

daad en gedachte

ORGAAN GEWIJD AAN DE PROBLEMEN
VAN DE ZELFSTANDIGE ARBEIDERSSTRIJD

32-ste JAARGANG, NUMMER 12, DECEMBER 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 BIJDAGEN

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

DE STAKING VAN DE FRANSE VRACHTWAGENCHAUFFEURS *)

VIER JAAR geleden werden de Franse wegen geblokkeerd door honderden zware en minder zware vrachtauto's. In de achter ons liggende maand november waren praktisch alle doorgaande wegen in Frankrijk opnieuw versperd. Alle vrachtverkeer was lamgelegd. De foto's in de dagbladen en de beelden op het televisiescherm leken in menig opzicht op die van destijds. Niettemin was er tussen deze beide acties een groot verschil.

In 1992 streden schouder aan schouder loonarbeiders en kleine transportondernemers, ofschoon hun wederzijdse belangen uiteraard volstrekt niet dezelfde waren. Enige tijd geleden voerden de kleine ondernemingen opnieuw actie tegen een verhoging van de brandstofprijs en tegen een hogere belasting. Maar deze actie had op geen stukken na een even grote betekenis als de blokkade van 1992 en de chauffeurs in loondienst hielden zich er verre van. In november echter waren zij het en uitsluitend zij die voor hun belangen streden en ze brachten niet slechts het wegtransport tot volledige stilstand, ze verlamden op die manier met 'hun machtige arm' ook 'heel het raderwerk' van de Franse economie.

Het wegvervoer in Frankrijk geschiedt door ondernemingen van zéér verschillend karakter. Naast de hierboven reeds genoemde kleine en soms heel kleine firma's, zijn er grote bedrijven. De allergrootste daarvan hebben soms meer dan 1.500 chauffeurs in dienst. Een felle concurrentiestrijd zet de kleine bedrijven onder grote financiële druk, die des te heviger is tengevolge van het prijsbeleid van de oliemaatschappijen. De kleine transportbedrijven deze kunnen het hoofd slechts boven water houden door de werkdruk te vergroten en via nog scherpere uitbuiting van het personeel.

In Frankrijk wordt 68 procent van de goederen over de weg vervoerd, 28 procent per spoor en 3 procent per schip. Dat betekent dat het wegtransport de 'levensader' vormt van het Franse kapitalisme. De grootscheepse aanleg van autosnelwegen valt hieruit te verklaren evenals het goedkoop houden van gasoline, een hierop afgestemd belastingstelsel en de tol die voor het berijden van diverse trajecten van de autoroutes wordt geheven. Dat alles ten koste van het milieu, van een grote verkeersonveiligheid en meer van dat soort nadelen.

Bovendien leidt de felle concurrentiestrijd - we wezen er al met een enkel woord

*) Bij het schrijven van dit artikel hebben wij ruimschoots gebruik kunnen maken van een uitvoerig overzicht van een Parijse vriend.

op - tot ontduiking van de arbeidsvoorschriften en tot overtreding van de sociale wetten. Arbeidsovereenkomsten worden niet of nauwelijks nageleefd, diverse wettelijke verplichtingen worden niet nagekomen. Er is sprake van flexibilisering en van een systeem dat ertoe dient om voorraadvorming van producten te voorkomen.

De jacht op winst en tal van investeringen ter verbetering van de bedrijfsresultaten hebben geleid tot aanzienlijke veranderingen in het transportwezen. In tal van opzichten hebben de bedrijven hun klanten voordelen geboden. Aan de andere kant is er een ingewikkeld systeem van secondaire overeenkomsten¹ ontstaan, die er meestal toe dienden sociale afspraken te omzeilen en tengevolge waarvan het aantal kleine of zelfs eenmansbedrijven is toegenomen.

Zoals steeds zijn het - zeker wanneer er, gelijk nu, sprake is van een crisis in het transportbedrijf - de grootste en de machtigste bedrijven die de wet stellen, de hoogte van de prijzen bepalen en de arbeidsverhoudingen regelen. Vorig jaar gingen de tarieven met 25 à 30 procent omlaag. In een officieel rapport werd geconstateerd dat fraude het voornaamste middel was om een grotere productiviteit te bereiken. Een en ander maakte, dat volstrekt ondoorzichtige verhoudingen ontstonden, alsmede een situatie die volgens velen gemakkelijk tot sociale onrust zou kunnen leiden.

In december 1992 werd al een wet van kracht, die strekte tot beperking van het aantal secondaire contracten; in juli van dit jaar werd gepoogd, wettelijk paal en perk te stellen aan vrachttarieven (van secondaire kleine vervoerders) die duidelijk te laag waren, 90 procent daarvan zelfs te laag om de rentabiliteit van de kleinere bedrijven op peil te houden, echter uiteraard voordelig voor de grote ondernemingen en hun belangrijke klanten zoals Peugeot en Renault.

Wat ook al in 1992 gebleken was bleek nog des te duidelijker bij de recente staking in november: het moderne systeem van productie en distributie is uitermate kwetsbaar. In 1992 scheen het even, dat de kleine zelfstandige patroons en de chauffeurs in loondienst dezelfde belangen hadden en voor dezelfde zaak stredden. Doch dat duurde kort. In minder dan geen tijd werd hun onderlinge belangentegenstelling en daarmee hun klassentegenstelling zichtbaar. Bovendien: het kolossale effect van de wegversperringen toonde aan de chauffeurs in loondienst hoe belangrijk om niet te zeggen onmisbaar hun positie was voor een goed functioneren van productie en distributie.

De staking van 1992 had de aandacht gevestigd op de ergste uitwassen bij de uitbuiting van de chauffeurs in loondienst, maar daaraan geen einde gemaakt. In 1994 was er overeenstemming bereikt over een progressieve verkorting van de werktijd (rijtijd plus rusttijd, plus tijd van laden en lossen) tot 240 uur per maand met een maximum van 60 uur per week) en vervolgens geleidelijk afnemend tot 230 uur per 1 januari 1997. Maar tijdens de onderhandelingen die tijdens de staking van november j.l. werden gevoerd, wezen de vakbonden er op, dat pas 5% van de chauffeurs van de in uitzicht gestelde verkorting profiteerde ofschoon dat percentage volgens de patroonsvereniging al 30% bedroeg. Een van de stakende chauffeurs verklaarde: "Niettegenstaande de bewuste overeenkomst is er totaal niets veranderd!"

Maar die overeenkomst mocht dan wel dode letter zijn gebleven, het had de chauffeurs duidelijk gemaakt, dat de patroons hen aan hun laars lapt en ook licht geworpen op de bestaande graad van hun uitbuiting.

De situatie was zo, dat de werktijd - afspraken ten spijt - verdubbelde, het loon ech-

1) de contracten met onderaannemers.

ter met slechts 20% steeg. Wat konden de chauffeurs doen om de verkorting van de werktijd of de vermindering van de werkdruk af te dwingen? Het ging hun niet enkel om de wanverhouding tussen werktijd en loon, maar ook om een aantal andere zaken: zoals de z.g. carenzdagen (uitkeringswachtdagen bij ziekte: 10 dagen voor de eigenaar van een eenmansbedrijf, 2 dagen voor een chauffeur in loondienst) of het feit dat zo'n kleine ondernemer onderweg in een hotel kon overnachten, de chauffeur in loondienst daarentegen in de cabine van de vrachtauto). Een chauffeur beschreef de situatie met de woorden: "Zij die onder op de ladder staan zijn altijd het kind van de rekening."

Het valt moeilijk te zeggen in hoeverre de vakbonden invloed uitoefenen op de chauffeurs in loondienst. Vast staat, dat hun beroep hun een zekere onafhankelijkheid verleent en dat die hen nu niet tot fanatieke volgelingen van de vakbeweging maakt. Hun organisatiegraad (niet hoger dan 8 à 10%) ligt bijvoorbeeld ver beneden die van het spoorwegpersoneel. In ieder geval wijst dat bepaald niet op enige betrokkenheid van vakbondsleden of vakbondsmilitanten bij de strijd. Van de weinig georganiseerde chauffeurs zijn - volgens opgave van de bond zelf - de meesten lid van de CFDT, namelijk 13.000 oftewel 5%. Even moeilijk valt vast te stellen welke rol de vakbeweging gespeeld heeft bij de jongste strijd, hetzij bij het uitbreken van de staking, hetzij bij het verloop daarvan. Wel duidelijk is de rol van de vakbeweging bij de onderhandelingen en haar rol voor wat betreft het einde van het conflict.

De kleine zelfstandige ondernemers die in de loop van dit jaar een paar keer met een weinig indrukwekkende 'dag van actie' slechts enkele succesjes behaalden, toonden dat zij alleen voor zichzelf wilden optreden en niet meer samen met de chauffeurs in loondienst, zoals het geval was in 1992. Maar juist de *beperkte* van wat zij bereikten deed de chauffeurs beseffen dat een blokkade van de wegen wél best lonend zou zijn.

Naar het schijnt hebben de vakcentrales volledig onderschat wat de reactie van hun achterban zou zijn toen zij de 18e november 1996 uitriepen tot een 'actiedag' bedoeld om bij het ministerie van transport te betogen voor een ingreep van de regering ten gunste van de uitvoering van het contract betreffende de progressieve verkorting van de werktijd bij het wegtransport. De minister onderschatte hun achterban eveneens. Hij vertrouwde op de besluiteloosheid van de arbeiders, die hij meende te hebben waargenomen en hij verwees de vakbonden naar de onderhandelingstafel met de vage belofte dat hij "binnen drie weken de verkorting van de werktijd zou regelen opdat de gehele diensttijd zou kunnen worden betaald."

In heel Frankrijk kwamen de chauffeurs in actie met stakingsposten, betogingen en wegversperringen met brandende autobanden. De vakbonden overhandigden de minister een hele reeks eisen, uitgerekend die welke de chauffeurs gedurende tal van jaren tevergeefs hadden laten horen: pensioen op 55-jarige leeftijd, minder carenzdagen bij ziekte, volledige onkostenvergoeding en ook, de voornaamste eis, een reële verkorting van de werktijd, het in rekening brengen van de gehele diensttijd alsmede het eerbiedigen van de gemaakte overeenkomsten.

De vakbonden konden niet anders handelen. In zekere zin beleefde men iets dergelijks als bij het begin van de stakingsgolf van november en december 1995: een 'actiedag' die anders verliep dan men zich had voorgesteld waardoor de bonden zich onder druk van de achterban genoodzaakt zagen schijnbaar de leiding te nemen, hetgeen een vakbondswoordvoerder deed zeggen, dat het "om een loonconflict ging waar de vakbonden achter stonden."

Het was het moment dat Blondel, de leider van de vakcentrale Force Ouvrière uitkoos voor een gesprek met minister-president Juppé. Men kan zich niet aan de indruk

onttrekken, dat zij samen een bepaalde strategie ontwikkelden opdat het conflict zich zó zou ontwikkelen als het zich ontwikkeld heeft. Als bewijs hiervoor kunnen de woorden gelden waarmee verscheidene vakbondsleden uiting hebben gegeven aan hun boosheid: "Zij [de leiders] zijn compleet onder de voet gelopen door de stakingsbeweging. Ze voelden zich van de eerste dag af geïsoleerd." Een ander zei "het gebrek aan organisatie te betreuren, de kennelijke afkeuring van de beweging door de leiders van de vakcentrale CFDT. De eerste dag lieten zij zich zien. Daarna niet meer. Ze hebben ons zelfs niet op de hoogte gehouden van het verloop van de onderhandelingen." Weer anderen verklaarden: "Ik heb spontaan meegedaan", dat wil zeggen zonder oproep van welke leider ook.

Weer anderen begonnen, zonder opdracht daartoe, met hun vrachtauto de uitgang van een garage te blokkeren en merkten vervolgens dat ze samen met anderen deelnamen aan een actie en versperringen vormden. Weldra waren dergelijke versperringen het verzamelpunt van allerlei lieden, die zich solidair verklaarden: buurtbewoners, arbeiders van andere bedrijven of personeel van nabijgelegen kantoren. Ontelbare getuigenissen bewijzen dat er reeksen van zowel individuele als collectieve initiatieven zijn geweest en dat het optreden van de chauffeurs op grote sympathie kon rekenen. Een chauffeur verklaarde: "Zonder deze solidariteit zouden we nergens zijn geweest." Een vakbondsbestuurder wenste zichzelf eens te meer geluk, omdat er geen sprake zou zijn geweest van coördinatie [en dus van weinig betekenis zou blijken]. Hij vergat, dat de acties wel degelijk gecoördineerd werden via de communicatiemogelijkheden waarover de chauffeurs beschikken.

Het schijnt dat sommige barricades door de vakcentrales gecontroleerd werden. Zij gaven bevel de geblokkeerde vrachtauto's door te laten. De barricade bij Rungis bijvoorbeeld, waar zich de Hallen van Parijs bevinden, werd gecontroleerd door de vakcentrale CGT. Het gaf aanleiding tot incidenten, overigens zonder dat de versperring werd opgeheven.

In de nacht van 18 op 19 november breidde zich het aantal barricades rondom de grote provinciesteden uit, vooral in het zuiden van Frankrijk en in Normandië. In de loop van de 19e november werden de raffinaderijen en de olie-opslagplaatsen gebarricadeerd. Bij iedere barricade werd weer anders opgetreden. Personenauto's mochten op sommige plaatsen wel, op andere weer niet passeren en soms werd een barricade weer afgebroken die dan elders weer werd opgebouwd. Ook paste men het systeem toe het gemotoriseerde verkeer langzamer te laten doorstromen.

Toen de actie inplaats van te verlopen zich integendeel verder uitbreidde en al in vijftig steden voelbaar was, begonnen vitale bedrijven, zoals bijvoorbeeld Peugeot in Sochaux er hinder van te ondervinden. Levensmiddelenbedrijven moesten hun personeel naar huis sturen dan wel hun activiteiten inkrimpen wegens gebrek aan toelevering.

Toen de onderhandelingen tussen werkgevers en vakbonden, die plaats vonden op aandrang van de regering, geen enkel resultaat opleverden, benoemde de regering een 'bemiddelaar', die tot taak had een 'evenwichtig akkoord' tot stand te brengen. Maar zelfs onder leiding van die bemiddelaar leverde al het gepraat niets op. Zowel de regering als de vakbeweging schenen er op te rekenen dat de beweging wel zou verflauwen.

De kranten beweerden, dat de voornaamste eisen van de chauffeurs waren ingewilligd, maar niettemin nam het aantal barricaden geleidelijk toe, vooral in de provincie waar de invloed van de vakbeweging minder te betekenen had. Op 26 november telde

men 160 barricades, maar de 28ste, nadat men de concessie had gedaan dat 55 jaar de pensioengerechtigde leeftijd zou zijn, waren er nog altijd 240 en werden er 13 raffinaderijen, 400 oliedepots geblokkeerd en zaten 2.000 tankstations zonder benzine. Niet echter die in en rond Parijs. Dat dank zij de soepelheid bij sommige wegversperringen. Het was een soepelheid waarmee de chauffeurs het niet eens waren, maar die naar het scheen door tussenkomst van de vakbonden toch tot stand kwam.

Hoe stond het met de mogelijkheid van een uitbreiding van het conflict naar andere bedrijfstakken? Afgezien van enkele plaatselijke pogingen daartoe zijn er geen stappen in die richting ondernomen, noch van onderop, noch door de vakbeweging. Alleen in Sotteville dichtbij Rouen werd op 26 november een depot van de spoorwegen lamgelegd door het bezetten van een spoorbrug door enkele militanten van de CFDT. Doch dat duurde maar kort en in verwarring doordat de CGT juist die 26e november tot een 'dag van actie' uitriep, waaraan noch de CFDT noch de FO wensten deel te nemen,

Gedurende de eerste week van de staking hoopten de vakondsleiders dat deze wel in betekenis zou afnemen nadat als resultaat van de onderhandelingen de pensionering met 55 jaar werd bereikt alsmede een vermindering van de carendagen tot vijf en een vergoeding van hotelkosten. De belangrijke eis van loonsverhoging en vermindering van de werktijd werd echter niet ingewilligd. Desondanks werd er in de media en door de vakbonden terstond aangedrongen op het beëindigen van de actie. Maar de chauffeurs dachten daar anders over. Het aantal wegversperringen werd uitgebreid. Op donderdag 28 november telde men er meer dan 250.

De gevolgen voor de Franse economie en ook voor de economie van andere landen werden hoe langer hoe ernstiger. Dat leidde ertoe, dat op vrijdag 29 november een overeenkomst tot stand kwam waarin beloofd werd, dat de voornaamste eisen van de stakers zouden worden ingewilligd en dat het loon ook over de stakingsdagen zou worden doorbetaald. De stakers vonden dat ze de hoofdzaken hadden bereikt en volgden het parool van de vakcentralen op, dat de barricaden moesten worden afgebroken. Dat gebeurde. En toch zijn bij nauwkeurige beschouwing de door de patroons gedane concessies van dien aard, dat deze er zo min mogelijk nadeel van ondervinden.

Anders dan bij de stakingsgolf van december '95 kan de actie van de chauffeurs niet beschouwd worden als zijnde gericht tegen maatregelen van de overheid, maar meer als een strijd tegen al jarenlang heersende toestanden. De chauffeurs in loondienst zetten zich tegen verhoudingen die typerend zijn voor de uitbuiting van de arbeidende klasse en voor de methoden die het kapitaal hanteert om zoveel mogelijk winst te maken. Zij deden dat eensgezind en toonden daarbij, zoals gezegd, de kwetsbaarheid van het moderne kapitalisme. Daaraan ontleent de actie van de vrachtwagenrijder haar betekenis. (H.S.)

- 0 -

BOEKBESPREKING

EEN RAKE KRITIEK, MAAR EEN DIE NIET SOCIALISTISCH IS

"*TEGENSTEMMEN*" luidt de titel van het onlangs verschenen boek dat geschreven is door Jan Marijnissen, die voor de 'Socialistische Partij' in de Tweede Kamer zit. Hij heeft zijn boek de ondertitel van "*Een rood antwoord op Paars*" gegeven en met 'een rood antwoord' bedoelt hij een socialistisch antwoord. Dat nu is het, naar onze mening,

bepaald niet. Zo'n 150 bladzijden van de, wanneer men de noten buiten beschouwing laat, in totaal 210 pagina's levert hij een uiterst rake kritiek op vrijwel ieder onderdeel van het beleid van het huidige kabinet. Marijnissen zet 'paars' in de beklaagdenbank.

Al lezend krijgt men de indruk, dat men het requisitoir van een vlijmscherpe officier van justitie voor zich heeft, een die ermee begint de zich 'paars' noemende verdachte, alsmede iedereen die deze regering aldus belieft te noemen, van kleurenblindheid te beschuldigen en die vervolgens aan de hand van een aanzienlijk feiten- en bronnenmateriaal met verve en op overtuigende wijze aantoot, dat Bolkestein de plank volstrekt niet missloeg toen hij, al een half jaar nadat dit zogenaamd 'paarse' kabinet was agetreden, van een blauw kabinet sprak, dat wil zeggen een dat in feite de kleuren der liberalen vertoonde.

Marijnissen laat zien dat praktisch alle maatregelen die Kok en zijn ministers met steun van de regeringsfracties troffen precies het tegenovergestelde effect hebben dan men uit de mooie, Marijnissen zegt "verhullende", woorden waarmee ze werden gepresenteerd zou kunnen afleiden. De schrijver toont met behulp van cijfers, aan de hand van rapporten en statistisch materiaal en ook via citaten van andere critici, dat de armen in Nederland armer en de rijken rijker zijn geworden en dat, wil men de Haagse politiek met één korte zin karakteriseren, deze niet meer dan vier woorden hoeft te bevatten, te weten: *afbraak van de verzorgingsstaat!* Er staat echter vrijwel niets in deze schrijvende aanklacht dat niet ook door progressieve, voor een rechtvaardiger samenleving ijverende, zich niet 'socialist' noemende sociologen, economen of politici zou kunnen zijn gezegd.

Jan Marijnissen heeft omtrent socialisme een geheel andere opvatting dan wij. In zijn inleiding schrijft hij, dat "socialisten zich inzetten voor een samenleving, waarin recht wordt gedaan aan de idee, dat de mens niet alleen een economisch wezen is . . . en dat daar in de politieke praktijk rekening mee gehouden moet worden." Elders - blz. 208 - schrijft hij, dat "socialisten zeggen, dat de economie te belangrijk is om de macht erover in handen te laten van enkelen." Als 'socialist' wil Jan Marijnissen meedenken "over hoe we een samenleving tot stand kunnen brengen die recht doet aan de menselijke waardigheid van ieder individu." Voor Jan Marijnissen dienen 'socialisten' derhalve te streven naar een samenleving volgens een bepaald idee of een bepaald concept. Bij hem spelen de productieverhoudingen, dat wil zeggen de verhoudingen waarin de mensen in het productieproces tot elkaar staan, geen enkele rol. De klassentegenstellingen en de daaruit voortspuitende klassenstrijd komt bij hem totaal niet aan bod. *Tegenstemmen**) is derhalve een puur politiek boek. Het grote sociale conflict, dat de huidige samenleving kenmerkt, komt niet of nauwelijks ter sprake.

Waar Marijnissen pleit voor "een hernieuwde opleving van het socialisme of eventueel van een neo-socialisme" (blz. 52) heeft hij het over de herleving van opvattingen en ideeën. Hij verstaat onder 'socialisme' noch een beweging, noch een andere maatschappijtoestand, noch iets dat als resultaat van de strijd der arbeidersklasse tot stand komt. Volgens hem is het zuiver iets, dat via de politiek of zelfs via parlementaire weg verwezenlijkt kan worden.

In zijn eerste hoofdstukken kritiseert Marijnissen niet enkel het liberalisme, maar eveneens de sociaal-democratie of liever gezegd de Partij van de Arbeid, die hij verwijt

*) Jan Marijnissen, *Tegenstemmen, Een Rood antwoord op Paars*, Uitgeverij Veen, Amsterdam, 221 blz. 29,90 gulden, ISBN 90.254.0860.5.

het sociaal-democratische 'erfgoed' te verwaarlozen. Nergens blijkt in zijn boek, dat hij de verzorgingsstaat beschouwt als de bekroning van het moderne kapitalisme. Dat die verzorgingsstaat bovenal een situatie bevordert die tot grotere productiviteit van de arbeid voert en dus bepaald ook een belang van het kapitaal dient, onttrekt zich aan zijn blik.

In een van de dagbladen schreef een recensent, dat Marijnissen er "orthodox-marxistische" constatering op na houdt. Daar is geen sprake van. Af en toe duikt weliswaar bij Marijnissen de naam van Marx op, maar meer dan diens naam is het niet en voorzover hij er nog wat aan toevoegt, slaat hij de plank mis. Dat Marx en Engels (blz. 37) hun socialisme geformuleerd zouden hebben vanuit o.a. een symbiose van de Duitse filosofie met de Engelse economie van Ricardo en Smith is in strijd met de uitgebreide kritiek, die Marx in zijn *Theorien über den Mehrwert* op deze beide klassieke liberale economen heeft uitgeoefend.

Op blz. 53 definieert Marijnissen politieke partijen als de "exponenten van bepaalde ideologische opvattingen". Dat zij in het verleden respectievelijk de belangen van bepaalde klassen in de samenleving behartigden, schijnt hem te ontgaan. Daarom heeft hij er ook geen verklaring voor, waarom de politieke partijen zich hoe langer hoe minder van elkander onderscheiden naarmate die verschillende klassen hoe langer hoe meer gelijke belangen krijgen.

Op blz. 57 verwijst hij wel naar een artikel, dat J.W. Oerlemans in februari 1990 in *NRC/Handelsblad* schreef, artikel waarin deze betoogde, dat alle grote partijen op elkaar zijn gaan lijken. De oorzaken daarvan behandelt Marijnissen niet. Het gaat hier om een historisch proces dat er aan ten grondslag ligt en dat in zijn boek totaal niet aan de orde komt. Op blz. 61/62 schrijft Marijnissen, dat "verstandige, kritische burgers in de grote politieke partijen niets meer te zoeken hebben . . .", omdat deze "volledig gedomineerd worden door beroepspolitici en professionele kaders, die weinig affiniteit hebben met de oorspronkelijke uitgangspunten." De voor de hand liggende vraag hoe of dat komt, wordt door Marijnissen niet beantwoord.

Marijnissen toont zich ook somber gestemd over de toekomst van de 'democratie'. Dat er diverse soorten van democratie zijn (bijvoorbeeld burgerlijke en proletarische¹ daarover zegt de 'socialist' Marijnissen niets. Op blz. 210 wil hij als 'socialist' "de eigendomsverhoudingen aanpassen". Volgens hem "veranderen daarmee ook de machtsverhoudingen en kan het primaat van de politiek eindelijk gevestigd worden." Naar onze opvattingen is er inderdaad van een primaat van de politiek nooit sprake geweest, hebben altijd economische belangen de doorslag gegeven en hebben ideeën zich in de geschiedenis altijd geblameerd wanneer zij niet de exponent van belangen waren.

Door heel het betoog van Marijnissen loopt als een 'rode draad' de ethiek. Hij pleit (blz. 210) voor het "onderhouden van de publieke moraal". Dit met voorbijzien van het feit, dat ook de moraal maatschappelijk bepaald is en dat bij de ene maatschappijvorm - bijvoorbeeld de feodale samenleving of een primitieve - een andere moraal hoort en past dan bij de onze. Ook hier wreekt zich dat volgens Marijnissen het socialisme "een bepaalde visie op mens en samenleving verwoordt" en spreekt hij in dit verband van de 'socialistische' gedachte. Hij heeft in ieder opzicht gelijk, dat "het socialisme géén heilsprofetie is". De opvatting, dat het een product is van de maatschappelijke tegen-

1) Onder proletarische democratie verstaan wij totaal iets anders dan wat bij de bolsjewiki "dictatuur van het proletariaat" heet.

stellingen en de maatschappelijke strijd, ontbreekt! Als hij op blz. 147 schrijft, dat “de overheid zou kunnen optreden als belangenbehartiger van de héle bevolking” dan ziet hij niet, dat een regering, zoals Marx constateerde “een comité is, dat in de samenleving de belangen van de heersende klasse behartigt”.

Op blz. 194 schrijft Marijnissen: “Wij zijn zowel maaksels als makers van de geschiedenis.” Daar valt niets tegen in te brengen, maar het is onvolledig. De mensen maken hun geschiedenis op grond van verhoudingen die reeds zijn ontstaan alvorens zij tot het maken van de geschiedenis werden geroepen².

Afgezien van dit alles is het boek van Marijnissen, het mag dan geen “socialistisch antwoord” op Paars zijn, wel lezenswaardig. Naar onze mening levert het, anders dan Marijnissen beoogt, geen “bijdrage aan fundamentele maatschappijkritiek (blz. 9/10)”. Maar kritiek op de thans door Paars gevoerde politiek levert het te kust en te keur.

Dat deze politiek regelrecht indruist tegen de belangen van wat Marijnissen “de armen” noemt en wij de werkende klasse, daarover kan moeilijk enige twijfel bestaan. Marijnissen komt uit zijn tekst te voorschijn als een fervent verdediger van haar belangen. Dat maakt hem sympathiek, hoezeer ook zijn kijk op de achtergrond van Paars en de ontwikkeling van de samenleving van onze zienswijze verschilt. Verandering kan echter niet tot stand komen door ‘tegen te stemmen’. Alle maatschappelijke - en derhalve ook politieke - veranderingen zijn in de geschiedenis nooit anders tot stand gekomen dan door strijd. (C.B.)

2) Vgl. Karl Marx, “De achttiende Brumaire van Louis Bonaparte”.

- 0 -

KLASSENSTRIJD IN ANDALUSIE (SLOT)

IN HET novembern timer van Daad en Gedachte publiceerden wij het eerste deel van een artikel van een Amerikaan, die meer dan een jaar lang in het zuiden van Spanje woonde en daar getuige is geweest van drie felle acties van arbeiders in verschillende bedrijven: bij de scheepswerven van de havenstad Cadiz, bij het bedrijf JISA en bij de Amerikaanse onderneming Puleva in Granada. De lengte van zijn tekst maakte het onmogelijk die in zijn geheel in één aflevering op te nemen. Hier volgt het slot van zijn relaas.

*

In februari 1994 kondigde het grafische bedrijf JISA in Jerez de la Frontera een herstructurering aan die zou leiden tot het ontslag van 180 van de 410 werknemers. Het bedrijf vervaardigt etiketten en dozen voor alle bedrijven waar de alom bekende sherry wordt geproduceerd, een branche waar in de achter ons liggende 15 jaar het aantal arbeiders met duizenden verminderd is.

Drie belangrijke producenten van sherry hebben aandelen in JISA en wensten een zelfde rationalisering van het bedrijf als zij zelf reeds hadden doorgevoerd. Maar JISA kwam onder druk van de vakbeweging te staan en ontwikkelde een nieuw plan dat erop neerkwam, dat 60 arbeiders met vervroegd pensioen zouden gaan en 22 zouden vertrekken met een afkoopsom.

Toen echter in september 1995 bleek, dat er in het eerste kwartaal grote verliezen waren, kwam er weer een nieuw plan op tafel. Er zouden 132 arbeiders ontslagen worden. Op 28 september verbrandden de JISA-arbeiders de brieven waarmee het plan

bekend werd gemaakt in het openbaar op de voornaamste pleinen van Jerez. Zij kondigden daarbij aan, dat zij hun verzet tegelijk en in samenwerking met de arbeiders van twee andere bedrijven in Jerez zouden voeren, te weten de vestigingen van *Puleva* en *La Casera*.

Op 30 september blokkeerden de JISA-arbeiders de nationale verkeersweg nr. 4 met brandende barricaden. Op 7 oktober staken arbeiders van JISA en van Puleva, een bedrijf waar eveneens ontslagen dreigden, nog meer barricaden in brand tegenover de vestiging van Puleva. Op 14 oktober blokkeerden JISA-arbeiders opnieuw de verkeersweg nr. 4. Het verzet groeide uit tot een grote betoging van de werkende bevolking van Jerez op 26 oktober. Men eiste dat er een eind zou komen aan de ontslagen in deze stad en er waren botsingen met de politie.

Op 19 december bleken alle onderhandelingen met JISA op niets uit te lopen. Een comité van vakbondsgedelegeerden eiste banen en geen afkoopsommen. Op 3 januari 1996 werd er opnieuw onderhandeld en kwam JISA met een ander voorstel, dat al even onaanvaardbaar werd gevonden. Even later wierpen de arbeiders pal buiten het bedrijf barricaden op en maakten het daarmee de onderhandelaars onmogelijk het gebouw te verlaten. Die bleven gevangen tot in de avond oproerpolitie uit Sevilla hen kwam bevrijden. Daarop kondigden de JISA-arbeiders diverse stakingen aan.

Op 4 januari ketenden enkele JISA-arbeiders zichzelf vast buiten de kantoorgebouwen van JISA in een ander deel van de stad. Op 8 januari werd de fabriek plat gelegd door een staking van één dag. Op 9 januari bezetten arbeiders twee uur lang het station van Jerez. De komst van de oproerpolitie maakte een einde aan deze bezetting.

Op 12 januari werd de reeds genoemde verkeersweg wederom gebarricadeerd. Enkele dagen later beraadslaagden vakbondsvetegenwoordigers met het stadsbestuur. Op 19 januari nam het regionaal bestuur van Andalusië aan de beraadslagingen deel. Besproken werd een nieuw plan, dat voorzag in 80 vervroegde pensioneringen en 36 afkoopsommen voor arbeiders die ouder dan 53 waren. Eind mei werd men het tenslotte eens: 80 arbeiders die ouder waren dan 53 kregen vervroegd pensioen en 36 arbeiders kregen een bedrag van circa f 130.000 uitgekeerd bij vrijwillig vertrek.

Verzet tegen ontslagen bij Puleva in Granada

De strijd die er gevoerd is tegen de reorganisatie en de daarmee gepaard gaande ontslagen bij de Puleva-fabriek in Granada is van geringere betekenis dan de actie bij de scheepswerven van Cadiz en die van de JISA-arbeiders. Weliswaar had het verzet (ditmaal onder leiding van de Comisiones Obreras) hier een zelfde of een soortgelijke oorzaak, maar er dreigden minder ontslagen waarvoor een betere compensatie in uitzicht werd gesteld. Aan de onrust kwam al begin 1996 een einde, mede door medewerking van het regionaal bestuur van Andalusië. Voor 103 arbeiders van Puleva was er vervroegd pensioen met behoud van 90% van hun loon. Er werden 582 arbeidsplaatsen behouden.

Conclusies

De drie hier besproken conflicten maken deel uit van een hele reeks arbeidsconflicten die er in Spanje geweest zijn sinds het einde van het Franco-regiem en sinds het tot stand komen van het Pact van Moncloa¹, de overeenkomst tussen de Comisiones

1) Het Moncloa-paleis in Madrid is de ambtswoning van de minister-president.

Obreras, de UGT en het werkgeversverbond en die zich vooral voordeden nadat de sociaal-democratische regering van Gonzalez in het begin van de jaren '80 voor de dag kwam met een programma van industriële reorganisatie.

Ofschoon de arbeiders wel bereid waren tot gewelddadigheden en het gebruik van onwettige strijdmiddelen [zie bovenstaande tekst en die in ons vorig nummer] bleef, anders dan het geval was bij de stakingen tussen 1975 en 1977, niettemin hun verzet formeel binnen het kader van de traditionele vakbondsmethoden. Van de tegenstelling tussen de vakbonden en hun achterban, die in een eerdere periode duidelijk aan de dag trad, was weinig zichtbaar. In de jaren '60 en '70 werd de strijd doorgaans gevoerd door arbeiders die ouder dan 40 waren en streden voor behoud van werk of een zo goed mogelijke afvloeiingsregeling. Deze arbeiders kregen wel grote steun in de rug van heel de werkende bevolking. Maar zij bedienden zich van traditionele strijdmethoden waarmee vroeger succes werd behaald, maar nu niet meer.

In Andalusië en ook in andere delen van Spanje trouwens beseffen de arbeiders hoe langer hoe meer dat nieuwe strijdmethoden nodig zijn. Maar noch van de grote, noch van de kleinere vakbonden zijn initiatieven daartoe te verwachten omdat nieuwe strijdvormen natuurlijk niet bij de vakbondsstrategie passen.

*

Hier eindigt enigszins abrupt het artikel van de Amerikaanse waarnemer. Hij zou, naar onze mening, bij het trekken van zijn op zichzelf juiste conclusies, wat meer de nadruk hierop hebben moeten leggen, dat de door hem beschreven periode van klassenstrijd in Asturië laat zien, dat ook acties die *formeel* het raam van een vakbondsconflict niet overschrijden dat *feitelijk* wel degelijk kunnen doen en dat omgekeerd acties waarbij de *praktijk* van de arbeiders duidelijk verschilt van de vakbondsmethoden, *formeel* binnen het raam van de vakbondsstrategie blijven.

- o -

N O G M A A L S : W A T I S E R G E B E U R D

6 0 J A A R G E L E D E N I N S P A N J E ?

PRECIES zestig jaar geleden, schreven wij vier maanden geleden, kwamen de Spaanse troepen in Marokko in opstand tegen de Spaanse republiek. Eén dag later stelde generaal Franco zich aan het hoofd van een in het geheim zorgvuldig voorbereide staatsgreep. Nog diezelfde dag - de 18e juli '36 - ontketenden door hem gepnstrueerde garnizoenen in Spanje zelf een burgeroorlog die bijna drie jaar zou duren. Vrijwel meteen, op de 19e juli, verhieven zich in heel het land de arbeiders en boeren om een halt toe te roepen aan de contrarevolutie¹.

Aan deze inleidende woorden voegden wij een kleine reeks historische bijzonderheden toe. De Spaanse massa's, zo vertelden wij, hadden de sterke wil om de in 1931 begonnen revolutie, die inmiddels pas op de plaats maakte, voorwaarts te drijven. Vrijwel in één adem noemden wij de krachten die er op uit waren de oude verhoudingen zoveel mogelijk in tact te laten. Men trof ze, zo constateerden wij, ook aan de kant van de republiek.

Wij voegden aan dit alles toe, dat wij de drie jaar durende burgeroorlog beschouwden als een f a s e van de in 1931 begonnen omwenteling, die zich keerde tegen de nog altijd in Spanje heersende feodale toestanden en verhoudingen. Het ging derhalve

om een revolutie van hetzelfde type als die welke in 1789 in het toen feodale Frankrijk begon en die uiteindelijk moderne, burgerlijke verhoudingen schiep. Om die reden moet ook deze Spaanse revolutie een *burgerlijke* revolutie worden genoemd. Franco stuitte destijds haar ontwikkeling, die bovendien ook door krachten in het burgerlijke republikeinse kamp werd geremd. Tot die remmende krachten behoorden de Spaanse bolsjewiki, die zich met kracht en ook met militair geweld keerden tegen hen, die - zoals vaak in burgerlijke revoluties is geschied - verder wilden gaan en gingen dan de burgerlijke en kleinburgerlijke republikeinen.

In het novembern timer van *Daad & Gedachte* (blz. 7 en 8) hebben wij met een enkel woord naar deze analyse van de Spaanse ontwikkelingen terugverwezen. Wij noemden, zeer beknopt, omdat wij niet in herhaling wilden vervallen van datgene wat wij nog maar heel kort tevoren betoogden, opnieuw de in 1931 begonnen Spaanse revolutie een "b u r g e r l i j k e revolutie, die bijna veertig jaar lang in haar ontwikkeling werd vertraagd" (aldaar blz. 8).

Wij hebben de indruk gekregen dat na het verstrijken van vier maanden, sommige lezers onze kijk op de Spaanse revolutie en de burgeroorlog die er een periode van vormt, niet meer helder voor de geest staat of zou kunnen staan. Zodat de zojuist geciteerde zinsnede (op blz. 8 van het novembern timer) door haar beknoptheid onze zienswijze onvoldoende zou hebben verduidelijkt.

Vandaar dat wij haar hierboven wederom kort, maar toch ietwat uitvoeriger nog eens hebben weergegeven.

1) *Daad & Gedachte*, nr. 7, juli 1996, blz. 2.

- o -

WAT GEBEURT ER IN DE PVD A ?

OP HET moment dat wij deze regels schrijven beschikken wij (nog) niet over het pamflet *Niet Nix* dat een pleidooi van enkele jongeren uit de PvdA bevat voor een inhoudelijke en organisatorische verandering van deze partij. Wij beschikken evenmin over de zowat gelijktijdig onder de titel *Markt, ongelijkheid, solidariteit: op zoek naar een herkenbare PvdA* verschenen bundel van partijgenoten die kennelijk andere opvattingen hebben. Wat hier volgt is derhalve niet eens een voorlopig oordeel, maar op zijn hoogst een voorlopige indruk, gebaseerd op wat dagbladen als *de Volkskrant* en *NRC/Handelsblad* hieromtrent hebben meegedeeld.

Een en ander noodzaakt ons tot grote terughoudendheid. Met de soms korte en in haast geschreven aankondigingen of besprekingen in dagbladen moet men uiterst voorzichtig zijn. Niettemin: dat er twee teksten met, naar men mag veronderstellen, grotendeels tegenstrijdige of zo men wil afwijkende zienswijzen zijn verschenen, houden wij, geheel afgezien van de respectievelijke inhoud, voor een symptoom van de huidige positie der sociaal-democratie.

Niet Nix, zo informeert ons *de Volkskrant*, zoekt naar een nieuwe vorm van de sociaal-democratie; de wat oudere samenstellers van de andere bundel daarentegen hebben een - we zouden bijna zeggen nostalgisch - verlangen naar de vroegere PvdA, zoals die was onder Drees en Den Uyl.

Een van de auteurs van de tegen *Niet Nix* gerichte bundel, de econoom J. Berkhouwer, is van mening - we citeren nog steeds *de Volkskrant* - dat "de PvdA een koers

zonder kompas vaart.” Verwijzend naar de door Wim Kok twee jaar geleden gehouden Den Uyl-lezing, waarin deze de “ideologische veren” afschudde, zegt hij: “Wie zonder veren is, staat soms lelijk te kijk en heeft het nog koud ook.”

De zienswijze van Berkhouwer komt niet met de onze overeen. Wat Kok het “afschudden van ideologische veren” heeft genoemd komt neer op de inmiddels voor de PvdA onvermijdelijke noodzaak de illusies op te geven die de sociaal-democratie van het begin af aan heeft gekoesterd en die iedere betekenis verloren hebben nadat de burgerlijke emancipatie van de arbeidersklasse, waarnaar zij streefde, een voldongen feit werd. Zien wij het goed, dan kan eerder beweerd worden dat zij die deze illusies willen handhaven in de huidige samenleving in de kou komen te staan.

Marcel van Dam heeft in *de Volkskrant* van 5 december j.l. de verwachting uitgesproken, dat de groep rond *Niet Nix* “zal omkomen in een steeds dieper wordend moeras van toejuichingen en begrip.” Merkwaaardig genoeg beschouwt hij hen die tot deze groep behoren niettemin als “de nieuwe generatie politici van de PvdA.” Het laatste, menen wij, zou best eens waar kunnen zijn. Immers *Niet Nix* - zo hebben wij ook begrepen uit hetgeen door een van de woordvoerders van de groep in een tv-uitzending is gezegd - van de PvdA aanpassing aan de maatschappelijke verhoudingen van nu. Een dergelijke aanpassing kan ook bij andere sociaal-democratische partijen worden waargenomen.

Het pamflet van *Niet Nix* beschouwen wij voorlopig als een teken, dat er in de Partij van de Arbeid een aantal jongeren is, dat zich niet langer verschuilen wil achter traditionele maskers. De vertrekkende voorzitter van de PvdA, de door ziekte gevelde Felix Rottenberg, heeft het pamflet van *Niet Nix* een protest van jonge intellectuelen genoemd. Dat is het naar onze indruk zeker. Wij hebben zelfs de indruk, dat het om jonge technocraten gaat.

Aan de politicoloog A. Hoogerwerf, samensteller van de tegen *Niet Nix* gerichte bundel, is de vraag gesteld, of de verontruste, naar de PvdA van Drees en Den Uyl hunkerende sociaal-democraten geen achterhoedegevecht voeren tegen gerijpte inzichten in hun huidige partij. Hoogerwerf beantwoordde de vraag ontkennend. Volgens ons kan er echter wel degelijk van een achterhoedegevecht worden gesproken.

Naar onze mening houdt de tegenstelling, ontstaan tussen de groep rond *Niet Nix* en haar tegenstanders, nauw verband met de onder druk van de economische omstandigheden plaats vindende afbraak van de verzorgingsstaat. Die roept uiteraard twijfels en tegenstellingen op.

Of *Niet Nix* met zijn streven naar verandering succes zal hebben of niet, valt moeilijk te voorspellen. Dat de groep voor de dag is getreden spruit voort uit de moeilijkheden, waarin zowel de PvdA als vele andere sociaal-democratische partijen zich heden ten dage bevinden.