Contributed by Fred Guldentops
dinsdag, 26 oktober 2010 - Last Updated dinsdag, 26 oktober 2010



N.a.v. de recente spoorstaking ontvingen wij volgend artikel van Fred Guldentops, spoorwegarbeider en actief in het Comité voor een Andere Politiek (SAP-Web): Op 18 oktober, net als in 2009 rond ongeveer hetzelfde tijdstip, was er dit jaar een 24-urenstaking bij de NMBS, ditmaal enkel gesteund door de socialistische vakbond, vorig jaar nog onder gemeenschappelijk vakbondsfront. We willen het sociaal conflict belichten vanuit de Europese liberaliseringspolitiek van de publieke dienstverlening, en van de afbraak van sociale verworvenheden onder het mom van ‘competitiviteit’ en ‘concurrentie’.

In zekere zin heeft elk sociaal conflict in een bedrijf een bredere maatschappelijke relevantie (hoe is onze economie en onze samenleving georganiseerd?), maar bij het openbaar vervoer is die link duidelijker dan elders. Daarom gingen we vorig jaar in op de politieke standpunten aan het stakingspiket (zie http://www.anderepolitiek.be) en willen we nu uitzoeken wat er sindsdien veranderd is, zowel in het sociaal conflict zelf, als in de beeldvorming in de publieke opinie.

“Actuele toestand”

Zo een klassieke militantenbijeenkomst bij de spoorvakbonden, waar wij als militanten ongeveer om de 4 maanden naartoe gaan, heeft meestal 3 punten punten op de agenda:

- Actuele toestand
- Situatie bij… (bijvoorbeeld, “goederenvervoer”, “loketten internationaal”, …)
- Allerlei

Hoe ziet de actuele toestand eruit na de staking van vorig jaar? Wat de situatie van het goederenvervoer betreft, is het sociaal overleg serieus geblokkeerd geweest. Op een militantenbijeenkomst eind 2009 stemden de meeste gewesten unaniem tegen een verdere filialisering. De sociale onderhandelingen tussen directie en vakbondsvrijgestelden verliepen daardoor veel moeizamer, omdat de directie veel diepgaandere en snellere herstructureringen wilde doorvoeren dan de vakbond aan haar achterban kon verantwoorden. De filialisering van de

goederenafdeling is echter een feit, de actuele strijd gaat nog over hoeveel er te redden valt, op gebied van statutaire arbeidsplaatsen (door een kleiner of groter deel van B-Logistics al dan niet bij Infrabel onder te brengen)

“Sorry calls…”

De aanvallen op andere afdelingen van de publieke onderneming zijn ondertussen wel al ingezet. Diegenen die nog geloven dat liberalisering niet hetzelfde is als privatisering, en dat goederen niks met reizigers te maken hebben, dat is zoals kikkers die zichzelf wijsmaken dat de pot met water die op het vuur staat niet warmer wordt, en dat ze er nog gerust in kunnen blijven verder zwemmen zijn. In dat opzicht is het belangrijk om de situatie bij ICTRA, de computer- en telecommunicatieafdeling van de Holding, of “IT” te belichten. Deze wordt geleidelijk aan, en buiten de greep van het collectief overleg, geprivatiseerd. De uitbesteding van de commercialisering van glasvezel enkele jaren terug, wordt nu ook een paard van Troje om de activiteiten van de volledige informatica en telecommunicatiesector naar de privé over te hevelen.

We zien daar ondermeer dezelfde mechanismen van belangenvermenging die we bij de herstructurering van andere openbare diensten hebben meegemaakt. Een directeur IT-afdeling van de NMBS Holding zit bijvoorbeeld ook in de bestuursraad van het voormalige glasvezelbedrijf dat nu de informatica-activiteiten voor de spoorwegen overneemt. Johnny Thys zat destijds als Postbaas ook in de raad van bestuur van CVC, het investeringsfonds dat de Post ondertussen grotendeels heeft overgenomen. En aangezien informatica een sleutelactiviteit is binnen elk bedrijf, kan daarmee de ganse onderneming in het vizier komen van een privatisering.

En zelfs in de huidige, nog niet zo ver gevorderde fase van outsourcing leidt de “semi”-privatisering van de IT-sector al tot kafkaiaanse situaties. Onderstationschefs op het perron beschikken in de regel over 1 computer in het bureau om het treinverkeer te volgen en telefoonnummers van treinbegeleiders op te zoeken, 1 vaste telefoon in het bureau, en over 1 mobiele telefoon om op de perrons te gebruiken. Om misbruik te voorkomen is het bereik van de mobiele telefoon beperkt tot “interne” nummers van de spoorwegen. Wie daarmee naar zijn vrouw wil bellen tijdens de diensturen, krijgt de vriendelijke boodschap “sorry, calls to this national number are not authorized.” Wanneer er problemen zijn met het opstarten van de computer of met de vaste telefoonverbinding, of met de luidsprekers in het stations, moet men daarvoor de IT-dienst van ICTRA contacteren, die dan hetzij van op afstand, hetzij met een technieker ter plaatse, het probleem verhelpt. Maar wanneer recentelijk bij de werken in Brussel-Schuman de vaste telefoonverbinding én de computer voor de zoveelste maal in panne viel, omwille van de werken die ze er aan het uitvoeren zijn (waarbij vaak een kabel ergens geraakt wordt), kon de onderstationschef van dienst enkel met de mobiele telefoon hulp inroepen. Met de vriendelijke boodschap als antwoord: “Sorry, calls to this national number…”

Daarnaast zijn er hervormingen bij de loketten, sluiten van kleinere stations, verhoging van de prijs van de tickets en de problematiek van de aanwervingen: voor een groot deel van de omgekeerde bevolkingspiramide (relatief veel oudere of pensioengerechtigde werknemers) is geen equivalente vervanging op komst. Ondermeer omdat de situatie bij Logistics strop zit, maar vermoedelijk ook omdat de directie een doorbraak wil forceren rond het statuut, en in de toekomst zo min mogelijk statutaire aanwervingen wil aanwerven, om aldus de syndicale krachtsverhoudingen af te zwakken met het oog op verdere herstructureringen.

1. Syndicale strijd?

Het hoofdpunt van de militantenagenda is dan uiteraard: hoe de strijd verder organiseren? In vergelijking met vorig jaar was er dus geen gemeenschappelijk vakbondsfront deze keer. Bij veel militanten en aangesloten leden van de christelijke vakbond kwam dit als onbegrijpelijk over. Het was immers ACV-CSC transcom die enkele weken ervoor met een veel militanter en opruiender pamflet in de stations was langs geweest: “de directie wil ons statuut afpakken”. Verscheidene

militanten hebben bij de “eenzijdige” staking trouwens de overstap gemaakt naar de socialistische vakbond, ook al omdat ze onzeker waren over het uitbetalen van de stakingspremie door hun vakbond, wanneer ze zouden beslissen om mee te staken. Andere christelijke militanten die vorig jaar gestaakt hebben, zijn bijvoorbeeld nu wel komen weken. Niet dat we de socialistische vakbond in alle opzichten boven de christelijke willen plaatsen, maar de situatie toont wel aan dat de aanwezigheid van 2 grote vakbonden in bepaalde situaties de verdeel- en heerspolitiek (die door de directie al voldoende uitgespeeld wordt) nog kan versterken.

Over de opbouw naar de staking toe, en de communicatie en mobilisatie voor de achterban, valt ook wel wat te vertellen. In september kregen we al een aantal keren informatie over een (mogelijke) stakingsaanzegging, die dan telkens verplaatst werd. De syndicale onderhandelaars zitten uiteraard in een delicate situatie, waarin onder grotere druk van bovenaf dan vroeger diepgaandere herstructureringen van de openbare dienst worden opgelegd. Maar een onduidelijke communicatie maakt het voor militanten op de werkvloer niet gemakkelijk om goed te kunnen mobiliseren en het belang van de staking uit te leggen. Op de afgeblazen stakingsdag van 11 oktober (die later naar 18 oktober werd verplaatst) waren er verschillende afdelingen en depots van machinisten en treinbegeleiders die toch het werk neergelegd hebben. Bij andere collega’s, die op die dag in het station moesten werken in een chaotische toestand, werden deze acties, en dan vooral het gebrek aan communicatie eraan, niet altijd gewaardeerd.

Discussie over stakingspercentages

De juiste cijfers van deze laatste staking hebben we nog niet gekregen, maar die van 2009 haalde een stakingspercentage van 30%, wat vermoedelijk minder was dan de jaren daarvoor. In absolute cijfers zou dat betekenen dat een dikke 10 000 personeelsleden gestaakt hebben. Aan de vooravond van deze staking vreesden sommige vakbondsverantwoordelijken dat we nu niet aan dit getal zouden geraken. Vermist deze staking finaal slechts door één van de beide ‘grote’ vakbonden ondersteund werd, kan dat kloppen, en zou het eerder in de richting van 20% zijn. De directie speelt dit soms uit, door aan de vakbonden te zeggen: “kijk eens, er was 80 percent dat wou komen werken”. Toch moeten deze cijfers in een context van bekene worden. Een groot deel van het spoorwegpersoneel werkt in ploegen, gemiddeld meestal tussen de 4 en 5 shiften per week op jaarbasis (bij het huidige gebrek aan personeel veeleer 5 dan 4, maar goed). Diegenen die bijvoorbeeld in het weekend gewerkt hebben, staan ’s maandags vaak op “rust”, en worden dan niet meegerekend in de stakingspercentages door de directie. Ondergetekende heeft persoonlijk zelf moeten aandringen bij de directie om na een uitgestelde opleidingsdag in staking te ‘mogen’ staan.

Bij de discussie met werkwilligen komt trouwens vooral het financieel aspect naar boven als argument om niet mee te staken, niet het afwijzen van de staking op zich. “Ik verlies ongeveer 50 euro hiermee”. Daarnaast zijn sommigen nog “in stage”, en willen contractueel aangeworvenen vaak ook minder risico’s willen nemen, of althans beweren dat te willen doen. De hoge woningprijzen en onzekerheid op de huisvestings- en arbeidsmarkt spelen daarbij een rol volgens de “werkwilligen”. In praktijk zal niemand waarschijnlijk van honger omkomen door 1 of zelfs meerdere dagen te staken, maar het algemeen politiek klimaat en de economische onzekerheid zullen vermoedelijk ook een rol spelen in de motivering ervan. Op sommige seinposten tenslotte hadden verschillende mensen “verlof” genomen die dag, vermoedelijk ook om de staking niet te willen breken, en op een passievere manier in verzet te gaan.

Ook onder syndicalisten heeft men er vaak een discussie over, met grosso modo twee stromingen, waarbij de ene vindt dat men “iedereen moet trachten te overtuigen om aan de staking deel te nemen”, en de andere vooral “strategische wil actievoeren” wil bezetten. Wanneer de belangrijkste seinposten in staking gaan, of een deel van een belangrijke spoorverbinding wordt bezet (zoals bij de actie daags nadien van een onafhankelijke vakbond), dan hebben we ook ons resultaat behaald en onze macht aan de directie getoond.

Politiek klimaat in de onderneming: “gewijzigde machtsrelaties”?

De houding van het personeel ten opzichte van een syndicale actie is uiteraard niet enkel afhankelijk van de actie en de voorbereiding door de vakbonden, maar ook van het algemeen bedrijfsklimaat, en ook van de algemene politieke mentaliteit op een bepaald moment in de samenleving. Wat betreft het bedrijfsklimaat zeggen veel anciens “de schone tijd van de spoorwegen is voorbij”. Dat is natuurlijk een gemakkelijke uitspraak waarbij het gras vroeger altijd groener is, maar toch. De herstructurering en opsplitsing van de spoorwegonderneming sinds 2005, gaat gepaard met een andere managementstijl en andere verhoudingen tussen collega’s. De opsplitsing op zich werkt al de solidariteit niet altijd in de hand. Vroeger kon je als werknemer vaak een carrière uitbouwen met bijvoorbeeld een passage zowel bij Infrabel als bij de NMBS vervoersmaatschappij. Seingevers of omroepers op de seinpost waren dikwijls rangeermeester, een onderstationschef werkte dikwijls een aantal jaren (of soms zelfs tegelijkertijd) op de blokpost als in het station. Nauwe samenwerking tussen de verschillende afdelingen is ook noodzakelijk om het treinverkeer vlot en in een collegiale sfeer te laten verlopen. Kennis van elkanders bevoegdheden kan daar ook toe bijdragen. Nu is er op zeker niveau altijd wel een tegenstelling tussen ‘veiligheid’ en stiptheid, die ook in een ééngemaakt bedrijf nooit volledig weg te denken is. Maar de verschillende afdelingen – in de stations staat men sinds recentelijk bijvoorbeeld in verbinding met een andere dispatching dan op de seinposten – kunnen die belangen als tegengestelde belangen van een ‘andere bedrijf’ ervaren, en dat komt de collegialiteit niet altijd ten goede. “De spoorweg was vroeger één grote familie”, is een andere veel gebruikte uitspraak van oudere spoorwegmedewerkers.

Een aantal nieuwe opleidingen die de directie voor het spoorpersoneel van de afdeling “reizigers”, organiseert, legt trouwens de nadruk op zelfstandigheid ten opzichte van de andere afdelingen van de spoorweg. Bij de opleiding over de stiptheid wordt er bij het stationspersoneel de nadruk gelegd om zich met hun taken bezig te houden, en niet te veel tijd te verkwisten bij bijvoorbeeld de collega’s van de loketten, die ook hun eigen bevoegdheden en verantwoordelijkheden hebben. De overlapping van taken of diensten die er nu nog in de praktijk vaak bestaat – rangeermeesters die loketten schoonmaken bijvoorbeeld, wil men er blijkbaar uithalen. Zelfs een nieuwe cursus voor het personeel op de perrons “Omgaan met diversiteit” kan men gedeeltelijk: begrijpen als een overgang naar een andere bedrijfscultuur en ideologie: “Mensen zijn verschillend (qua nationaliteit, mentaliteit, intelligentie, opvoeding, overtuiging enzovoort) en we moeten daarmee leren omgaan”. Een deel van de onderliggende boodschap daarbij zou kunnen zijn dat we allemaal verschillende belangen hebben. De cursus gaat in praktijk trouwens over “omgaan met diversiteit en agressie”, waarbij er een “autoriteitsinflatie” in de samenleving zou bestaan, met “gewijzigde machtsrelaties” en minder respect voor gezag in het algemeen. Deze opleidingen zijn vermoedelijk goed bedoeld opgevat en bevatten soms wel interessante tips om personeel dat in de openbare dienst werkt verder te helpen, maar de nadruk op individualisering anderzijds wel een cultuur van collectieve belangen en bewustzijn, waar een syndicale actie bij uitstek op moet steunen, in de verdringing brengen.

Organisatie van het stakingspiket

Het belang van machtsrelaties, en van krachtsverhoudingen aan te voelen, is een stakingspiket een uitgelezen plaats. Vakbondsverantwoordelijken hameren er terecht op om talrijk aanwezig te zijn, om ook op het terrein zelf het belang van de staking duidelijk te maken. Bij de Brusselse syndicale afdeling, meestal “vliegende piketten” omwille van de verschillende uurroosters van de afdelingen waar gewerkt wordt, is er daar wel een traditie van strijdbaarheid en organisatie. Verschillende posten worden bemand met een kleine 100 aanwezigen in totaal op de 24 uur (neem een kleine 50 man present gedurende één bepaalde periode). Barbecue, voetzoekers, fakkels, hout en bidons, het materiaal is aanwezig. Desondanks is duidelijk dat bij slecht één stakingspiket per jaar, bepaalde vaardigheden terug opgekrikt moeten worden. “waar moeten we onze auto parkeren? (gebruiken we de parking van de directie of betalen we onder het station)?” “Bij welke ingang moeten we met veel staan, waar met weinig?” “Zijn er nog zijingangen”, “laten we uitzonderingen binnen of niet?- bijvoorbeeld privéfirma’s die in hetzelfde gebouw werken of een dienst voor de NMBS moeten

uitvoeren?” Het zijn vaak vragen waar op het moment zelf een antwoord moet op gevonden worden, bij gebrek aan ervaring, en aan praktische en ideologische discussie om het piket voor te bereiden. Het belang van krachtsverhoudingen, organisatie en ordewoorden, wordt bijvoorbeeld zeer concreet duidelijk wanneer je als militant na de actie je auto terug gaat “afhalen” op de directieparking, maar wanneer de werkwilligen er dan plots in de meerderheid blijken te zijn en hun macht gebruiken om de parking af te sluiten, naar buiten toe…

Eux aussi, ils en ont marre!

Het zijn niet zelden ook de militanten aan het piket die het vooroordeel van een “corporatistische, asociale staking”, ontkrachten. Het vliegend karakter van de spoorpiketten in Brussel-centrum geeft trouwens veel potentieel om de strijd naar buiten toe te verdedigen, in de ‘publieke belangstelling’. Zo ontstond na een discussie tussen vakbondsmilitanten en taxichauffeurs bij Brussel-Zuid, het idee om een gezamenlijke actie op touw te zetten… en hun eisen te verdedigen. “parce que eux aussi, ils en ont marre!”…

Maar daarmee komen we bij een fundamentele discussie bij het sociaal conflict, namelijk de strijd om de publieke opinie, die maar kan gewonnen worden wanneer de inzet van de strijd een groter dan enkel sectorieel belang kan aantonen…

2. Strijd om de publieke opinie… politieke strijd?

“Het land ligt plat.” Met gevoel voor overdrijving – de titel sloeg immers niet op de politieke impasse maar over de 24-u staking, belichten de media het sociale conflict. Ingaan tegen een negatieve heersende opinievorming is niet gemakkelijk. En ook hier waren er onder syndicalisten grosso modo twee grote stromingen te herkennen. Franstalige militanten van de Brusselse gewestelijke verdeelden een week voor de staking een pamflet in de stations, voor de reizigers. De nederlandstalige afdeling verkoos dat niet te doen, om geen olie op het vuur te gieten, of niet het risico te lopen dat één van de militanten ‘op zijn bakkes’ zou krijgen. Dat is een verschil in strijdbaarheid, maar misschien ook een andere inschatting van de krachtsverhoudingen: zijn de syndicale krachten alleen sterk genoeg om die strijd te winnen, of gaan we met enkele pamfletten tegen de moderne commerciële massamedia een gevecht van David tegen Goliath aan? De nederlandstalige nationale vakbondsleiding koos daarom voor het promoten van een publiek standpunt van Jos Digneffe, gepubliceerd in zowel de standaard als de Morgen. (Ik weet niet of Gerard Gelmini een vergelijkbaar standpunt of mediaoffensief langs Franstalige zijde ontwikkeld heeft). Volgens ons sluit de ene methode de andere niet per definitie uit, maar in een Franstalige publieke tribune bij de staking van vorig jaar 2009, zeiden Alaluf en Gobin, academici, het al: de strijd voor een publieke goederenvervoersector zal niet louter syndicaal, maar in de eerste plaats “politiek” gewonnen worden. “Het zullen de “kiezers” zijn, niet de vakbonden, die gaan beslissen of en hoe we onze openbare dienst zullen behouden”

Alternatieve actievormen ?

Als de stelling van die publieke intellectuelen klopt, dan is dan natuurlijk de vraag op welke manier “de kiezers” aan de kant van de syndicalisten te krijgen voor het behoud en de uitbouw van een degelijke publieke dienstverlening die voor iedereen toegankelijk is. Na de staking ontstond er zowel bij het spoorwegpersoneel als in een deel van de publieke opinie de discussie over alternatieve actievormen, met name betaalstakingen. Ook binnen de vakbond is daar al in vorige jaren ter sprake gekomen, maar meestal kort afgewimpeld vanwege de praktische onhaalbaarheid, en vermeende ineffectiviteit. Men kan niet alle treinbegeleiders verplichten om mee te staken, dus men kan als reiziger een boete riskeren. Nochtans, en de spoorwegen zijn misschien groter en complexer, bij De Lijn zijn er de vorige jaren wel betaalstakingen georganiseerd die op steun van de gebruikers konden rekenen. Waar een wil is, is een weg, en we willen die extra acties niet noodzakelijk als ‘alternatief’ voorstellen om geen echte staking meer te organiseren, maar integendeel als extra strijdmiddelen om de krachtsverhoudingen om te buigen.

In de gewijzigde omstandigheden binnen het mondiaal kapitalisme hebben we trouwens in andere sectoren voorbeelden van syndicale strijd waar de arbeidersbeweging met minder ‘klassieke’ actievormen toch een belangrijke overwinning behaalde. Het geplande collectief ontslag begin dit jaar bij INbev, werd tegengehouden, niet door een echt ‘stakingspiket’, wel door een blokkadepiket, in combinatie met een doordachte communicatie naar, en steun van, de publieke opinie.

Arbeiderscontrole binnen de vakbond?

Om alternatieve actievormen binnen een grote vakbond op touw te zetten, zal wel meer discussie en mobilisatie vragen dan nu het geval is. Discussie waarbij alle militanten, of gewoon aangeslotenen, worden aangemoedigd om hun ideeën daaromtrent concreet voor te stellen en gezamenlijk uit te werken. Gezamenlijke discussie ook tussen syndicalisten en centrales van verschillende sectoren, om de ideeën concreet vorm te geven. Maar ook dit zal gewijzigde machtsrelaties vereisen, maar dan binnen de vakbond zelf. Een cultuur van echt stemmen voor een bepaald voorstel, militanten die mee de agenda van de militantenraden bepalen, rechtstreekse syndicale verkiezingen zoals in andere sectoren… het staat nog niet overal op de agenda, maar het kan de creativiteit, slagkracht en steun van de publieke opinie voor het sociaal conflict en de syndicale actie enkel ten goede komen. Nochtans ontstaan er kiemen van arbeiderscontrole al in deze periode van verhoogde sociale strijd. Militanten hébben vorig jaar gestemd tegen de filialisering van de goederenafdeling, waarop het syndicaal overleg in een veel moeizamere fase geraakte, en de directie haar plannen minder snel dan verhoopt kon doorvoeren. Ook tegenover de syndicale leiding zijn de ‘individuele’ of ‘wilde’ acties van bijvoorbeeld maandag 11 oktober in en aantal depots (de oorspronkelijke datum van de staking die weer verplaatst werd), een soort indirecte vorm van arbeiderscontrole om de algemene staking niet nogmaals te verplaatsen; zij het dan wel dat die indirecte vorm de publieke opinie juist niet mee krijgt. We kunnen daarom alle militanten en aangeslotenen van de vakbond maar aanmoedigen om binnen hun centrale zoveel mogelijk concrete voorstellen te doen die de democratie in de vakbond verhogen. Alleen dan zullen de vooroordelen van de publieke opinie (“vakbond is een corporatistische bureaucratie”) kunnen overwonnen worden, en het terrein vrijgemaakt voor gezamenlijke solidaire acties tussen gebruikers en personeel (syndicalisten) van de openbare sector. En de syndicale strijd ook een echt politieke strijd worden.

3. Antikapitalistische strijd?

Voor de voorstanders die de syndicale strijd graag zien open bloeien tot een politieke strijd: politieke strijd is nog niet noodzakelijk een antikapitalistische strijd, al kan een breed gedragen en politiek vertaalde syndicale strijd in potentie wel hervormingen in zich dragen die de macht van de arbeidersklasse vergroten, en op die manier de tegenstellingen in het kapitalisme sterker in de verf zetten, opnieuw de noodzaak aan verdere strijd duidelijk maken enzovoort. Met één algemene spoorstaking per jaar, daarnaast weinig gecoördineerde kleinere acties en een antisyndicalistische stroming bij een deel van de publieke opinie, is er nog een lange weg te gaan van utopie tot wetenschappelijke praktijk. Maar het is wel een feit dat veel sociale conflicten en sociale acties van de laatste jaren een breder maatschappelijk, minder corporatistisch perspectief gekregen hebben. De klassieke “politieke spoorstaking” bij het begin van het allerheiligenverlof, of de staking voor loonsverhoging heeft plaats gemaakt voor het behoud of tegen de afbraak van de openbare diensten, waarbij de echte waardering voor de job, voor arbeid in het algemeen, en voor de organisatie van onze samenleving en ons economisch systeem, aan de horizon komt, en de oude gedachten van enkel “mijn pree en mijn extra verlofdag” stilaan afsterven. Door arbeiderscontrole, waar we nu eigenlijk slechts flarden of kiemen van zien, zowel in praktijk als in theorie op de syndicale agenda te zetten, kan die verruimde blik van de stakingsbewegingen misschien ook echt uitmonden in een versterking van de krachtsverhouding van de arbeidersbeweging tegenover de kapitalistische klasse.

Fred Guldentops, Comité voor een Andere Politiek