

daad en gedachte

ORGAAN GEWIJD AAN DE PROBLEMEN
VAN DE ZELFSTANDIGE ARBEIDERSSTRIJD

32-ste JAARGANG, NUMMER 1, JANUARI 1996

ISSN 1381-5199

DAAD EN GEDACHTE

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 BIJDRAGEN

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

EEN TERUGBLIK OP DE DAGEN VAN WOEDE

“DAGEN VAN WOEDE” (“Jours de colère”), zo noemde het Franse weekblad *La vie du rail* (Spoorwegleven) de in november j.l. begonnen periode van circa vier weken waarin het Franse spoorwegpersoneel staakte uit protest tegen de bezuinigingsplannen van de regering. Het waren, zoals bekend, niet alleen de machinisten en conducteurs, de seinwachters en baanwerkers, de kaartverkoopsters en verkopers of perronopzichters die de arbeid neerlegden. Er ging een stakingsgolf over het land, die herinneringen wekte aan de meidagen van 1968 en aan de junidagen van 1936. In minder dan geen tijd staakte ook het personeel van de Parijse metro. Weldra volgden de buschauffeurs van stad- en streekvervoer en breidden de stakingen zich uit naar diverse andere publieke diensten zoals de gas- en elektriciteitsvoorziening. Vervolgens roerden zich ook de arbeiders in andere bedrijfstakken.

In vier achtereenvolgende nummers - van 6, 13, 20 en 27 december j.l. - heeft *La vie du rail*, uitvoerig aandacht besteed aan de acties van het Franse spoorwegpersoneel dat zijn lezerskring vormt. Uiteraard werd aan de acties van anderen niet voorbijgegaan, maar op die waardoor het treinverkeer in heel het land volkomen werd stilgelegd viel uiteraard het accent. Het blad vermeldde daarbij bijzonderheden waarover de dagbladen het stilzwijgen bewaarden. In *La vie du rail* kon men bijvoorbeeld iedere week lezen waarover door de spoorjongens gediscussieerd werd in dagelijks gehouden vergaderingen en wat er nu eens in deze dan weer in gene stad gedaan werd om kracht bij te zetten aan het protest.

Het blad heeft de spoorwegstaking van november/december '95 vergeleken met vroegere spoorwegstakingen in Frankrijk, bijvoorbeeld de grote stakingen van 1910, 1947 en 1953. Het heeft ook gewezen op het verschil met de staking van 1968, toen niet, zoals nu de vakbonden het voortouw namen, maar de arbeiders spontaan van onderop ‘coördinaties’ vormden. Bovendien verzuimde *La vie du rail* niet om te wijzen op de verschillen tussen de grote vakcentrales onderling of op de tegenstelling tussen bijvoorbeeld de top van de centrale CFDT¹ en haar achterban. We komen hierop aanstonds nader terug. Allereerst laten we hier een paar citaten volgen die de betekenis

1) CFDT = Confédération Française Des Travailleurs.

van de stakingsgolf in het algemeen en van de spoorwegstaking in het bijzonder duidelijk illustreren.

“Het spoorwegpersoneel heeft gefunctioneerd als de stalen lans van de tegen de regering gerichte beweging.”

“De spoorjongens hebben het sein tot de staking gegeven. Dat deze zich zo snel tot andere diensten en bedrijfstakken heeft uitgebreid, is een gevolg hiervan dat de bezuinigingsplannen van de regering-Juppé met hun dreigende aantasting van de pensioenen van het overheids-personeel algemeen verzet uitlokten.”

“Volgens een oude spoorman is er in geen dertig jaar een zo krachtig verzet van het spoorwegpersoneel geweest.”

Wat de verschillen tussen de vakcentrales betreft, *La vie du rail* wees erop dat de algemeen-secretaris van de CFDT, Nicole Notat, niet alleen n i e t afwijzend stond tegenover de regeringsplannen, maar dat zij ook - toen de centrale onder druk van de leden tot actie werd gedwongen - publiekelijk verklaarde dat zij eigenlijk de voorkeur gaf aan een andere vorm van verzet dan de staking. Haar achterban handelde volkomen in strijd met haar adviezen. De kloof tussen Nicole Notat en de bij de CFDT aangesloten arbeiders bleek zo groot, dat op een gegeven moment bij een demonstratie een spandoek werd megedragen met een tekst die met enkele woorden Nicole Notat op één lijn stelde met de verafschuwde premier Juppé².

Niet enkel tussen de top van de CFDT en de achterban was er een tegenstelling. In een van de afleveringen van *La vie du rail* kon men lezen dat een functionaris van een van de kleinere spoorwegvakbonden zich kantte tegen de b e z e t t i n g van diverse stations. De leden stoorden zich daar niet aan, zomin als iemand zich gestoord had aan de opvattingen van Nicole Notat.

Een van de stations waar sprake was van een (tijdelijke) bezetting was het Gare du Nord in Parijs. Daar werd een poging ondernomen om het vertrek van de hoge-snelheidstrein TGV via de Kanaaltunnel naar Engeland te verhinderen. De poging mislukte doordat in dit geval de politie ingreep. Niettemin werden op een ander punt van het traject de rails zodanig gebarricadeerd, dat ook het reizen met de TGV onmogelijk werd. Overigens verhaalde *La vie du rail* hoe bij het begin van de stakingen hier en daar de sporen door de arbeiders versperd werden om te beletten dat er nog treinen met werkwilligen zouden kunnen rijden.

Dat er, zoals meestal - ook bij algemene stakingen - nog wel werkwilligen waren is iets waarvan het spoorwegblad volstrekt geen geheim maakt. Zijn berichtgeving verdoezelt geen enkel feit. Maar de werkwilligen vormden een uiterst geringe minderheid en tengevolge van allerlei maatregelen van de stakers waren zij niet in staat te verhinderen, dat het treinverkeer bijna volledig en tenslotte geheel werd lamgelegd.

In de stakersvergaderingen, die bijna dagelijks plaats vonden werd telkens opnieuw gestemd over de vraag of de staking nog moest worden voortgezet. Dat gebeurde via

2) Wat *La vie du rail* in dit opzicht vermeldt, wordt bevestigd door een van onze vrienden. Hij was er getuige van, dat tijdens een grote demonstratie van stakers in Parijs, Nicole Notat op de Place de la République door woedende arbeiders zo vijandig en agressief werd bejegend, dat zij zich slechts met moeite in veiligheid kon stellen. Alleen doordat enkele leden van de ordedienst van de CFDT haar beschermden wist zij haar auto te bereiken.

biljetten waarop drie mogelijkheden prijken; één daarvan moest worden aangekruist. Men kon kiezen uit: doorstaken, de staking opheffen of zich van stemming onthouden. Iedere keer weer bleek er slechts een uiterst geringe minderheid voor werkhervatting en waren er ook maar weinig stemonthoudingen.

Om een enkel voorbeeld te geven, dat overeenstemt met het algemene beeld: op 12 december werd er gestemd in het niet ver van de Spaanse grens gelegen Hendaye. Van de in totaal 231 uitgebrachte stemmen waren er 209 voor doorstaken, 10 tegen verder staken en 12 blanco.

In dit soort bijeenkomsten werd heftig gediscussieerd. Zopas hebben wij al opgemerkt, dat bij de jongste spoorwegstaking de vakbonden van het spoorwegpersoneel het initiatief niet aan de leden overlieten, zoals in 1987. Uit wat *La vie du rail* daarover schrijft kan worden afgeleid, dat dit verschil met destijds niet verklaard kan worden uit een grotere strijdbaarheid van de vakbeweging. Zij haastte zich vooral hierom een staking uit te roepen omdat zij niet nogmaals door haar militante achterban van feitelijk leiderschap zou worden beroofd. Dit echter betekende niet, dat ditmaal de gang van zaken in *niets* meer op die van toen geleek. De bonden mochten formeel (en soms ook feitelijk) hun greep op de achterban hebben behouden, hier en daar liepen de stakers toch minder aan de leiband van 'hun' leiders dan men zou denken of hebben verwacht.

In Rouen, zo schreef *La vie du rail*, "hebben de stakers een heel oorspronkelijke vorm van de directe democratie in praktijk gebracht. Iedere morgen komen zij allen tezamen in vergadering bijeen. In die vergaderingen wordt er niet alleen over gestemd of de staking al dan niet moet worden voortgezet, de aanwezigen kiezen ook een stakingscomité. In dat stakingscomité worden ook ongeorganiseerden benoemd die het vertrouwen van de arbeiders hebben. Dat comité ziet toe op de gang van zaken bij de stemmingen en beraadt zich ook over de wijze waarop er actie moet worden gevoerd. Vervolgens wordt er in de middaguren opnieuw een algemene vergadering gehouden, waarin het comité verslag uitbrengt van zijn werkzaamheden. Daarna treft het comité de nodige voorbereidingen voor de stakersvergadering van de volgende morgen. Maar de beslissingen worden niet door het comité genomen, maar door de stakers zelf in de vergadering." Het comité voert derhalve die beslissingen alleen maar uit. Wat het Franse spoorwegblad met de woorden "een vorm van directe democratie" heeft aangeduid, zou ook een vorm van *r a d e n d e m o c r a t i e* kunnen worden genoemd.

Wat de discussies in deze en andere stakersvergaderingen betreft: een van de dingen die daar telkens opnieuw onder ogen werden gezien, was de vraag in hoeverre men bij een complete stillegging van alle openbaar vervoer, inplaats van de directies of de overheid, niet in veel te sterke mate het publiek benadeelde. Het is de vraag die telkens terugkeert, niet slechts in een land als Frankrijk, maar overal waar gestaakt wordt bij het openbaar vervoer.

Zou het, zo vroeg men zich in diverse stakersvergaderingen af, niet beter zijn om de treinen gewoon te laten rijden, maar af te zien van kaartjescontrole? Dat zou er op neerkomen, dat het publiek dan zou kunnen reizen zonder te betalen. De stakers zouden niet bang hoeven te zijn, dat zij van die kant op geen enkele sympathie zouden kunnen rekenen en de spoorwegen zouden, net als bij een staking, getroffen worden door verlies aan inkomsten. De controleurs, zo werd opgemerkt, zouden wél met de treinen mee moeten reizen. Dit opdat ze niet als *stakers* zouden kunnen worden aangemerkt.

Hier tegenover werd aangevoerd, dat dit de controleurs niet van stappen tegen hen zou vrijwaren. Weliswaar staakten zij dan niet volledig, maar een *deel* van hun taak

werd niet vervuld en daarop zouden zij kunnen worden aangesproken³. Om deze reden werd van dit alternatief en van dergelijke alternatieven telkens weer afgezien.

Dat de Franse spoorwegvakbonden eind november vorig jaar tot staking hebben opgeroepen, wetende hoe sterk de wil van de leden was om iets tegen de regeringsplannen te ondernemen, is begrijpelijk wanneer men let op de strijdbaarheid en de initiatieven die ze na het neerleggen van de arbeid vertoonden. Die strijdbaarheid kunnen we niet beter schetsen dan door het woord te geven aan de verslaggevers van *La vie du rail*:

“Maandag 27 november. In Parijse Gare de Lyon is het kantoor van de treindienst bezet geworden. Sedert vroeg in de morgen proberen groepen stakers de toegang tot het bureau van de wisselwachters te versperren. Om 11.00 uur besluiten de controleurs met 116 stemmen voor en 9 onthoudingen dat de staking moet worden voortgezet. Een uur eerder al namen lokettisten, wisselwachters en personeel van de onderhoudsdienst van Parijs Zuid-West eenzelfde besluit.”

“Een jonge vrouw roept, dat de bureaus bezet moeten worden en dat het bureaupersoneel moet worden gedwongen om aan de staking deel te nemen. . . .”

“Een 34-jarige lokettiste, lid van een bond die is aangesloten bij de centrale Force Ouvrière, zegt dat men van het spoorwegpersoneel niet verlangen kan dat het de buikriem aanhaalt om de moeilijkheden van de spoorwegmaatschappij uit de weg te ruimen. Bij handopsteken wordt met algemene stemmen besloten door te staken . . .”

“Tegenstrijdige verklaringen van de minister van arbeid, Jacques Barrot en de staatssecretaris voor het transportwezen, Anne-Marie Idrac, die het plan van de regering ‘een laatste kans’ heeft genoemd, hebben niet tot een ‘verzoening’ bijgedragen maar integendeel de strijd lust aangewakkerd.”

“Het laatste weekeinde van november zijn de sporen in de regio Rouen en in het departement Nord door spoorwegarbeiders geblokkeerd . . .”

“Op maandag 27 november zijn de reizigers die de TGV richting Bordeaux hebben genomen, genoodzaakt om in Rennes uit te stappen. Stakers beletten het vertrek . . .”

“In Bordeaux worden aan de vraag of de staking moet worden voortgezet nauwelijks woorden besteed. Voortzetting ervan wordt als een vanzelfsprekendheid beschouwd . . .”

“Op een stakersvergadering in Chambéry zegt een zekere Louis Buet:

3) Zoals bekend is de methode van het gratis laten rijden door het publiek hier te lande een keer toegepast bij een staking bij het openbaar vervoer in Rotterdam. Het vervoerbedrijf heeft toen onmiddellijk een kort geding aangespannen, waarop een dergelijke vorm van actie werd verboden. In hoeverre een dergelijke, tot een totaal verbod van de staking voerende, ingreep ook mogelijk zou wezen in Frankrijk is ons niet bekend. Wel weten we dat daar juridische stappen tegen de controleurs kunnen worden genomen.

de positie van de vakbonden is niet meer dezelfde als vijftwintig jaar geleden. Toen werd een staking begonnen met een druk op de knop. Nu richten de vakbondsleiders zich naar de achterban . . .”

Dat laatste deden niet alle vakbondsbestuurders. Tijdens een stakersvergadering in Chambéry roept een zekere Daniel Blache van de - ‘communistisch’ gedoodverfde - CGT de aanwezigen op om tegen 17.00 uur deel te nemen aan een demonstratie bij de préfectuur die door de Force Ouvrière wordt georganiseerd. “Wij zijn vóór voortzetting van de staking”, zegt hij, “maar wij roepen niet op tot het bezetten van stations . . .”

La vie du rail maakt er melding van dat in verschillende plaatsen leidende functionarissen van de spoorwegen in hun kantoren gedurende korte of langere tijd gevangen werden gehouden. Dat was onder meer het geval in Limoges, in Chalon-sur-Saône en in Parijs. In Calais werd de haven geblokkeerd om het uitvaren te beletten van de boot die een trein over het kanaal naar Dover kan zetten⁴.

Zoals gezegd haalde *La vie du rail* ook herinneringen op aan vroegere spoorwegstakingen. Het blad verwees ook naar de grote stakingsgolf van juni 1936, die niet alleen voor het spoorwegpersoneel, maar voor de gehele Franse arbeidersklasse nog altijd een levende legende is. Niettemin werd in december j.l. in verscheidene stakersvergaderingen veeleer de herinnering opgehaald aan de grote staking van augustus 1953. Zij duurde negentien dagen en daarmee vertoonde de jongste spoorstaking in zoverre grote overeenkomst, dat er ook toen gestaakt werd tegen plannen van de regering die erop neerkwamen dat het spoorwegpersoneel erop achteruit zou gaan. De regering-Laniel wilde namelijk de datum van de pensioengerechtigde leeftijd wijzigen. Met die plannen, schreef toentertijd *La vie du rail*, “werd de lont in het kruitvat geworpen.”

Met die staking werd in 1953 de regering-Laniel gedwongen van haar plannen af te zien. De arbeiders hadden niet voor niets gestreden voor het behoud van de verworvenheden. Om het behoud daarvan ging het ook in november en december 1995. “Wij”, zo zeiden de spoorjongens trots, “zijn de erfgenamen van 1953!” Maar zij waren niet de enigen. Met het z.g. plan-Juppé stonden de verworvenheden van grote delen van de Franse werkende bevolking op het spel. Vandaar de snelle uitbreiding van de stakingen naar tal van andere diensten en bedrijfstakken. Vandaar de vele indrukwekkende demonstraties zowel tegen spoorwegpresident Bergougnoux als tegen Juppé. Herhaaldelijk schreeuwden de demonstranten luidkeels dat zowel de een als de ander moest aftreden, zoals zij, in Le Mans, schreeuwden dat Nicole Notat diende af te treden nadat bekend werd dat zij, als vakbondsvrouw, niet tegen de plannen van Juppé was.

Het spoorwegpersoneel, dat het eerst de arbeid had neergelegd en daarmee de stoot tot de stakingsbeweging had gegeven, marcheerde overal in groot aantal aan de kop van de enorme stoeten; in Bordeaux bijvoorbeeld met maar liefst tweeduizend man. Niet alleen in Parijs, maar ook in andere steden waren het optochten van een omvang als men niet dikwijls had gezien. In Marseille demonstreerden volgens de politie 100.000 personen, volgens de organisatoren 160.000. Hoe dat ook zij, in ieder geval vormden zij allen tezamen de grootste demonstratie die men er sinds 1947 zag.

4) De treinen van Frankrijk naar Engeland rijden thans door de Kanaaltunnel. Desondanks bestaat nog altijd de mogelijkheid om treinen van Calais naar Dover per boot over te zetten. De stakers wilden kennelijk beletten dat van die mogelijkheid gebruik zou worden gemaakt nadat de rails van de door de tunnel gaande trein geblokkeerd waren.

In Le Mans, een belangrijke industriestad en een belangrijk spoorwegknooppunt, had men nog nooit zoiets gezien. Er waren bijna 25.000 demonstranten, die zich 's middags verzamelden voor het station. De spanning was van dien aard, dat het weinig scheelde of het was tot een botsing met de politie gekomen.

Tijdens de 'dagen van de woede', zoals *La vie du rail* ze had genoemd, voerden de verslaggevers van dit blad met tal van personen gesprekken. Aan de woorden van een van hen, een 35-jarige lokettist van het Parijse Gare Saint-Lazare, ontlenen wij het volgende:

“De bestaande wetten zijn een obstakel voor alle werkenden die in verzet komen tegen de bestaande arbeidsverhoudingen. Die wetten zouden we moeten laten springen. En niet alleen de wetten die door het huidige kabinet worden uitgevaardigd, maar ook die welke tot stand zijn gekomen toen 'links' regeerde. De maatschappij zoals zij is, is gemaakt voor de bezitters . . .”

In het nummer van 20 december schreef *La vie du rail*: “De toekomst van de spoorwegen werd beschreven in een plan, dat op 13 december j.l. door de betrokken partijen had moeten worden ondertekend. Dat plan is nu een dode letter geworden. Het spoorwegpersoneel heeft het verworpen, de vakbonden hebben ervoor gezorgd dat het werd teruggetrokken.” Die terugtrekking was een concessie aan het spoorwegpersoneel; in het bijzonder aan het spoorwegpersoneel omdat dit zowel de stoot tot het massale protest had gegeven als wekenlang de 'motor' van de beweging was geweest. Met die concessies, zo redeneerde de sluwe Juppé, zou de druk van de ketel kunnen worden gehaald.

Voor het spoorwegpersoneel waren de concessies niet onbelangrijk. Ze kwamen tegemoet aan hun belangrijkste grieven. Dat maakte dat de treinen weer gingen rijden, al werd hier en daar nog even doorgestaakt. Met het opheffen van de spoorwegstaking werd de angel uit het vlees getrokken. Aan de 'dagen van woede' kwam een einde, al was het dan ook niet aan de woede zelf. De kern van de regeringsplannen bleef onverzwakt gehandhaafd. Dat wil zeggen, dat weliswaar de lont (voorlopig?) was weggehaald, maar dat 'het kruitvat' bleef bestaan.

- o -

WAAR ZAL HET HEENGAAN MET DE VAKBEWEGING?

DE VRAAG die wij als opschrift boven deze korte beschouwing hebben geplaatst lijkt enigszins op de vraag die dezer dagen in *NRC/Handelsblad* gesteld werd door Hugo Levie. Zijn vraag luidde: Waar moet het heen met de vakbeweging? Het verschil schijnt gering, maar het is in werkelijkheid groot. Wij vragen ons af waarheen de weg leidt waarop de vakbeweging zich bevindt, wat Levie vraagt komt erop neer, dat hij weten wil, wat voor weg de vakbeweging zou moeten volgen. Wij vragen naar oorzaak en betekenis van een ontwikkeling die zich voor onze ogen voltrekt. Levie houdt een pleidooi; hij houdt de vakbeweging voor, dat zij een andere weg moet volgen. Het verschil tussen hem en ons is dit, dat hij zich niet bezig houdt met datgene wat de vakbeweging is, maar met dat wat zij volgens hem zou moeten zijn.

Levie signaleert de voortschrijdende afbraak van de verzorgingsstaat, het toene-

mende gewicht dat, ook door de vakbeweging, aan de markt wordt gehecht, de flexibilisering van de arbeidsmarkt en pleit in het licht van deze en andere door hem genoemde maatschappelijke veranderingen, voor een 'nieuw historisch compromis', dat wil zeggen een nieuwe duidelijke afspraak tussen de vakbeweging, de werkgevers en de overheid omdat de oude afspraak van vlak voor of kort na de Tweede Wereldoorlog niet meer voldoet. Levie vraagt zich bij dat alles niet af hoe of het tot dat oude 'historische compromis' gekomen is.

Levie onderscheidt drie soorten of typen van vakbonden; de *liberale* soort, het *sociaal-democratische type* en een *anti-kapitalistische* vakbeweging, zoals er naar zijn mening in sommige landen als België, Frankrijk, Italië en Spanje heeft bestaan of nog bestaat. Wat onmiddellijk opvalt is, dat deze indeling van Levie gebaseerd is op wat wij uiterlijke kenmerken zouden willen noemen en dat hij zich geen ogenblik verdiept heeft in de functie en de daarmee gepaard gaande rol van de vakbeweging in de kapitalistische samenleving.

Alle drie de door hem genoemde typen van vakbonden hebben met elkaar gemeen, dat zij één en dezelfde functie in de kapitalistische maatschappij hebben. Alle drie hebben zij tot taak met kapitaalbezitters te onderhandelen over de prijs van de arbeidskracht en over arbeidsvoorwaarden. Voor de, liefst ongestoorde, voortgang van de produktie vervullen zij een belangrijke rol en het is niet voor niets dat ooit de, inmiddels overleden, tot de Tory-partij behorende Britse politicus Keith Joseph, nadrukkelijk op het belang van de vakbeweging voor de burgerlijke maatschappij heeft gewezen.

Op grond van deze functie, die de vakbeweging vervuld heeft zolang zij bestaat, kan er van een 'anti-kapitalistische vakbeweging', die Levie meent te kunnen onderscheiden, geen sprake zijn. De vakbeweging is een kapitalistisch instituut! Met de Spaanse C.N.T. was het een ander geval. Zij trad op in een tijdperk waarin niet de strijd tegen het kapitalisme aan de orde was omdat er toentertijd in Spanje van *echt* kapitalisme nog niet of nauwelijks sprake was. Het tijdperk vormde de overgang van feodale naar kapitalistische verhoudingen en dus stond de zoëven genoemde organisatie voor heel andere taken dan de Britse trade-unions of de vakbeweging in andere West-Europese landen. Daarmee kan de C.N.T. niet worden vergeleken. Toen de kapitalistische ontwikkeling zich doorzette, verloor de C.N.T. iedere betekenis.

Wat Levie een 'liberale vakbond' noemt is, zegt hij, een vakbond zoals ze in Amerika bestaan, "een bond voor een specifieke belangengroep op de arbeidsmarkt". Dat is nog niet zo'n gekke omschrijving voor dat soort bonden, dat meer dan een halve eeuw geleden aangesloten was bij de *American Federation of Labour* van Samuel Gompers. Maar de huidige AFL/CIO is niet wat eens de oude AFL was. De veranderingen die zich in de jaren '30 in de Amerikaanse samenleving en dus ook in de Amerikaanse vakbeweging voltrokken zijn niet identiek aan het 'historisch compromis' waarvan Levie spreekt, maar ze kunnen daarmee wel worden vergeleken.

Inderdaad is er wel een verschil tussen de vakbeweging in de Verenigde Staten en die in West-Europa, maar een ander verschil dan Levie noemt. Aan de Amerikaanse vakbeweging kleeft niet de mythe waaraan niet alle, maar wel vele West-Europese vakbonden zich tot dusver vastklampten, een mythe die overigens aan het verbleken is.

De kapitalistische maatschappij is, als iedere maatschappij, onderhevig aan een verandering. Die verandering brengt géén *wezenlijke* verandering in de functie van de vakbeweging met zich, maar wel veranderingen. Aan het feit dat die zich aandienen danken teksten als die van Levie hun ontstaan. De verkoop van de arbeidskracht, de regeling van de arbeidsvoorwaarden en arbeidsverhoudingen, ze krijgen onvermijdelijk

andere vormen. Wie zegt, dat de vakbeweging in een crisis, dan wel in de problemen verkeert, zegt in feite, dat zij bezig is zich aan die veranderingen aan te passen, dat zij op zoek is naar nieuwe vormen voor het vervullen van haar functie.

Haar voornaamste probleem daarbij is dit, dat als gevolg van de maatschappelijke veranderingen de vakbondsmythe verbleekt. Het gevolg daarvan is, dat de afstand tussen de vakbonden en hen van wie verwacht en verondersteld wordt dat ze de achterban zullen vormen steeds groter wordt. Levie pleit voor een nieuw 'historisch compromis', waardoor - betoogt hij - de verhouding tussen burgers, overheid en vakbeweging weer duidelijk kan worden.

Van duidelijkheid. menen wij, is slechts dan sprake wanneer de werkelijke maatschappelijke verhoudingen niet langer versluierd zijn, niet langer verborgen blijven achter een gordijn van tradities, niet langer bekeken worden door de een of andere bril uit het verleden. Over hoe het nieuwe 'historische compromis' er volgens hem uit moet zien, en over hoe het er in werkelijkheid uit zal zien, blijft Levie vaag. Er kan moeilijk aan worden getwijfeld, dat de vakbeweging haar functie op andere wijze zal gaan vervullen dan in het verleden. Hugo Levie meent, dat zij dat moet doen om duidelijkheid te scheppen. Naar onze mening is het niet de vakbeweging die duidelijkheid zal scheppen, maar zullen het veranderde maatschappelijke verhoudingen zijn, die duidelijkheid scheppen omtrent het *w e z e n* van de vakbeweging.

- o -

EEN ONTHULLEND PORTRET VAN DE LABOURPARTIJ

OP VIER verschillende avonden in december j.l. heeft de BBC een tv-documentaire uitgezonden over de Britse Labourpartij. De serie werd gepresenteerd onder de titel *The Wilderness Years* (De jaren in de wildernis). Wat getoond werd was, zo kan men zeggen, lief en leed van de genoemde partij in grotendeels dezelfde periode die Margaret Thatcher beschreven heeft in haar boek *The Downingstreet Years* (De jaren in Downingstreet). Thatcher vertelde over de tijd, dat zij als minister-president van Groot-Brittannië in haar ambtswoning verbleef. De knap gemaakte documentaire ging over de lange tijd, dat Labour in de oppositie was, anders gezegd in de 'politieke wildernis' vertoefde.

Als wij de uit vier delen van telkens een uur bestaande documentaire knap gemaakt noemen, dan hierom dat zij de kijkers een opmerkelijk scherp beeld bood van Labours reilen en zeilen. Het was niet alleen een bijzonder scherp beeld, het was ongetwijfeld dank zij die scherpste tegelijkertijd ook - uiteraard volstrekt onbedoeld - een onthullend portret. Wel te verstaan: onthullend voor al diegenen onder de Britse kijkers voor wie de serie vanzelfsprekend was bedoeld, die omtrent het wezenlijke karakter van Labour nog steeds niet weinig illusies koesterden.

Wat de eerste avond al meteen duidelijk werd en wat bij iedere volgende aflevering zo mogelijk nog duidelijker bleek, was bovenal dit, dat de Labourpartij in geen enkel opzicht een partij is of was die ook maar op enige wijze de arbeidersklasse vertegenwoordigt of haar belangen behartigt.

Er zijn in de jaren dat de Labourpartij naar het gevoel van haar kopstukken "in de wildernis" vertoefde belangrijke en soms langdurige klassekonflikten geweest, waarvan de grote mijnwerkersstaking, die langer dan een jaar duurde maar allerminst op

zichzelf stond, wel de belangrijkste was. Zelfs het blote feit van deze staking is in de documentaire niet genoemd, laat staan ter sprake gekomen. Aan andere conflicten - van zeelieden of van arbeiders bij de petroleumwinning - werd evenmin ook maar de geringste aandacht besteed. De Britse kiezer mocht, om het met de woorden van de Labourleiders te zeggen, hun partij naar de wildernis hebben verwezen, die partij zelf, daarover bestond bij het zien van het tv-programma geen twijfel, liet - zoals steeds - de arbeiders in de kou staan.

De getoonde documentaire ging over politiek en nog eens politiek. Beurtelings verschenen alle belangrijke kopstukken in beeld. Men zag de laatste minister-president van Labour na de zogenaamde 'winter van de ontevredenheid' en men zag vervolgens de partijsecretarissen, de leiders van de parlamentsfracties, hun politieke adviseurs, de leiders van de respectievelijke verkiezingscampagnes, de commentatoren van diverse kranten, alsmede af en toe politieke tegenstanders, die net als de overigen hun schets van het Britse politieke landschap gaven.

Om dat politieke landschap, om de positie die Labour daarin van jaar tot jaar innam en om Labours politiek beleid was het allemaal te doen. Wat de kijkers aanschouwden verschilde hooguit door het grote aantal uiteenlopende beelden maar geenszins wezenlijk van datgene wat de Nederlandse tv-kijker in de rubriek *Den Haag vandaag* krijgt voorgeschoteld door Ferry Mingelen of van dat wat men te zien krijgt bij het *Gesprek met de minister-president*.

Na de laatste aflevering van de serie was slechts één conclusie mogelijk: de Labourpartij is een politieke partij als elke andere politieke partij, hetzij in Groot-Brittannië, hetzij elders. En wat dat betreft was de documentaire niet slechts onthullend voor wat betreft het karakter van Labour. Hij onthulde tevens het karakter van de sociaal-democratie in het algemeen. En dat is één van de redenen dat wij hier over deze Britse televisie-serie spreken. Als politieke partij, zo kon men zien, hield Labour zich slechts met één ding bezig, met de vraag namelijk hoe zij de politieke macht (of wat zij daar dan onder verstond) heroveren kon.

Zou het mogelijk zijn geweest dat de Labour-premier Callaghan in 1979 de vlag moest strijken doordat grote delen van de Britse arbeidersklasse het traditionele vertrouwen in Labour hadden verloren? Bij de diverse sprekers die in de serie het woord voerden kwam de vraag zelfs niet op. Niet over de vraag in hoeverre het beleid van Labour de kiezers aansprak ging het. Wat grondig bekeken werd was het imago van de leider. Men kon beluisteren hoe er gediscussieerd was over de vraag of Neil Kinnock wel een leider was die indruk maakte op het publiek, op soortgelijke manier als over Ennaeus Heerma gepraat wordt in de kringen van het CDA of door parlementaire verslaggevers.

Het bleef bovendien althans de opmerkelijke tv-kijker niet verborgen, dat er binnen Labour soortgelijke tegenstellingen en ruzies waren als in de Duitse sociaal-democratie tussen bijvoorbeeld de heren Schröder en Scharping. Alleen, in de Labourpartij werden en worden dergelijke verschillen wat 'beschaafder' uitgevochten dan in Duitsland. Britse politici zijn tenslotte 'gentlemen' en de politici van de Labourpartij vormen daarop geen uitzondering.

Gentlemen, die kwalificatie paste op ieder die in beeld verscheen. Het droeg niet weinig bij tot de allesoverheersende indruk, dat de top van Labour nauwelijks, om niet te zeggen in het geheel niet, verschilt van de top van de Torypartij of van het soort lieden dat men 's morgens tussen acht en negen uit de forensentreinen naar de financiële bureaus in de Londense City kan zien stromen. De enige die wat dit betreft een

heel enkele keer uit de toon viel - de enige zonder das en met open boord - was de zowat meest 'rechtse' figuur van allemaal: Tony Blair. Dat zal wel hiermee te maken hebben dat de huidige leider met zijn voorkomen de populariteit wil kweken die hij met zijn marktgerichte kapitalistische denkbeelden bij het proletarisch kiezersvolk moeilijker verwerven kan.

Labour, zo leerde de documentaire, zit niet stil. De partij is werkelijk héél druk bezig. Haar is er ongetwijfeld alles aan gelegen de komende verkiezingen te winnen. Of daarmee het belang van de Britse arbeidersklasse gemoeid is, dat is een vraag die niemand die de serie gezien heeft kan beamen. Naar haar belangen werd in de serie niet gekeken. Van het begin tot het einde hield men de blik op Downingstreet gericht.

- 0 -

BOEKBESPREKING

WIE MAAKT EIGENLIJK DE BUITENLANDSE POLITIEK?

"DE regering", schreef Marx ooit, "is niets anders dan een comité dat de belangen van de heersende klasse behartigt." Een comité, zo moet men er aan toevoegen, dat vanzelfsprekend uit leden van de heersende klasse bestaat, die echter - zoals dat heet - politiek bedrijven en weliswaar indirect en die niet direct bij het kapitalistische productie- en distributieproces betrokken zijn. Of zij ook werkelijk de 'makers' van de politiek zijn, of met andere woorden het beleid in de ministeries dan wel in de directiekan-toren van de grote banken en ondernemingen bepaald wordt is een vraag, die niet gemakkelijk te beantwoorden valt omdat het doorgaans wel duidelijk zichtbaar is welke en wat voor belangen een regering dient, de invloed van bankiers of onderne-mers daarentegen maar zelden als prijskaartje aan de besluiten wordt gehecht.

Over hun, voor het publiek nauwelijks zichtbare maar niettemin onmiskenbaar, optreden - niet in het algemeen maar in een speciaal geval - gaat het onlangs versche-nen boek van Johannes Houwink ten Cate, dat zeer uitvoerig en aan de hand van niet weinig details beschrijft in welk een sterke mate het bedrijfsleven zijn stempel drukte op Nederlands vooroorlogse buitenlandse politiek*). Het is bepaald géén boek waarin ook maar enige aandacht wordt geschonken aan de arbeidersbeweging of de klassen-strijd. Het is wél een boek dat ons laat zien wie het, zij het dan niet formeel maar in feite, op dit gebied voor het zeggen hebben, althans wie het nu precies in een bepaalde periode in Nederland voor het zeggen hadden. Het is derhalve tevens een boek, dat ons een blik gunt in de wijze waarop de klasseheerschappij wordt uitgeoefend.

Er komt nog iets bij waaraan dit boek mede zijn betekenis ontleent. De schrijver laat er geen twijfel over bestaan, dat de politiek, niet alleen de binnenlandse, maar ook de buitenlandse, de zogenaamde 'hoge' politiek in beslissende mate bepaald wordt door de economie¹. Uit zijn tekst blijkt bovendien dat de belangen van de ene bourgeoisie

*) Johannes Houwink ten Cate, *'De mannen van de daad' en Duitsland, 1919- 1939 - Het Hollandse zakenleven en de vooroorlogse buitenlandse politiek*. SdU.

1) Tot die auteurs die menen, dat tot goed begrip van een historisch tijdperk in de eerste plaats naar de buitenlandse politiek moet worden gekeken waardoor iedere andere politiek in de schaduw zou worden gesteld, behoort Houwink ten Cate bepaald niet. Zomin als Marx trouwens, die dat soort lieden, in een brief aan Engels van 30 september 1853, *ezele*s noemde.

lang niet altijd botsen met die van een andere bourgeoisie, vooral dan niet wanneer beide te maken krijgen met een zelfde gevaar dat dreigt van de kant van de arbeidersklasse. Weliswaar komt deze klasse in het hele verhaal niet voor, haar niet vermelde aanwezigheid doet zich niettemin gevoelen, omdat op de keper beschouwd 'politiek' niets anders is dan de kunst de onderdrukte massa onder de duim te houden.

Houwink ten Cate beschrijft hoe een bepaalde groep van bankiers en zakenlieden gedurende een lange tijd het buitenlands beleid van Nederland heeft bepaald. Deze groep wordt door hem aangeduid als 'de mannen van de daad', een term die hij ontleend heeft aan een woord van oud-minister mr. M.W.F. Treub, die daarmee dezelfde groep op het oog had. Wat Houwink ten Cate aantoonde is, dat hun buitenlandse politiek nauw verband hield met de economische afhankelijkheid van Nederland van het Duitse achterland, in het bijzonder van de op export naar Duitsland gerichte landbouw op de zandgronden. Die afhankelijkheid van Duitsland vormt de achtergrond van de Nederlandse neutraliteitspolitiek in de periode tussen de beide wereldoorlogen. Die afhankelijkheid springt ook bijzonder in het oog in de verdragen en overeenkomsten, die Nederland - lees: het bedrijfsleven - direct na het einde van de Eerste Wereldoorlog met Duitsland en het Duitse bedrijfsleven heeft gesloten teneinde de economische betekenis van het achterland te garanderen. Telkens kwam daarbij naar voren, dat het Nederlandse bedrijfsleven in elk geval voorkomen wilde, dat het Duitse achterland om een of andere reden zou worden verzwakt door sociale onrust.

Vrees voor dergelijke onrust bestond er niet alleen bij het Nederlandse bedrijfsleven maar ook in de landen van de *Entente*. Weliswaar wilden Duitslands tegenstanders uit de Eerste Wereldoorlog zoveel mogelijk herstelbetalingen lospeuteren van de verslagene, maar tegelijkertijd waren zij als de dood voor het ontstaan of de uitbreiding van revolutionaire bewegingen in de Republiek van Weimar. In Nederland heerste kolen-schaarste en was de levering van Duitse kolen opperste gebod. Om van de *Entente* goedkeuring te krijgen dat ook aan het neutrale Nederland kolen werden geleverd werd er bij de Franse autoriteiten op gewezen, dat het niet-verkrijgen daarvan zou betekenen, dat ook Nederland te maken kreeg met sociale onrust.

De economische situatie in het na-oorlogse Duitsland was dusdanig, dat het verkrijgen van grote kredieten een levensbelang was. De Duitsers, die met vertegenwoordigers van het Nederlandse bedrijfsleven en de Nederlandse financiële wereld daarover onderhandelden, legden daar telkens weer grote nadruk op. "Worden de financiële moeilijkheden van Duitsland niet opgelost", zo verklaarde een vertegenwoordiger van de *Reichsbank*, "dan zal er komende maand maart of april grote onrust ontstaan. Daarom is de kredietverlening niet alleen een Duits, maar ook een Nederlands belang."

Fentener van Vlissingen, de president van de Nederlandse Bank, schrijft Houwink ten Cate, "verdedigde het [te sluiten] verdrag nog eens door . . . uiteen te zetten, dat zonder het Duitse achterland Amsterdam, Rotterdam, de tuinbouw, de export-industrie en de handel van koloniale waren, niet konden bestaan. In het Ruhr-gebied dreigde hongersnood, die 'voor onze eigen veiligheid gevaarlijk [kan] worden' . . ." Even verder heette het "onze oostelijke burenen moeten weer koopkrachtig worden." Houwink ten Cate verzuimt niet om telkens wanneer hij Amsterdam, Rotterdam, de tuinbouw, etc. noemt, daar tussen haakjes de naam aan toe te voegen van degene die als de typische vertegenwoordiger van deze belangen kan gelden. Bijvoorbeeld namen als Van Aalst, de directeur van de Nederlandse Handelsmaatschappij of Kröller, de vertegenwoordiger van de Rotterdamse havenbaronnen.

Minister Van Karnebeek, die het door het bedrijfsleven ontworpen kredietplan in het

parlement moest verdedigen, verklaarde in de Eerste Kamer, dat de overeenkomst niet als een zuiver ethische kwestie moest worden gezien. Houwink ten Cate citeert wat Van Karnebeek gezegd heeft: "Ik wijs het woord niet af, maar die ethiek wortelt in een economische achtergrond . . ."

In zijn slotbeschouwing schrijft Houwink ten Cate: "De zakenmensen en de diplomaten, die begin jaren '20 het buitenlands beleid bepaalden, waren niet neutraal in de zin van onpartijdig. Zij waren tegen het Verdrag van Versailles en tegen de ineenstorting van het Duitse achterland . . .". Uit de voorafgaande citaten uit het interessante boek, blijkt duidelijk het nauwe verband tussen economische belangen en de politiek.

(CB)

- o -

VERANTWOORDING VAN DE IN 1995 ONTVANGEN LEZERSBIJDAGEN.

Ook dit jaar heeft het merendeel van onze lezers weer een bijdrage gestort op onze rekening (wij tellen alleen *daadwerkelijk* in 1995 ontvangen bedragen). Door het niet invullen van de naam op de acceptgirokaart ontbreken de initialen van een enkele lezer; die is vervangen door "onbekend". Omdat wij niet kunnen achterhalen welke lezer dit betreft zal hij, evenals de lezers die niets hebben betaald, een verzoek ontvangen om alsnog te betalen. Zoniet, dan zullen wij de toezending van *Daad & Gedachte* staken. Immers, wij brengen ons blad al 31 jaar met veel enthousiasme maandelijks uit, maar wij kunnen dit slechts blijven doen, indien onze lezers ons jaarlijks met een bepaald bedrag steunen. Bedenk dat het kopiëren van de krant en het versturen ervan (postzegels en enveloppen) in 1995 bijna fl. 2.000,- heeft gekost!!

Indien het door omstandigheden niet mogelijk is een bijdrage te storten, dan zullen wij *Daad & Gedachte* uiteraard blijven toesturen, maar dat willen we dan wel graag effe horen.

G.A.te A.: fl.20,00; N.V.te U.: fl.110,00; W.v.D.te D.: fl.60,00;
A.v.d.H.te W.: fl.85,00; G.K.te U.: fl.70,00; G.v.d.M.te H.: fl.100,00;
Onbekend: fl.50,00; J.V.te H.: fl.150,00; C.B.te A.: fl.150,00;
M.v.B.te L.: fl.60,00; G.K.te K.: fl.70,00; J.v.d.V.te L.: fl.50,00;
M.V.K.te D.: fl.20,00; A.B.te H.: fl.100,00; R.d.G.te S.: fl.50,00;
M.B.te R.: fl.50,00; A.v.d.M.te O.: fl.75,00; A.Z.te H.: fl.200,00;
B.v.B.te M.: fl.60,00; A.T.v.d.H.te A.: fl.200,00; R.S.te U.: fl.50,00;
R.H. te B.: fl.35,00; W.M.te D.: fl.110,00; J.C. te A.: fl. 350,-; T.V. te
H.: fl. 30,-.

In totaal: fl.2.305,00.

Bijgesloten een acceptgirokaart waarmee u uw bijdrage voor 1996 kunt betalen.

VERGEET NIET UW NAAM, ADRES EN GIRO/BANKNUMMER
IN TE VULLEN!!

Voor de niet in Nederland woonachtige abonnees: informeer s.v.p. even of deze acceptgirokaart in uw land kan worden gebruikt. Zoniet, bedenk dan zelf een alternatieve manier van betalen.

- o -