Contributed by Bruno De Wit
vrijdag, 29 januari 2010 - Last Updated vrijdag, 29 januari 2010



Toen de geheime nota uitlekte in de pers dat Opel-Antwerpen de deuren zou moeten sluiten was iedereen terecht geschokt door de patronale arrogantie. In 2002 speelde zich in Mechelen ongeveer een gelijkaardig scenario af. De SAP kwam toen in het bezit van een vertrouwelijke nota waaruit duidelijk bleek dat de directie een mediaopleiding kreeg om leugens te verkopen over de eerder positieve economische toestand van FCI-Mechelen..

Resultaat: 400 mensen op straat. FCI-Mechelen werd gesloten met een leugen. Over deze periode hebben wij bericht. U kan dit verder nalezen op deze site in het hoofdstuk "sociaal-syndikale" .Wij hadden een gesprek met toenmalig ABVV-hoofdafgevaardigde Rudy Sohier.

De werknemers van FCI-Mechelen werden in 2002 geconfronteerd met ‘vertrouwelijke informatie’ van de directie. Hoe reageerden jullie hierop?

R.S: Begin 2002 vernamen we van op het hoogste bestuursorgaan (de Franse moederholding Areva) dat Mechelen moest sluiten. In die raad van bestuur zetelen ook mensen van de vakbonden, als een soort waarnemers. Maar die hebben zwijgplicht, met dus enkel een observerende, luisterende functie. Zij mogen dus met de verkregen informatie niets aanvangen. Enkele van die vakbondsmensen hebben ons gecontacteerd in het voorjaar van 2002. Op straffe van juridische vervolging heeft iemand j ons toch op de hoogte gebracht dat er plannen bestonden om FCI-Mechelen te sluiten. Niemand van de werkgevers in Mechelen wou dit ontkennen of bevestigen.

Al zaten we toen in een periode van economische werkloosheid t.g.v. de economische crisis die in gans Europa heerste. Op een ondernemingsraad stelden we dan de vraag wat de plannen waren met de vestiging in Mechelen. Volgens de directie was er weinig aan de hand en hoopten zij op een economische heropleving. Maar ze vroegen wel maximale flexibiliteit op vele vlakken. Aangezien ze in mei 2002 ontwijkend antwoordden op onze vragen en maar men ons uitnodigde op een Europese ondernemingsraad, en op hetzelfde moment een buitengewone OR plande, hebben wij dit geboycot.

In de periode daaraan voorafgaand was onze directie niet aanwezig om te antwoorden op onze vragen want de directie volgde een mediaopleiding om te kunnen communiceren over de sluiting. Zij hadden dus de opdracht gekregen dat ze moesten oefenen om te communiceren over de sluiting, maar er werd op gehamerd daar niets over te lossen vóór de Buitengewone OR en de Europese OR die gepland waren in juni 2002. Op hetzelfde moment van de Europese OR hebben wij ook die Buitengewone OR geboycot waarop ze sluiting gingen aankondigen.

Wij hebben diezelfde dag de eerste manifestatie gevoerd. Wij brachten de werknemers op de hoogte over de nakende sluiting. En de directie beweerde, tegenover de media, met de hand op het hart, dat dit een leugen was. Dat zij toen staalhard logen kwam de dag nadien boven water bij de intentieverklaring van de sluiting. Bovendien lekte in augustus uit dat zij een mediatraining kregen in mei/juni 2002 en zeer goed hadden opgelet.

Contributed by Bruno De Wit
vrijdag, 29 januari 2010 - Last Updated vrijdag, 29 januari 2010

Economische redenen waren er toch niet echt voor de sluiting?

R.S: Die waren er inderdaad helemaal niet. Tot einde 2001 stonden wij aan de top in Europa. Wij waren het ‘paradepaardje’ van de groep. In de periode ’99-’00 zijn er nog volop investeringen gedaan van meer dan 25 miljoen €. Voor een klein bedrijf als het onze was dit een massale investering. Wij maakten in die periode ongeveer 20 miljoen € winst! Ze waren met een stappenplan bezig om alle andere Europese Plants te sluiten, een echt sluitingsscenario.

Bij Opel wil men de uitgelekte nota over de sluiting als extra munitie gebruiken in de onderhandelingen. Was dat bij jullie toen ook het geval?

R.S: Wij hebben die bekomen informatie gebruikt om de werkmensen op de vloer dichter bij ons te krijgen. Eerst zegt de directie dat we leugenaars zijn, om de volgende dag de sluiting aan te kondigen. Men probeerde ons zaken voor te liegen. En dan kwam jullie bewijs zodat de werkmensen nog meer aan onze kant kwamen te staan. Dit was dan ook het enige dat we met die informatie konden aanvangen. De acties waren nog wel bezig maar de fatale klap zat er aan te komen.

FCI maakt deel uit van een grote multinational. Zie je parallellen met de vakbondswerking bij Opel?

R.S: FCI maakt deel uit van de Franse nucleaire holding Areva. Er was wel een Europese OR maar buiten enkel losse contacten was er toen niet veel. De wijze waarop ze bij Opel te werk gaan was een vakbondswerking waar we naar toe aan het evolueren waren. Eigenlijk stond het bij ons nog in de kinderschoenen.

Hoe ervaar je de ‘Wet Renault’? In het geval van Opel wordt die serieus in vraag gesteld.

R.S: Het heeft ons niet zozeer geholpen maar wel meer tijd en kracht gegeven om de mensen achter ons te krijgen, want daar hadden we wel tijd voor nodig. In dat opzicht was het voor mij niet echt een hulpmiddel voor de vakbonden. Ik heb de wet Renault niet echt als een hulpmiddel gezien. De directie op het niveau van Areva was al jaren bezig om de sluiting voor te bereiden. Begin 2001 zijn ze stelselmatig orders beginnen af te leiden. Machines uit oa Nederland werden geïnstalleerd waarvan de productie op zijn ‘retour’ was.

We hebben dat verschillende keren aangeklaagd op de OR. Het was, zegde de Directie, een ‘moneymaker’ omdat het grote volumes waren maar ze hebben zich gericht op één product, daar waar we vroeger een grote verscheidenheid produceerden. Achteraf gezien , als je alle stukjes bij elkaar legt, was het een strategie om de productie zo te organiseren dat het bedrijf op den duur toch onrendabel moest worden, zonder toekomstvisie. Zo zit je dus twee jaar achter op het schema van de directie. Via de wet Renault mag je als vakbond enkele vragen stellen, honderden vragen zelfs, maar op de cursus communicatie van de directie hebben zij op al die vragen al een antwoord gezocht en gevonden. Het was dus niet mogelijk om daar een afdoend gebruik van te maken.

Karel Gacoms liet in de krant Metro van 25 januari optekenen dat solidariteit niet uit de lucht komt gevallen. Hoe hebben jullie dit ervaren?

R.S: Aan solidariteit moet je werken. Telkens als er aan een of ander bedrijf problemen waren, waren wij, net als op bepaalde momenten de mensen van ACV, als delegatie aanwezig. Dat wordt niet vergeten door de andere collega’s. Solidariteit is een werkwoord voor mij.

Je moet er inderdaad niet aan twijfelen dat syndikalisme moeilijker is dan een bedrijf te leiden. Ik kende de delegatie, zoals Rudy Kennes, van Opel al van in 1987 en zij hadden toen al zeer nauwe contacten met de mensen in Duitsland. Solidariteit die betoond wordt voor Opel valt dus inderdaad niet uit de lucht.

Contributed by Bruno De Wit
vrijdag, 29 januari 2010 - Last Updated vrijdag, 29 januari 2010

Zie je een toekomst voor een syndikalisme dat het kapitalisme bekampt, zoals ook Karel Gacoms het stelde in datzelfde interview? Een syndikalisme dat dit niet doet, hoeft voor hem niet.

R.S: Paul De Grauwe gaf zijn opinie in de Standaard van 26 januari waarin hij stelt dat het kapitalisme niet overgelaten mag worden aan de kapitalisten, want anders maken ze het toch kapot. Dus volgens hem moet er geen andere weg komen, de kapitalisten zelf zullen daar wel voor zorgen. Gacoms heeft gelijk want elke rechtgeaarde syndikalist bekampt die bedrijfsleiders die aan ‘wild kapitalisme’ doen. Wij hebben gevochten tegen Areva, voor onze job, dus eigenlijk tegen het kapitalisme.

Opel, Audi, Inbev,…dat is syndikalisme dat strijdt tegen het kapitalisme. Dat wordt niet verteld in de kranten, maar daar gaat het uiteindelijk over. Wij willen een wereld waar men rekening houdt en respect heeft voor werkmensen. Dan spreken we niet meer over het kapitalisme in zijn huidige vorm, maar dan spreken over een andere maatschappijvorm. Dat zal nog niet direct het socialisme zijn , maar wel een weg daar naartoe. De paniek is groot bij de werkgevers!