

# daad en gedachte

---

ORGAAN GEWIJD AAN DE PROBLEMEN  
VAN DE ZELFSTANDIGE ARBEIDERSSTRIJD

---

31-ste JAARGANG, NUMMER 2, FEBRUARI 1995

ISSN 1381-5199

## DAAD EN GEDACHT E

*Bij elke bijzondere handeling gaat het denken aan het doen vooraf. Bij het handelen van klassen of massa's blijkt de betekenis van het handelen pas achteraf. Hier gaat de daad vooraf aan het begrip.*

Theo Maassen

## ORGAAN GEWIJD AAN DE PROBLEMEN VAN DE ZELFSTANDIGE ARBEIDERSSTRIJD

GEEN VASTE ABONNEMENTSPRIJS

DE UITGAVE ZAL WORDEN BEKOSTIGD UIT  
VRIJWILLIGE BIJDAGEN

Redactie en administratie:  
Schouw 48-11  
8232 BD Lelystad  
Postgiro 30 76 95

## KANTTEKENINGEN BIJ DE STAKING VAN DE BUSCHAUFFEURS

OP 14 februari j.l., dat wil zeggen op Valentijnsdag, de dag waarop goede bekenden en gelieven elkaar een bloemengroet of iets dergelijks plegen te sturen, kwam er een einde aan de staking van de buschauffeurs bij het streekvervoer, die zo'n vier weken had geduurd. De drie bij het conflict betrokken partijen - het Verenigd Streekvervoer Nederland (VSN) en de Vervoersbonden van FNV en CNV - ondertekenden op die dag een akkoord, dat vanwege de datum het *V a l e n t i j n s p r o t o c o l* werd genoemd. Anders dan de naam zou doen vermoeden was de inhoud niet van dien aard dat de harten van de chauffeurs er sneller van gingen kloppen. Niet voor niets noemde *De Volkskrant* het een dag later "een dun akkoord".

Het Valentijnsprotocol is overigens een principe-akkoord waarmee o.a. de ondertekenaars instemden met een bindende arbitrage. Wat die in detail op zal leveren is bij het persklaar maken van dit nummer van *Daad & Gedachte* nog niet bekend. De bussen zijn weer gaan rijden maar bij de chauffeurs heerst onzekerheid. "We zullen toch zwaar moeten inleveren" heeft een van de regionale stakingsleiders verklaard<sup>1</sup>. Hij vertolkte wat algemeen werd gevreesd. Voorzitter W. Waleson van de Vervoersbond FNV liet een ander geluid horen. "De stakers kunnen met opgeheven hoofd weer aan het werk", verklaarde hij. Het klonk als een triomfkreet, maar een verslaggeefster van *NRC/Handelsblad* nam in de remise van de busonderneming Zuid West Nederland niets waar van een overwinningsroes: de sfeer was mat<sup>2</sup>. Het zojuist genoemde ochtendblad constateerde, dat de FNV, die zich evenals de beide andere betrokkenen tevreden toonde, enkele flinke veren heeft moeten laten.

Hoewel er dus over de uiteindelijke, definitieve afloop het laatste woord nog niet kan worden gesproken, is er niettemin, gezien het verloop van dit conflict, toch wel een aantal kanttekeningen te maken. Er zijn door de chauffeurs, door de vervoersmaatschappijen, door de onderhandelaars, door de vakbonden, door enkele rechtbankpresidenten alsmede door een organisatie die beweert het reizend publiek te vertegenwoordigen, dingen gezegd of gedaan, die als het ware commentaar uitlokken.

Wie, zoals wij, de gebeurtenissen van dag tot dag nauwlettend gevolgd heeft, zal meer dan eens het gevoel hebben gehad, dat hij keek naar een toneelstuk dat werd

1) NRC/Handelsblad van 15 februari j.l.

2) idem.

opgevoerd. Nu eens leek het alsof men een melodrama zag, dan weer bevatte het gebodene werkelijk alle elementen van een klassieke klucht.

Tot tweemaal toe werd er door een vervoersmaatschappij, of door een groep vervoersmaatschappijen, een kort geding aangespannen. De eerste keer gebeurde dat door één enkele werkgever, de in Twente en Salland busdiensten exploiterende OAD. De maatschappij wilde een stakingsverbod uitlokken op een tijdstip dat er bij deze onderneming nog niet werd gestaakt. Zeker is zeker, moet de directie hebben gedacht. Maar de president van de Zwolse rechtbank deed een geheel andere uitspraak dan men verwachtte: een eventuele staking van de OAD-chauffeurs werd niet verboden, maar integendeel volstrekt rechtmatig genoemd. Maar zoals het altijd in een echte klassieke klucht gaat, wat iedereen vervolgens verwachtte gebeurde weer evenmin. De chauffeurs die van de rechter mochten staken, staakten nu juist niet. Wat wij zojuist met een 'toneelstuk' hebben vergeleken wemelde van het begin tot het einde van dergelijke volkomen onverwachte effecten.

Wat te denken van een uitspraak in een tweede kort geding die door de Vervoersbond FNV voor een 'overwinning' werd uitgekregen omdat staken niet helemaal verboden werd, maar die door het VSN eveneens als een 'overwinning' werd beschouwd omdat er slechts gedurende een bepaalde periode van de dag mocht worden gestaakt? Het was een beslissing waarmee net precies min of meer datgene tot stand werd gebracht waar de vervoersmaatschappijen naar streefden, namelijk de door de chauffeurs fel afgewezen flexibele werktijden.

Er waren meer komische of tragikomische taferelen, zelfs te kust en te keur. Men was er getuige van, dat de Vervoersbond CNV akkoord ging met een cao die door de concurrerende Vervoersbond FNV als onvoldoende werd afgewezen. De Vervoersbond FNV bekritiseerde vervolgens de andere vervoersbond in krasse termen waarop, het leek wel alsof men met een stuk van Shakespeare te doen had, de concurrent opeens onthulde, dat de vertegenwoordigers van de FNV er aan de onderhandelingstafel praktisch nauwelijks bezwaren tegen hadden.

Wat voorts te denken van een bond, die zich akkoord verklaart met arbitrage, maar als puntje bij paaltje komt daar juist niet mee akkoord gaat? En wat te denken van ene andere vakbond, die zegt geen arbitrage te willen, maar deze op het laatste moment juist wél accepteert? Wat te denken van ondernemers die zich twee weken lang tegen arbitrage verzetten, maar dan opeen bereid zijn zich aan een uitspraak van arbiters te onderwerpen? Valt er niet beurtelings te lachen en te huilen om verslaggevers die in alle ernst komen vertellen dat er arbitrage zal plaats vinden, maar dat uitsluitend omdat zij het verschil tussen arbitrage en bemiddeling niet weten, zodat zij een bemiddelingspoging om de geesten rijp voor arbitrage te maken voor arbitrage houden?

Wat te denken van de reizigersvereniging Rover, die aan één stuk als woordvoerder van 'benadeelden' de verontwaardigde loopt te spelen, die telkens weer een kort geding aankondigt, maar dat tenslotte toch maar niet aanhangig maakt omdat "de tijd er nog niet rijp voor" zou zijn?

Nooit tevoren, komt het ons voor, is er een arbeidsconflict geweest met zoveel tegenstrijdige ontwikkelingen, zoveel onvoorziene en onvoorspelbare details waar achter de werkelijk van belang zijnde feiten schuil gingen. Desondanks is een analyse van de wezenlijke tegenstellingen zeer wel mogelijk. Zulk een analyse draagt ertoe bij dat achter de coulissen van het theater de werkelijkheid zichtbaar wordt van de echt strijdige en van de slechts schijnbaar strijdige belangen.

Allereerst moet worden vastgesteld dat het verzet tegen de reorganisatieplannen van

de busondernemingen niet van welke bond ook, maar van de werknemers buiten de bonden om is uitgegaan. Op 11 januari voerden de chauffeurs van het streekvervoer in Zeeland, in Groningen en in Drente 'wilde' acties waarmee zij het cao-overleg tussen de werkgevers en de bonden onder druk zetten. Ze waren verontwaardigd over de voorstellen die de werkgevers, verenigd in het VSN, op tafel hadden gelegd.

In Zeeland reden des morgens tussen vijf en zeven uur geen bussen van de NV Streekvervoer Zuid West Nederland. Het personeel van de Groningse autobusonderneming GADO en van de Drentse vervoersmaatschappij DVM legde van tien uur 's morgens tot twee uur 's middags het werk neer. Een woordvoerder van de Groningse chauffeurs noemde de voorstellen van de VSN "onaanvaardbaar". Een woordvoerder van de VSN vond de acties "voorbarig" omdat de onderhandelingen nog in volle gang waren. Een woordvoerder van de FNV constateerde een "grote actiebereidheid in het hele land". Een regionale bestuurder van de Vervoersbond FNV betreurde "dat de reiziger de dupe was van de wilde actie"<sup>3</sup>. Het was bij elkaar, wat men de 'proloog' zou kunnen noemen. Een paar dagen later ging het doek op voor het eigenlijke stuk. De bonden hadden begrepen dat ze alvorens iets te slikken hun tanden moesten laten zien.

- o -

Op zaterdag 14 januari besluiten de kaderleden van de Vervoersbond FNV dat er donderdag 19 en vrijdag 20 januari zal worden gestaakt. De vervoersbond CNV overweegt in actie te komen. De buschauffeurs eisen een loonsverhoging van 2,25 procent, meer atv-dagen en betere rusttijden. De werkgevers weigeren op de eisen in te gaan. Ze willen, wat de loonsverhoging betreft, niet verder gaan dan 1,8 procent. Maandagmorgen 16 januari besluit ook de Vervoersbond CNV tot staking.

Woensdagmiddag 18 januari hervatten de gezamenlijke streekvervoersbedrijven en de bonden de onderhandelingen. Op dezelfde dag dient in Zwolle een kort geding dat is aangespannen door de niet bij het VSN aangesloten streekvervoerder OAD. Volgens de bond zouden ook de 85 chauffeurs van dit bedrijf van plan zijn op donderdag de 19e de arbeid neer te leggen. De OAD verlangt dat daar een stokje voor gestoken wordt, omdat - zo betoogt mr. Hijmans namens deze busonderneming - dit bedrijf niets met het conflict tussen de bonden en VSN te maken heeft. Mr. E. Haan, de president van de Zwolse rechtbank, ziet het anders. Van hem mogen ook de buschauffeurs van de OAD gaan staken. De bond wrijft zich in de handen, maar van een bereidheid tot staken bij de chauffeurs van de OAD blijkt de volgende morgen weinig. Wat zij van de rechter mogen, doen zij niet.

Inmiddels hebben de VSN en de Vervoersbond CNV het woensdag 18 januari op een akkoord gegooid. De werkgevers deden een laatste bod. Ze stemden in met een loonsverhoging van 2,25 procent, maar dan in ruil voor flexibeler werktijden. Voor de christelijke bond was dat aanvaardbaar, voor de FNV-bond niet. Onder de druk van de achterban handhaafde die de eisen betreffende de werkgelegenheid en de vrije tijd.

De Vervoersbond FNV had een tweedaagse staking aangekondigd. Nadat er twee dagen waren verstreken werd het werk echter niet hervat. Het VSN had laten weten, dat het naar de rechter zou stappen als er ook in het daarna volgende weekeinde zou worden gestaakt. Dat gebeurde, maar desondanks spanden de werkgevers toch niet

---

3) NRC/Handelsblad van 11 januari j.l.

meteen een kort geding aan. Een woordvoerder verklaarde, dat bij een dergelijk kort geding een “zorgvuldige timing vereist” is<sup>4</sup>. De enig juiste ‘vertaling’ van deze woorden kan slechts aldus luiden, dat men een uitspraak zoals de Zwolse rechtbankpresident gedaan had liever niet wenste te riskeren en dat bij een wat langere duur van het conflict en toenemend ongemak van het reizend publiek de kans op een verbod van de acties allicht veel groter zou zijn.

De reizigersvereniging *Rover*, die weliswaar zegt het recht op staken te respecteren, maar die er nimmer voor terugschrikt om arbeiders bij openbaar of particulier vervoer die voor hun belangen opkomen zo zwart mogelijk af te schilderen, dacht er kennelijk net zo over. Er ging vrijwel geen dag voorbij waarop zij niet met een ook door haar aan te spannen kort geding dreigde. Maar het bleef bij dreigen en *Rover* zag tenslotte van een kort geding af. Woordvoerder Wiertz van de reizigersvereniging achtte de kans klein, dat deze een proces tegen de staking in het streekvervoer zou winnen<sup>5</sup>, zelfs nadat de president van de Utrechtse rechtbank op 24 januari had bepaald, dat niet het *gehele* busverkeer mocht worden stilgelegd.

Mr. L. Schuman achtte de actie tegen het VSN rechtmatig, maar hij verbood met onmiddellijke ingang staking gedurende ochtend- en de avondspits, omdat naar zijn mening een staking van 24 uur de 1,2 miljoen busreizigers en de bedrijven te veel dupeerde.

*Rover* was met de uitspraak van de Utrechtse rechter allesbehalve tevreden. “Reizigers kunnen niet blij zijn met die uitspraak”, zo luidde het commentaar. Wel ‘blij’ daarentegen waren én de werkgevers én de Vervoersbond FNV, uiteraard omdat zij aan de uitspraak van mr. Schuman niet dezelfde betekenis hechtten.

Als er *niet aan één stuk door* gestaakt mag worden, aldus die vervoersbond, dan mag er dus wel degelijk gestaakt worden. De rechter heeft het recht op staken niet aangetast. “We kunnen blijven staken; we hebben hartstikke gewonnen”, zei bondsvoorzitter Waleson. Woordvoerder Sleddering van het VSN zei: “Wij zijn blij dat onze vaste klanten weer op ons kunnen rekenen”<sup>6</sup>. Wat hij niet zei, omdat hij zich daarvoor wel wachtte, was dat rijden tijdens de spitsuren en staken tijdens de daluren in feite niet zo veel meer verschilde van datgene wat de werkgevers verwezenlijken wilden met de invoering van flexibele werktijden.

Na de rechterlijke uitspraak zijn de Vervoersbond FNV en de in de VSN-Groep verenigde werkgevers op 28 januari weer aan de onderhandelingstafel gaan zitten, samen met vertegenwoordigers van de Vervoersbond CNV. Om een goed klimaat te scheppen schorste de FNV-bond de staking voor de duur van het weekend op. Het overleg mislukte. Er werd een prestigeslag geleverd. Zou de FNV te veel toegeven, dan zou de staking minder noodzakelijk zijn geweest. Het CNV bleek voor de eigen geloofwaardigheid te vrezen indien het teveel in de richting van het FNV zou opschuiven. Men verkeerde in een patstelling. Mr. C. Nyqvist, de voorzitter van de raad van bestuur van het VSN verklaarde na afloop voorlopig geen oplossing te zien maar geen behoefte te hebben aan arbitrage. “Het tijdstip daarvoor is gepasseerd”, zei hij<sup>7</sup>.

Na het mislukte overleg verklaarde een woordvoerder van de FNV dat er overwogen werd om de acties “aan te scherpen”. Hij wees er tevens op, dat de onderhandelaars van de bond het afgelopen week-einde de eis voor extra atv-dagen hadden in-

---

4) *NRC/Handelsblad* van 21 januari j.l.

5) *De Volkskrant* van 7 februari.

6) *De Volkskrant* van 25 januari.

7) *De Volkskrant* van 31 januari.

getrokken en dat zij even-eens de eis om de door de VSN geboden loonsverhoging ook voor onregelmatigheidstoelagen van toepassing te verklaren hadden laten vallen. Op het moment dat hij dat zei rees in feite het doek voor het laatste bedrijf, ofschoon dat eerst enige tijd later speelde nadat de staking nog zo'n twee weken langer had geduurd.

- 0 -

Bondsvoorzitter Waleson mocht victorie hebben gekraaid, waaruit de overwinning nu eigenlijk bestond was niet erg duidelijk, het allerminst wel voor de chauffeurs. Nog onduidelijker was en werd het waarom, als er dan al een 'overwinning' was behaald, de vakcentrale FNV nog moest bemiddelen en wat verder nog andere bemoeienissen van buitenstaanders te betekenen hadden. Bij nadere beschouwing echter waren ze evenwel begrijpelijk.

Tot hen die zich in het conflict mengde behoorde, behalve de minister van sociale zaken, het Tweede Kamerlid R. Vreeman, de vice-voorzitter van de PvdA, die voorzitter van de Vervoersbond FNV was, maar nog altijd commissaris van de VSN-Groep is. Hij noch FNV-voorzitter Stekelenburg, die een bemiddelingspoging deed, boekte ook maar enig succes. Maar beider tussenkomst was een direkt gevolg van beider positie: die van Vreeman als commissaris van de werkgeversgroep, die van Stekelenburg als voorzitter van een instituut, dat geschapen is om de klassenvrede te garanderen.

Tegen het einde van de derde stakingsweek bleken werkgevers en vakbonden bereid om te praten met een commissie van goede diensten. De leden ervan - H. Lammers, de commissaris van de koningin in Flevoland, en prof. H. van Zuthem, die zich in het bijzonder verdiept in arbeidsverhoudingen - waren aanbevolen door de Vervoersbond CNV, waarmee al de voorafgaande weken de Vervoersbond FNV bijzonder fel overhoop lag vanwege de door de concurrerende bond - overigens niet zonder merkbare tegenzin van zijn leden - geaccepteerde cao.

Inmiddels bleek in de vierde stakingsweek, dat de strijd lust van de actievoerenden hen soms tot daden bracht die door een zogenaamd 'fatsoenlijke', de burgerlijke normen en wetten respekterende bond niet konden worden getolereerd. In kantines werden pamfletten opgehangen met de tekst "CNV-ers niet gewenst", in Almere zouden privé-auto's van CNV-ers beschadigd zijn en ook zouden er foto's van CNV-kaderleden zijn verspreid, omringd met een rouwrandje. In Roosendaal zou een werkwillige chauffeur zijn beschimpt en waren er elders nog meer gevallen van intimidatie. Hoe strijdbaar de Vervoersbond FNV zich ook mocht voordoen, dergelijk eigenmachtig optreden van onderop, zo maakte woordvoerder B. Duym bekend, kon niet worden getolereerd.

Wat de commissie van goede diensten betreft - die anders dan men in sommige bladen kon lezen, bemiddelen zou en niet arbitrer<sup>8</sup> - voor haar leek het pad geëffend in zoverre dat de Vervoersbond CNV zich bereid toonde om concessies te doen aan de stakende collega's van de FNV. Daarmee zou, volgens CNV-onderhandelaar T. de Jong, een akkoord haalbaar zijn. Twee dagen later, op 13 februari, bleken de twee bonden nog steeds lijnrecht tegenover elkaar te staan, met dien verstande echter dat de Vervoersbond CNV die zich voortdurend tegen arbitrage had verzet, deze nu opeen op voorstel van de bemiddelaars bleek te willen accepteren en dat de FNV-bond, die

---

8) Bemiddelaars plegen adviezen te geven, die partijen al dan niet kunnen opvolgen. Bij arbitrage dragen de arbiters een oplossing aan die bindend is en tot de aanvaarding waarvan met zich tevoren heeft verplicht.

voortdurend voorstander van arbitrage was geweest zich daar nu plotseling tegen verzette.

De stakingen bij het streekvervoer gaan door, zo scheen het. Maar na wederom nauwelijks twee dagen later, op zaterdag 15 februari, reden de bussen weer normaal. Nadat de ene verrassing op de andere en de ene teleurstelling na de andere gevolgd was viel, opeens en op z'n alleronverwachtst het doek. Alle partijen hadden toch maar ingestemd met het onherroepelijk laatste voorstel van de bemiddelaars om akkoord te gaan met arbitrage.

Basis voor de nieuwe cao is het half januari gesloten akkoord van het VSN en de Vervoersbond CNV. De lonen gaan met 2,25 procent omhoog en tot juni 1996 vallen er geen gedwongen ontslagen. Die overeenkomst wordt niet opengebroken maar, aldus de bemiddelaars, alleen maar "aangescherpt en verduidelijkt". Aan diverse andere eisen van de stakers wordt echter voldaan. Desondanks is de Vervoersbond FNV, die zoals wij zagen al van 'overwinning' sprak, tevreden. Zoals elke vakbond zich, ook over het slechtst mogelijke resultaat, tevreden toont als het er om gaat dat 'resultaat' voor de achterban te verdedigen. "De pijn is evenwichtig verdeeld", meent CNV-onderhandelaar T. de Jong. "De stakers hadden een beter resultaat verdiend", moet bondsvoorzitter Waleson toegeven. De werkgevers constateren, dat de zo fel afgewezen flexibilisering nu toch mogelijkheden heeft gekregen. Duidelijker kon het allemaal niet worden gezegd.

- 0 -

## DE VAKBONDEN BEKNELD TUSSEN TWEE PARTIJEN

Begin februari verscheen in *NRC/Handelsblad* een tamelijk uitvoerige beschouwing over de huidige positie van de vakbeweging. De desbetreffende analyse, ofschoon uiteraard niet overeenstemmend met onze zienswijze, bevatte niettemin enkele uitspraken, die op de problemen waarvoor de vakbonden zich gesteld ziet een duidelijker licht werpen dan de meeste bijdragen die men op gezette tijden, in wat voor bladen dan ook, over dit onderwerp pleegt aan te treffen.

"De vakbonden", aldus het stuk in genoemd blad<sup>1</sup>, "dreigen de laatste maanden steeds meer tussen twee partijen bekneeld te raken. Aan de onderhandelingstafel zitten ze tegenover werkgevers die de grootst mogelijke flexibiliteit willen tegen de laagst mogelijke kosten, in de vergaderingen met de achterban beginnen de leden zich openlijk hiertegen steeds meer te verweren."

Wat hier als iets van de laatste tijd geschilderd wordt is natuurlijk in zoverre geen nieuw verschijnsel, dat de vakbeweging sinds haar ontstaan als verkoopcentrale van de arbeidskracht en krachtens deze functie in een dergelijke positie heeft verkeerd. Nieuw echter zijn de omstandigheden die voortvloeien uit de huidige ontwikkeling van het kapitalisme. Die ontwikkeling heeft enerzijds konsekventies voor de ondernemers, leidt anderzijds ertoe - doordat de burgerlijke emancipatie van de arbeiders nu eenmaal voltooid is - dat men zich van het wezenlijke karakter van de vakbeweging meer dan

---

1) NRC/Handelsblad van 9 februari j.l.

ooit tevoren rekenschap geeft. Wat de oorzaak is geweest van de vakbondsmythe behoort tot het verleden.

Vandaar dat NRC/Handelsblad moet constateren:

“Onderhandelaars die inzetten op loonmatiging in ruil voor werkgelegenheid krijgen van hun achterban steeds vaker het verwijt, dat zij zich met een kluitje loze beloften in het riet laten sturen . . .”

Wat de krant, zeer begrijpelijk, niet constateert is dit, dat wat aan de onderhandelingstafel wordt geboden direkt hieruit voortspuit dat de vakbeweging een instituut van de kapitalistische maatschappij is. De maatschappelijke ontwikkeling bezorgt de vakbeweging, maar ook het ondernemersdom natuurlijk, steeds grotere moeilijkheden. Vele jaren geleden wees de scheidende secretaris en onderhandelaar van de Rotterdamse havenbaronnen er op, dat aan de onderhandelingstafel een *schijngevecht* wordt geleverd. “De heer Hülsker van de Transportarbeidersbond”, zo zei de heer Backx bij zijn afscheid van de Scheepvaart Vereniging Zuid, “beschouw ik als een vriend, maar als er over de cao onderhandeld wordt, dan voert ieder van ons een toneelstuk op met het oog op onze respektievelijke achterban.” Hij had ook kunnen zeggen - maar dat zei hij natuurlijk niet - om zowel de achterban van de werkgevers als die van de arbeiders tevreden te stellen, dat wil zeggen: zand in de ogen te strooien. Maar een dergelijk stukje theater heeft onder de huidige omstandigheden een steeds geringere kans op succes.

“Voor de bonden”, zo betoogde NRC/Handelsblad, “is het lastig manoeuvreren: een looneis ligt voor de hand, maar lost het probleem van de werkgelegenheid niet op. Tegelijkertijd is het wantrouwen van werknemers ten aanzien van werkgelegenheidsvoorstellen sterk toegenomen . . .” De arbeiders, zo wordt dan geconstateerd, hebben er geen vertrouwen meer in, dat het inleveren van loon werkgelegenheid zal opleveren.

Hun wantrouwen is niet alleen begrijpelijk, het komt ons ook in elk opzicht als gerechtvaardigd voor. Technische ontwikkelingen hebben ieder geloof aan volledige werkgelegenheid al sinds lang tot een hersenschim gemaakt. Dat bevriezing of zelfs inlevering van loon in elk geval tot ruimere werkgelegenheid zou voeren is een stelling die met reden de nodige twijfels oproept, onder meer ook de twijfel of zij die haar verkondigen er zelf wel in geloven. De vraag ligt voor de hand of het zogenaamd wenkend perspectief van een sterk dalende werkloosheid niet het kwakzalversmiddel is waarmee de arbeiders loonsverlagingen door de strot moeten worden geduwd.

Om het naïeve geloof aan een dergelijk wondermiddel te versterken grijpt de vakbeweging - instituut van de burgerlijke maatschappij zoals we reeds opmerkten - naar alle middelen die haar ten dienste staan. Het probleem waar zij mee worstelt is, dat ‘het uiterste middel’, anders gezegd: de staking, een veel gevaarlijker wapen is geworden dan in het verleden. De schrijver van de beschouwing in NRC/Handelsblad ziet dat heel scherp. We citeren:

“Voor de bondsbestuurders is voorzichtigheid [ . . . ] het parool. Niets is makkelijker dan [ . . . ] de stakingsgeest uit de fles te laten ontsnappen, maar de grote vraag is of die geest vervolgens in bedwang kan worden gehouden en of de staking wel tot het gewenste resultaat zal leiden . . . Als het toch op stakingen aankomt zullen de bondsonderhandelaars door de achterban gedwongen worden om hun beleid van loonmatiging te laten varen . . .”



Aan het slot van het krantartikel wordt opgemerkt, dat wanneer de vakbeweging met stakingen *d r e i g t*, dit geschiedt met de bedoeling twee vliegen in één klap te slaan. De werkgevers worden onder druk gezet opdat ze de vakbeweging iets meer tegemoet komen en aan de leden wil men laten weten, dat de onderhandelaars echt wel voor de achterban opkomen. Zowel door het een als door het ander zal, aldus de veronderstelling, het tanende vertrouwen in de vakbeweging worden opgevijseld.

Met de vraag in hoeverre hier inderdaad nog sprake van zal zijn houdt het dagblad zich niet bezig. Voor het wezen van de vakbeweging heeft het geen oog. De steeds moeilijker geworden positie van de vakbeweging wordt niet onverdienselijk geschetst, aan de oorzaken, althans aan de dieper liggende oorzaken van die moeilijkheden wordt voorbij gegaan.

- 0 -

## EEN STAKING VAN TRAMCONDUCTEURS

Met stakingen die in januari en februari j.l. plaats vonden - van de banketbakkers bij de Hema, van buschauffeurs bij het streekvervoer (zie hieromtrent elders in dit nummer) en in de haven van Amsterdam, heeft de staking van de Amsterdamse tramconducteurs in december van het vorige jaar gemeen, dat daarbij gedeeltelijk van een 'wilde' actie sprake was, gedeeltelijk van een klassieke vakbondsstaking. Bij elk van de genoemde conflicten bleek voor de zoveelste keer, dat in wezen geheel verschillende strijdvormen in de praktijk allerm minst scherp van elkaar te scheiden zijn.

De actie van de conducteurs was aanvankelijk 'wild'. Nadat er een week eerder al enige uren in de ochtend 'wild' gestaakt was om druk uit te oefenen op aan de gang zijnde onderhandelingen, legden op de avond van maandag 19 december tachtig van de 170 in het kader van een banenpool voor de gemeente werkende betrokkenen opnieuw spontaan de arbeid neer. Dat gebeurde nadat zij hadden vernomen, dat zij en al hun collega's die middag bij wijze van een kerstcadeautje een ontslagbrief hadden ontvangen. Per 1 januari zouden ze op straat staan.

De actie begon om half tien 's avonds op een beperkt aantal tramlijnen. Het overige trampersoneel volgde massaal zodat tegen half elf het tramverkeer in Amsterdam nagenoeg was stilgelegd. Slechts de bussen en de metro bleven rijden. De spontaan begonnen actie werd vervolgens vrijwel meteen door de bonden gesteund.

De ontslagbrief - "geen andere keus voor de gemeente", verklaarde wethouder G. ter Horst - werd verstuurd omdat de gemeente niet beschikte over voldoende financiële middelen om de banenpoolers in vaste dienst te nemen voor een salaris volgens de cao-regeling die voor het overige personeel geldt. Zij was bereid de 170 conducteurs per 1 januari in vaste dienst te nemen en nog eens 500 conducteurs op een later tijdstip, maar zij zouden dan worden betaald via het banenplan van minister Melkert van sociale zaken. Dat zou erop neerkomen dat de conducteurs niet meer zouden ontvangen dan 120 procent van het minimumloon. De bonden eisten echter een vaste aanstelling in salarisgroep 3, wat 150 à 200 gulden per maand meer betekent.

Om uit de impasse te geraken boden de bonden het gemeentebestuur een bijdrage van tweeënhalf miljoen gulden om tijdelijk bij te dragen in de salariskosten. Daar ging de gemeente niet op in. Zij wilde wel 200 gulden per maand bijpassen indien verder gebruik zou mogen worden gemaakt van de zogenaamde Melkert-gelden, maar dat werd door de minister verboden en overigens werd het gebruik daarvan om de lonen op

te trekken tot het niveau van het vaste personeel van het gemeentelijk vervoerbedrijf aanvankelijk eveneens door hem afgewezen. Op woensdag 21 december meldde daarop *De Volkskrant*, dat de kans voor een oplossing van het conflict dientengevolge wel uiterst gering leek.

Nadat de minister zijn standpunt op dinsdag 20 december aan de Tweede Kamer had meegedeeld volgden nieuwe werkonderbrekingen op donderdag 22 december, op grotere schaal dan de voorafgaande maandag. Ze bleven niet zonder resultaat!

Op vrijdag 23 december, precies één dag voor kerstavond bereikten het ministerie van sociale zaken, de bonden en de gemeente Amsterdam een gezamenlijk akkoord. Het betekende een volledige overwinning voor de 170 banenpoolers. Het hun aangekondigde ontslag werd ingetrokken. Zij kwamen per 1 januari in vaste dienst tegen het cao-loon, wat zou worden gefinancierd door de drie betrokken partijen gezamenlijk. De ruim vijfhonderd conducteurs die de gemeente nog extra aan wil stellen zullen uit de zogenaamde Melkert-gelden worden betaald. Ze zullen beginnen op 100 procent van het minimumloon en ze kunnen na een jaar naar 120 procent stijgen.

Het ministerie betaalt de komende vier jaar 16 miljoen gulden; de gemeente Amsterdam komt over de brug met vijf miljoen gulden uit de gemeentekas; de bonden verstrekken tot twee maal toe een bedrag van tweeënhalf miljoen (in twee jaar dus) uit een risicofonds. De gemeente hoopt iets terug te krijgen doordat de aanwezigheid van conducteurs op de tram het zwartrijden aanzienlijk blijkt terug te dringen.

Drie dagen voor het akkoord tot stand kwam verkondigde de tweede voorzitter van de Algemene Bond voor Gemeentepersoneel (ABGP) dat de conducteurs inmiddels al "stakingsmoe" zouden zijn. Van dat soort uitspraken van vakbondsbestuurders gaan er twaalf in een dozijn. Maar nauwelijks een dag later bleek het tegendeel. Donderdag 22 december reden sneltram noch metro tijdens de ochtendspits en op vrijdag 23 december, de dag dat er een overeenkomst werd bereikt, staakten de conducteurs de hele dag. Men mag veilig aannemen dat hun strijdbaarheid alles tot het bereiken van een oplossing heeft bijgedragen.

- 0 -

## HEMA - BAKKERS IN STAKING TEGEN REORGANISATIEPLAN

In de eerste week van februari hebben de banketbakkers van een groot aantal vestigingen van de Hema zich met een staking met succes verzet tegen een reorganisatieplan van de directie. Als dat plan was doorgestaan zou een aantal bakkerijen zijn gesloten en zou bovendien de arbeidstijd niet onaanzienlijk zijn verlengd. Bovendien zou er, anders dan tot dusver, ook op zaterdagen moeten worden gewerkt.

Het begon op woensdag 4 januari met 'wilde' akties in de vestigingen te Groningen, Barendrecht, Enschede en Leiden. Eén dag later gingen Sneek, Den Helder, Beverwijk en nog andere vestigingen van de Hema-bakkerijen plat. Van de dertig regionale bakkerijen werd er in meer dan de helft niet meer gewerkt. De onmiskenbare druk van de achterban bracht vrijwel terstond de Dienstenbond FNV in het geweer.

Waar het de stakers niet alleen maar wel in de eerste plaats om was begonnen, was het behoud van de arbeidsplaatsen. In de diverse bakkerijen werken in totaal ongeveer zeshonderd mensen. Het reorganisatieplan zette maar liefst 140 banen op de tocht.

Een bestuurder van de Dienstenbond noemde de standvastigheid van de stakers

“opmerkelijk”, maar die was kennelijk door het bondsbestuur pas opgemerkt nadat de bakkers spontaan in actie waren gekomen en de bond was daarop - wilde deze zonder gezichtsverlies blijven - genoodzaakt te volgen. Niet aan de bond, maar aan de strijd-bare bakkers heeft het gelegen, dat er dagenlang bij de Hema geen taartjes te koop waren.

Vier dagen na het begin van de actie, waaraan tenslotte 400 bakkers deelnamen, werd een akkoord bereikt. Het betekende een succes, maar slechts een gedeeltelijk succes. Dank zij de staking zijn de arbeidsplaatsen behouden gebleven. De verlenging van de werktijd heeft de directie echter niet geschrapd en ook op zaterdagmorgen zal er van 7.00 tot 12.00 gewerkt moeten worden, met betaling van een toeslag van 20 procent. Daar waren de bakkers bepaald niet tevreden mee. Voor de Dienstenbond vormde dat geen beletsel om van “een fantastisch akkoord” te spreken. “Deze kleinigheden (!) zijn geen staking waard”. sprak bondswoordvoerder Boss. Hij leverde daarmee, voor wie het nog niet wist, het bewijs, dat een officiële staking die door een bond wordt gesteund en tijdens welke de onderhandelingen door de bond zogenaamd in naam van de achterban worden gevoerd, niet op één lijn kan worden gesteld met een ‘wilde’ actie van de arbeiders zelf, die dan *zelf* bepalen wat kleinigheden zijn en wat niet.

Wat dit betreft was er een duidelijk verschil met de ‘wilde’ staking van de Hema-bakkers die op 12 januari 1988 uitbrak en waaraan wij in Daad & Gedachte van maart ‘88 uitvoerig aandacht hebben besteed. Met die ‘wilde’ staking, die in Utrecht begon en die zich tenslotte uitbreidde over twaalf bakkerijen met in totaal ruim 350 arbeiders, kregen de stakers wat zij wilden. Met de reorganisatie die thans aan de orde werd gesteld werd onder meer gepoogd alsnog het succes van de toenmalige actie voor een belangrijk deel teniet te doen.

- 0 -

## ‘WILDE’ ACTIES IN DE HAVEN VAN AMSTERDAM

BEGIN februari dreigde de Vervoersbond FNV vanaf donderdag 9 februari de Amsterdamse haven plat te leggen om kracht bij te zetten aan de eis, dat de werkgevers de reorganisatieplannen voor het overslagbedrijf CTA (*Combined Terminals Amsterdam*) en de arbeidspool SHB zouden aanpassen. Het gebeurde heel duidelijk onder sterke druk van de achterban. Verzet tegen de op een van de eerste dagen van de maand bekend gemaakte reorganisatieplannen, waardoor vierhonderd arbeidsplaatsen verloren zouden gaan, was niet van de bond, maar terstond van de betrokken arbeiders uitgegaan. Bij de overslagbedrijven in de Amsterdamse haven werd voor korte tijd spontaan het werk neergelegd.

De reorganisatieplannen moeten dienen om een einde te maken aan de zware verliezen van het overslagbedrijf CTA. Bovendien vinden de bedrijven dat de structuur van de arbeidspool sterk verouderd is.

De Vervoersbond eiste, dat de werkgevers zich zouden houden aan de sociale akkoorden voor de haven, waarin o.a. staat dat er bij reorganisaties geen gedwongen ontslagen zullen vallen. De bond verlangde voorts onderhandelingen. Er zouden ‘harde acties’ komen als de werkgevers daartoe niet bereid zouden zijn.

De havenarbeiders wachtten niet tot het door de bond genoemde tijdstip waarop de ‘harde acties’ zouden beginnen. Op 7 februari brak er voor de tweede keer binnen een

week een 'wilde' staking uit. De havenwerkers protesteerden daarmee tegen het feit dat er personeel van een koppelbaas in de haven aan het werk was. Dat viel volgens hen niet te rijmen met het aangekondigde ontslag van 400 man bij CTA.

Woensdag 8 februari was er opnieuw sprake van een 'wilde' actie. Ongeveer twintig werknemers van CTA blokkeerden met twee containers de laadruimte van een autoschip in de Westhaven. Het lossen van het autoschip van Nissan werd daardoor onmogelijk gemaakt.

Donderdag 9 februari - de dag waarop een inmiddels door de Vervoersbond gesteld ultimatum afliep - vroeg het containeroverslagbedrijf CTA surséance van betaling aan omdat het niet meer aan z'n verplichtingen kon voldoen. De grootste schuldeisers van CTA zijn de Rotterdamse bedrijven Nedlloyd en Internatio-Müller. Op de ochtend van diezelfde donderdag werd in een massaal bezochte actievergadering van de Vervoersbond besloten een protesttocht naar Rotterdam te houden aangezien de twee daar gevestigde firma's niet gereageerd hadden op de eis van 'geen gedwongen ontslagen'. Op deze eis werd wél gereageerd door de directie van de Samenwerkende Haven-bedrijven (SHB), de arbeidspool in de haven.

Inmiddels riep de vervoersbond, nadat het verzoek van CTA om surséance van betaling bekend werd, alle havenarbeiders in Amsterdam op tot een algemene staking op vrijdag 10 februari. Maar de woedende havenarbeiders stoorden zich niet aan de termijnen van de bond. Donderdagmiddag reeds blokkeerden zij spontaan de poorten van het overslagbedrijf met containers. Het gevolg was dat vrachtwagens het terrein niet meer op of af konden.

Overigens kregen de 'wilde' acties van donderdag 9 februari af een officieel karakter. Maar dat officiële karakter werd niet gehandhaafd. Vrijdag de 10e droeg de Vervoersbond FNV de coördinatie van de diverse stakingsacties in de Amsterdamse haven over aan een actiecomité dat per dag zou bekijken waar 'wilde' plaats dienden te vinden.

De reden dat de bond de coördinatie aan dit comité overdroeg was, dat de bond bevreesd was dat wanneer zij zelf het voortouw zou nemen de bond voor de rechter zou worden gedaagd en de acties zouden worden verboden. Hiermee erkende de bond, zij het niet formeel maar dan toch wel in feite, wat wij altijd hebben betoogd, namelijk dat de arbeiders *zelf* dingen kunnen doen waartoe de vakbonden niet in staat zijn.

De arbeiders lieten zich bij hun 'wilde' acties niet onbetuigd. Ze blokkeerden vrijdagmorgen de ingang van het transportbedrijf Van Gend & Loos, een volle dochter van Nedlloyd, de grootaandeelhouder van CTA.

Op maandag 13 februari duurde de onrust in de Amsterdamse haven voort. Wij komen er nader op terug.

- 0 -

## WAS LENIN WARS VAN COMPROMISSEN?

"Een vastberaden fanaticus, wars van compromissen", zo luidt de kop boven een groot stuk in *De Volkskrant* van 4 februari j.l. dat gewijd was aan een door de Russische historicus Dmitri Volkogonov geschreven nieuwe biografie van Lenin. Uit de recensie blijkt dat Volkogonov (aan de hand van nieuw materiaal) overtuigend heeft willen aantonen, dat met de terreur in Rusland bepaald niet pas onder Stalin een begin gemaakt werd, doch dat daarvan al tijdens de periode Lenin sprake was.

Uit wat voor documenten - uit Lenins persoonlijk archief nog wel - Volkogonov

heeft kunnen putten, weten we niet, maar wat hij zogenaamd aan het licht gebracht heeft is, naar ook de recensent constateerde, minder nieuw dan de biograaf schijnt aan te nemen. Ruim 45 jaar geleden al verscheen het door de Rus Gregory Petrovich Maximoff geschreven boek *The Guillotine at Work* (ondertitel: *The Leninist Counter-Revolution*) waarin aan de hand van uitgebreid feitenmateriaal omtrent het tijdstip van de terreur precies hetzelfde werd vastgesteld. Men had het ook eerder reeds, begin jaren '30, kunnen lezen in het door de vroegere volkscommissaris Steinberg geschreven boek *Gewalt und Terror in der Revolution*.

Een passage in de recensie die ons bijzonder opviel luidde:

“Lenin was volgens Volkogonov zijn leven lang een vast beraden fanaticus met wie het bijna onmogelijk was compromissen te sluiten.”

Afgaande op de boven zijn bespreking geplaatste kop heeft óf recensent Marcel van Hamersveld óf de Volkskrantredactie deze zienswijze van de Russische Lenin-biograaf kritiekloos overgenomen. Niettemin is het volstrekt onjuist dat Lenin “wars van compromissen” zou zijn geweest. Lenin zelf heeft in een in september 1917 geschreven artikel, getiteld “Over compromissen”<sup>1</sup>, dergelijke beweringen met kracht en nadrukkelijk tegengesproken. Al direkt in de aanhef ervan verklaart Lenin, dat er bepaald niets tegen, en het in tal van gevallen ook onvermijdelijk is, om geheel vrij-willig compromissen aan te gaan. Zo'n drie jaar later heeft hij in *De linkse stroming, een kinderziekte van het communisme* nog eens krachtig voor het aangaan van compromissen gepleit.

Halverwege de jaren dertig heeft ooit de toen nog kritiekloos met de bolsjewiki sympathiserende Jef Last in zijn boek *Partijremise* geschreven, dat Lenin zijn leven lang niet afweek van een kaarsrechte koers zonder compromissen. Wat men ook van Jacques de Kadt mag denken - en veel goeds kan het onmogelijk zijn - deze had ongetwijfeld volstrekt gelijk toen hij in zijn tijdschrift *De Nieuwe Kern* met Jef Last de vloer aanveegde. Lenin, zo wees De Kadt hem terecht, had integendeel heel zijn leven een langs vele compromissen en zijsprongen voerende zigzagkoers gevolgd. Maar de mythe dat Lenin wars van compromissen zou zijn geweest heeft kennelijk, zoals alle sprookjes, een taai leven. Marcel van Hamersveld heeft in elk geval sprookjesverteller Volkogonov in zijn recensie niet op de vingers getikt.

---

1) W.I. Lenin, *Über Kompromisse*, Sämtliche Werke, Band XXI, blz. 163.