvoor vastgelegd. Het treft toch wel onze bijzondere aandacht, dat een bedrijf als de R.T.M., waarin millioenen kapitaal van overheidslichamen zit, blijkbaar ongebreideld een financieele politiek kan voeren, zoals het dit zelf wil. Een politiek overigens, die in financieele kringen geen aanleiding tot bewondering geeft. Wij althans troffen in het Financieel Weekblad voor den Fondsenhandel in een bericht over de R.T.M. de volgende opmerking:

“Op de keper beschouwd is de gepubliceerde balans zulk een armzalig samenraapsel van cijfers dat zij den naam balans niet verdient. Dit behoeft geen verwondering te wekken, als wij de balans van de firma Fop Smit zien, van welke maatschappij zoowel de heer Knottenbelt als de heer De Kanter beheerders zijn. Bij deze balans heeft de accountant verklaard, naar een verliespost van bijna 1 ton, in twee jaar geen onderzoek naar de juistheid daarvan te hebben ingesteld.”

(Bovenstaand artikel is uit: ‘Het Volk’ van 30 december 1932)

- / -

Afbraak der lonen bij de R.T.M.

Hongerlonen van f 15,- per week

ROTTERDAM. In “de Tribune” van woensdagavond posteditie, werd reeds uitvoerig uiteengezet met welke plannen de directie van de R.T.M. ten opzichte van het personeel rondloopt. We schreven, dat de directie zich op het standpunt stelde, dat de grondslag van de huidige loonregeling – schrik niet lezer, er worden reeds lonen betaald van f 15 per week – de lonen van 1914 plus 50 pct., in zijn volle konsekwentie moet worden doorgevoerd. Het gratis

verstrekken van uniform zal langzamerhand geheel worden ingetrokken enz. enz. Ogenscheinlijk een gewone, zij het dan grove aanval, zoals er dagelijks plaats vinden op het levensniveau van de arbeidersklasse.

Maar aan deze aanval is toch een geschiedenis vooraf gegaan. De aangekondigde loonsverlaging dateert net van heden of gisteren. Reeds in het voorjaar van 1933 liep de directie van de R.T.M. met het plan rond, een vooroorlogs loonpeil door te voeren.

Waarom ? Gingen de zaken zo slecht ? Het ws een zware concurrentie-strijd tegen de autobussen die kapitalen heeft verslonden. De Tribune schreef in die dagen; dat de directie van de R.T.M. met vijftig nieuwe autobussen de particuliere ondernemers wilde nekken. Het spreekt vanzelf dat zo'n strijd onmetelijke kapitalen verslond, terwijl de uitslag, wij zien het heden, nul op her request bracht. Op de vingers getikt door de regering, trachtte men zich financieel te herstellen door verslechtering op verslechtering op de arbeiders af te wentelen. Het begon me intrekking van vrije huisbrand om thans verder te gaan met een loonsverlaging, alles bijeen genomen van 25 pct. en wat nog volgt. Hele diensten zijn reeds weg gerationaliseerd, arbeiders ontslagen enz. Om evenwel de dienst door de genomen maatregelen niet te doen stagneren, zijn andere treinen belast met een aantal wagons meer.

Dat betekent vanzelfsprekend opvoering van de arbeidsprestatie, langere werktijden zonder vergoeding.

De maat vol !

De reformistische invloed in het bedrijf is één van de oorzaken dat de strij uitbleef tot heden. Het bewijs voor deze bewering leverde de reformistische leiding zelf door op een vergadering deze week met het in de Ned. Ver. van Spoor- en Tramwegpersoneel georganiseerde deel van het personeel van de R.T.M. de volgende motie te laten aan nemen:

De leden der Ned. Ver. van Spoor- en Tramwegpersoneel, werkzaam bij de R.T.M., gehoord de besprekingen over die nieuwe voorgenomen aanslag der directie dezer maatschappij op de reeds volkomen onvoldoende arbeidsvoorwaarden van het personeel;

stelt vast, dat de stopzetting der stortingen ter voorziening van het schamele pensioen, bestemd voor de oude dag vierkant in strijd is met de wettelijke verplichtingen, door de maatschappij aangegaan in de in 1917 vastgestelde overeenkomst met de Staat der Nederlanden;

is van oordeel, dat de verdere achteruitgang van het reeds zeer onvoldoende loon het personeel in volkomen armoede brengt;

doet een beroep op alle instanties welke hierop invloed kunnen uitoefenen, om de toestand van het personeel der R.T.M. niet volkomen onhoudbaar te maken;

stelt vertrouwen in de stappen, welke door het hoofdbestuur der Nederlandse Vereniging terzake zullen worden gedaan.

Wat zegt deze motie, immers niets. Wat maakt de directie of er al papier geprotesteerd wordt over niet nagekomen verplichtingen. Maakt het de loonsverlaging ongedaan met een beroep op de regering ? evenmin. Stelt vertrouwen in de stappen die het bestuur zal ondernemen, wordt tenslotte gezegd.

Wat in deze urgente situatie moet gebeuren, is strijd. Strijd tegen de onrechtmatige pensioenkwesie. Strijd tegen het afnemen van bedrijfskleding en strijd tegen de voorgenomen loonsverlaging. Onverzoenlijke strijd is de enige weg, die voor de arbeiders over blijft.

Arbeiders van de R.T.M., organiseert de strijd in het bedrijf en vakbonden voor:

Een gewaarborgde pensioenregeling op rekening der directie. Handhaving van de 48-urige werkweek. Uitbetaling der gemaakte overuren. Vrije bedrijfskleding (uniformen.) Terug naar de lonen van 1930, 'n week vakantie per jaar met behoud van salaris.

(Bovenstaand artikel is uit: 'De Tribune' van 30 januari 1935)

- / -

Verhouding Kamer tot Spoorwegen een “marriage de raison”

Onder deze kop werd een uitvoerig verslag gepubliceerd van de voortgezette debatten over de budgetten van het Verkeersfonds in de Eerste Kamer van 19 maart 1936 . Enkele korte delen worden hier aan de vergetelheid onttrokken:

Directeurssalarissen niet te hoog.

De heer Moltmaker (s.d.):

Men critiseert de hoge directeurssalarissen bij de spoorwegen, maar men bedenke, dat de directeuren aan het hoofd staan van een onderneming, die het werk doet, dat vroeger vijf ondernemingen deden. Hun salaris weegt reeds op tegen alleen tegen hun kopzorg. Men zegt, dat de Deutsche spoorwegen zooveel beter zijn dan de Nederlandsche. De heer Janssen heeft reeds een vernietigende financieele critiek op de Deutsche spoorwegen geleverd. Een andere afgevaardigde heeft de insinuatie gebruikt, dat de heer Janssen de Nederlandsche spoorwegen heeft verdedigd, omdat hij commissaris ervan is. Men schijnt er patent op te willen nemen om telkens te doen uitkomen, dat het in Duitschland zooveel beter is dan hier. “Duitschland über alles”. Spreker zou haast zeggen: was er dan maar gebleven. Ordening moet er komen op het gebied van het verkeerswezen. Het is van belang dat de tramondernemingen, dat zij de handen ineem slaan. Af te keuren is al dat opbreken van tramwegen. Telkenmale als het gebeurt, komt de bevolking er tegen op.

- / -

Spreker bepleit de belangen van het personeel der Tramwegen en dringt aan op een bevredigende oplossing van de quaestie van het pensioenfonds der R.T.M., welker personeel aanvankelijk zijn deel in de pensioenstorting zou terugkrijgen, doch, toen f 58.000 was uitbetaald, niets meer terugkreeg, hoewel er nog f 90.000 moest worden betaald. Een ernstig onderzoek worde ingesteld naar de polis-pensioenverzekering. Gevallen zijn bekend van personeel-leden, die jarenlang voor pensioen hebben betaald, naar hoogere loonen dan naar welker maatstaf zij nu zijn gepensioneerd. Het antwoord der R.T.M. inzake reorganisatievoorstellen houdt niets in en getuigt van weinig deferentie voor het departement.

- / -

Begroting niet overzichtelijk.

De here Van Citters (a.-r.):

Onder vroolijkheid der Kamer memoreert spr. het verzet der Rotterdamsche Kamer van Koophandel in 1822 tegen het inleggen van een stoomvaartdienst, eens in de veertien dagen, tusschen Rotterdam en Antwerpen. Dit was in hooge mate schadelijk voor de beurtvaart en de diligence, het “non plus ultra” van gemak, veiligheid en snelheid.

Spreker herinnert ook aan de verwerping met op twee na algemeene stemmen door de Tweede Kamer van een wetontwerp tot aanleg van een spoorlijn van Amsterdam naar Haarlem. Krachtens dit wetsontwerp zou nog wel tevens de Haarlemmermeer drooggemaakt worden. Zoo zou de regering twee vliegen in een klap hebben geslagen. (Vroolijkheid.)

(Bovenstaande fragmenten zijn uit een artikel uit: ‘Algemeen Handelsblad’ van 19 maart 1936)

Beschouwing

- De Crisisjaren hakten er behoorlijk in. Algehele loonsverlagingen brachten menig gezin op de rand, en soms over de rand, van de armoede. Tijdens de krach van de aandelenbeurs van Wall Street in New York City, op ‘zwarte donderdag’ 24 oktober 1929, stortte de wereldhandel in rap tempo ineen. Bedrijfssluitingen, massawerkloosheid en diepe armoede brachten honderden miljoenen mensen tot wanhoop. De vakbonden tekenden bij herhaling protest aan tegen de ingrijpende gevolgen van neergaande economie. Maar per saldo moest iedereen de broekriem aanhalen, en bij de laagstbetaalden, deed dat het meeste pijn.

- Het is een weinig benoemd gegeven dat op de eilanden maar weinig bedrijvigheid was, en er dus ook maar weinig werkgelegenheid. Er waren veehouders, landbouwers, tuinbouwers en vissers, wat winkeliers en gemeentelijke ambtenaren, maar verder was het bepaald niet makkelijk om ergens een vaste aanstelling te krijgen. Wie bij de tram werkte, was verzekerd van een vast inkomen, en trammedewerkers waren zeer loyaal naar hun werkgever. De RTM had het vanaf de Eerste Wereldoorlog financieel niet makkelijk, en dat vertaalde zich o.a. naar de salarissen. Dus werken bij de tram was zwaar en matig betaald, maar toch was men trots op het werk en het bedrijf. De vakverenigingen op socialistische grondslag konden in

Rotterdam nog wel eens een staking uitroepen, bij de harde werkers uit de gelovige kringen op de eilanden, heerste vaak berusting in het lot dat gedragen moest worden. Bovendien was de RTM-directie weinig tolerant naar actieve vakbondsleden. Het waren zware tijden.



Werklozen moesten zich in de Crisisjaren dagelijks melden in het stempellokaal. Velen ervoeren dit als zeer vernederend.



O.a. het Stadion Feijenoord werd gebouwd als werkverschaffingsproject. Tientallen extra RET-trams brachten bezoekers naar het stadion. Olympiaweg, 2 mei 1937.

Bronnen:

- Bron artikel 'Rumoer': Delpher, dagblad 'Het Volk' van vrijdag 30 december 1932, bladzijde 14. Auteur onbekend. Link naar originele publicatie: <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011117232:mpeg21:p014>.
- Bron artikel 'Afbraak der lonen': Delpher, dagblad 'De Tribune' van woensdag 30 januari 1935, bladzijde 4. Auteur onbekend. Link naar originele publicatie: <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010481893:mpeg21:p004>.

- Bron artikel 'Verhouding Kamer': Delpher, dagblad 'Algemeen Handelsblad' van donderdag 19 maart 1936, bladzijde 11 . Auteur onbekend. Link naar originele publicatie: <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010664662:mpeg21:p011> .
- Afbeelding 66ix.1: stempellokaal - Fotograaf onbekend. Bron: Nationaal Archief.
- Afbeelding 66ix.2: Stadion – Fotograaf onbekend. Bron: KLM/ROVM-digitaal.