

Thema ■ Staking in rotterdamse haven - kritiese beoordeling

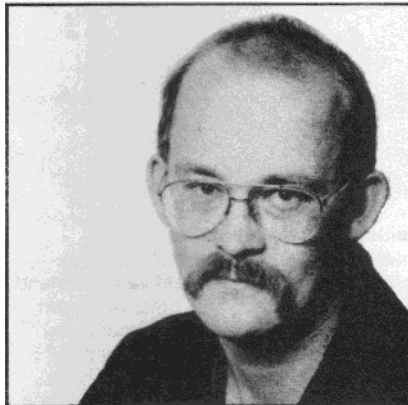
Niet iedereen blij in mei?

Een uitspraak van de Ondernemingskamer heeft de havenstaking na acht weken beëindigd. Paul Rosenmöller zegt troostend dat het 1 - 0 is in het voordeel van de Vervoersbond FNV. Een oude havenarbeider moppert voor het journaal dat ze net zo ver zijn als in het begin. Op het plein mokken kleine groepjes nog wat verder, maar na een half uur is het leeg en kun je naar huis om de balans op te maken. Of liever gezegd, kun je kijken of de inschatting nog klopt die je de eerste dagen van de staking hebt gemaakt. Eén ding is duidelijk, de 1 - 0 zege van onze jonge dynamiese bestuurder is overdreven. De stand is hoogstens 0 - 0. Er is nog niets gewonnen.

Maar even terug naar het begin. Al vroeg in januari 1987 doen de werkgevers er alles aan om de sfeer rijp te maken voor een staking. Ze stellen belachelijke CAO-eisen en dreigen met ontslagen. De staking komt dan ook prompt. Dat is bijna voorspelbaar, want als je een akkoord heb afgesloten en de havenbaronnen doen al maanden pogingen om dat omver te blazen word je het op een gegeven ogenblik zat. Onderschat wordt echter het belang dat de heren bij een staking hebben.

Werkgevers zien overal poen

Bij elke staking blijkt dat de gemeente Rotterdam en het rijk willen bemiddelen en zo nodig willen bijspringen. Onrust in de haven bevalt ze niks. De Scheepvaartvereniging Zuid (SVZ, de werkgeversorganisatie) brengt op 1 oktober 1986 haar reorganisatieplannen naar voren en daarmee de ontslagen. De Vervoersbond FNV doet dat al op 19 september. De bond loopt dus op de zaken vooruit en de bestuurders verdigen dat met verve. Ze stellen dat het Van der Louw akkoord pal overeind staat, maar dat ze de situatie willen vermijden dat er na 1990 een blik met ontslagen wordt opengetrokken. Dat klinkt redelijk, maar de vraag rijst of er dan eind 1990 zoveel mensen overkompleet zijn. En los je dat met werkgeversvoorstellen op? De voorstellen van de Vervoersbond lijken namelijk nogal vriendelijk voor de rendementen van de werkgevers. Voorop staat niet korter werken, maar een vijfploegendienst, een landelijke SHB (arbeidspool) en scholing voor kombi-funkties. Over dat laatste voorstel is zelfs tijdens de staking onderhandeld. De SVZ merkt dus beweging bij de bond als ze druk uitoefent, en ziet ook



nog de poen liggen bij gemeente en rijk. Gelijktijdig wordt duidelijk dat de 57 plus-regeling, die 1 januari 1987 is afgeschaft, niet terugkomt door protestnotaas te schrijven. Kortom de SVZ ruikt haar kansen en maakt briljant gebruik van de strijdbaarheid van de havenarbeiders om steun los te rijgen van gemeente en rijk en de Vervoersbond tot verdere konsessies te bewegen.

Zwenken en zwalken

De geschetste bedoelingen van de SVZ tekenen zich vooral in het begin van de staking duidelijk af. Ze jamert eens per halve week dat de staking tot verliezen leidt en betwist in de tweede week het aantal stakers. En wel op een buitengewoon unieke manier voor werkgevers, namelijk door meer stakers aan de pers te melden dan de bond. Inmiddels gaat de Vervoersbond door met prikacties en onderhandelingen en zoals te verwachten ook met toegevingen aan de SVZ. Wat de bond niet doet, is zich louter en alleen baseren op het Van der Louw-akkoord. Dat kan in de trant van: 'geen 350 ontslagen en daarmee basta'.

Verder laat de bond toe dat de SVZ overall huilend kan verkondigen dat het met 30 miljoen verlies per jaar echt niet verder kan.

Pas in de zevende week stelt de Vervoersbond iets tegenover die flauwe kul cijfers van de SVZ. Maar er gebeurt méér niet. De Vervoersbond gaat niet naar de rechter met het eerder uniek genoemde Van der Louw-akkoord in de hand. Ook niet nadat de hoogleraar Jaspers in het Vrije Volk verklaart dat een proces te winnen is, hetgeen zelfs bevestigd wordt door de advocaat van de SVZ, Mr. Rood. Het argument is dat rechters niet zo te vertrouwen zijn en uitgegaan moet worden van de eigen kracht. Dat klopt, maar die lijn wordt niet konsekwent doorgezet. In de loop van de staking wordt er nogal eens gezwenkt en gezwalkt. Als je kiest voor een staking, moetje het goed doen. Zeker als je weet dat de SVZ profiteert van de staking door middel van zo'n 20 miljoen steun van de overheden (al duidelijk in de derde week).

Waarom niet naar de rechter?

Ik vind het niet leuk, maar er is meer aan te merken op de handelwijze van de Vervoersbond. Zo wordt er een deal gesloten met het stuwadoorsbedrijf Seaport over de Westwoodlijn. Zeer tegen de zin van het aktiekomitee - en zelfs zonder te eisen dat de ontslagen van tafel moeten - wordt een doorwerk-garantie gegeven. Met als redenatie, Seaport gaat over de kop als de Westwood-rederij vertrekt. Voor de SVZ wordt het duidelijk dat er gebokst wordt zonder elkaar al te veel pijn te doen. Nog even terug naar die kwestie van de rechter. In het Van der Louw-akkoord staat een openbreek-klausule, die in werking gaat als de prognose door het Gemeentelijk Havenbedrijf van de goederenstroom niet parallel loopt met de werkelijkheid. Die parallel is er overduidelijk, evenals de kans om bij de rechter gelijk te krijgen. Een stap naar de rechter heeft zo z'n voordelen. Wanneer je in het begin van de staking de

rechtszaak wint, kom je sterk te staan en verliest de SVZ vertrouwen bij de rederijen. Wanneer je verliest, is er nog geen man overboord, want het staat ons dan vrij om te staken tegen de ontslagen. In het vonnis kan namelijk alleen maar gezegd worden of het Van der Louw-akkoord geldt of niet. Een ander punt is dit. Door niet naar de rechter te lopen, laadt de Vervoersbond de verdenking op zich ook zelf niet meer vast te willen houden aan het Van der Louw-akkoord. En eigenlijk doe je dat met een staking. Het wordt helemaal ondoorzichtig en inkonsekvent door later in de staking wel te vertrouwen in Lubbers, de Tweede Kamer en uiteindelijk in de rechter bij de Ondernemingskamer.

Volkomen strak aktiekomitee

Zoals gezegd, met de staking maakt de Vervoersbond de indruk niet in de hardheid van het Van der Louw-akkoord te geloven. Voor de havenarbeiders is daarmee een ingewikkelde situatie ontstaan. Ze zijn niet voor de voorstellen van de bond van 19 september en wijzen die van de werkgevers af. Wat krijg je nou bij een lange staking? Er komt zelfs bij de strijd bare havenarbeiders een punt dat ze voorstellen wel aanvaarden en er niet toe komen daartegen uit protest wild te staken. Tegen deze achtergrond zijn de verhoudingen in het centraal aktiekomitee niet zo verwonderlijk. Elke middag om vijf uur komt dit komitee bij elkaar op de Westzeedijk, een vast onderdeel op het programma is het tot de orde roepen van dissidenten. Met als gevolg een volkomen strak aktiekomitee en weinig invloed van kritiese stromingen, zoals blijkt tijdens de séance op het plein bij de opschorting van de staking. De bondsleiding heeft dus het heft in handen, maar kan daardoor ook niet meer dreigen naar de werkgevers toe met 'pas op, als je ons onze zin niet geeft, worden we links gepasseerd door de verschillende komitees'. Ik denk niet dat dit een probleem is geweest voor de SVZ.

Geen alternatief geboden

Wat heeft dit alles voor uitwerking op de basis? Veel mensen hebben niet begrepen wat er gebeurt. Ze vinden dat de staking op rolletjes loopt. Er zijn geen maffers en de bond houdt het lang uit. Wel is er kritiek op de stakin-



foto Anne Vaillant

gen zelf. Niet zo zeer dat er gestaakt wordt, maar dat er vaak gestaakt wordt als er geen boot voor de kant ligt of dat de staking niet als een verrassing komt. Door de verhoudingen binnen het centraal aktiekomitee komt er geen initiatief om het echt beter te gaan doen. Het gevolg is dat de meeste havenarbeiders loyaal met de bondsleiding meegaan. Uiteraard zijn er pogingen gedaan veranderingen aan te brengen, maar ze worden in de kiem gesmoord, beperken zich tot 'pamfletten-teenstand' of hebben weinig kracht. De confrontatie om een rechtszaak aan te spannen wordt niet aangegaan, want het is niet populair naar de rechter te lopen in plaats van te staken. De voorstellen van de bond worden afgewacht in de hoop ze te kunnen afstemmen, een nogal merkwaardige taktiek als er lang gestaakt wordt. Immers, elke week langer knokken maakt mensen bepaald niet gevoeliger voor kritiek, vooral als dit niet in anders handelen wordt omgezet.

Het OVB (Onafhankelijk Verbond van Bedrijfsorganisaties) volgt dezelfde lijn en hobbelt achter de strategie van de Vervoersbond aan. Weliswaar vertrekt het OVB uit het aktiekomitee, maar verder legt het zich neer bij de gang van zaken. De laatste weken wordt na de vergadering van het centraal

aktiekomitee het OVB gebeld met de mededeling waar de volgende morgen gestaakt wordt. Het OVB is dan ter plekke met de inschrijfploegen en durft ook in zijn pamfletten niet fel uit te halen. Het zit namelijk net in een proces van onderhandelingen om door de SVZ erkend te worden.

Een paar konklusies

- De werkgevers hebben door de beschreven opstelling van de Vervoersbond deze staking buitengewoon slim benut. Volgens mij is de juiste lijn 'akkoord is akkoord' en op basis van die zekerheid met de werkgevers praten hoe het na 1990 moet. Dit is niet gebeurd en de werkgevers zijn in het geboden gat gesprongen. Daardoor is over het Van der Louw-akkoord onzekerheid blijven bestaan; het geeft toch te denken dat ook de werkgevers niet naar de rechter zijn gegaan.
- Mede door de gevolgde strategie is de staking van de Vervoersbond lang geweest. Door niet onverwacht te staken - wel werkgaranties, onderhandelingen en toezeggingen - bevat de staking geen grote dreiging.
- Het opschorten van de staking heeft een groot probleem meegebracht. Er wordt namelijk per halfjaar gemeten hoeveel tonnen er gemaakt zijn, daarna wordt nagegaan of dit strookt

met de prognose van de goederenstroom. Door de staking zijn er minder schepen gekomen en klopt de prognose waarschijnlijk niet met de werkelijkheid. Als dat het geval is, kan de SVZ in het tweede halfjaar de ontslagen doorzetten. Komen er dan weer lange stakingen?

- De leiding van de Vervoersbond heeft te weinig rekening gehouden met de kritiese stromingen en is onvoldoende bundelend opgetreden. Deze vernauwing hebben we bijvoorbeeld gezien tijdens de solidariteitsmeeting in de Doelen; daar is gediskussieerd over technologie in plaats van over de staking.

- Tijdens de staking heeft de bond het uitgangspunt van rendementsherstel overgenomen van de havenbaronnen. Hierover staat niets, maar dan ook niets in het Van der Louw-akkoord.

- Het wordt er door dit alles niet gemakkelijker op om na 7 mei de ontslagen tegen te houden. Nog een voorbeeld. Door de toegevingen kan de baas de roostervrije dagen gaan bepalen. Hierdoor en door de kombifuncties kan er een overkompleet komen.

Is deze trieste balans definitief?

Als de Vervoersbond FNV terugkeert op haar schreden, ligt er nog veel open. Het toegevingsbeleid moet vallen en het Van der Louw-akkoord moet de basis zijn. De rechter komt ook nog aan bod en na 7 mei zijn stakingen mogelijk, maar dan als in 1984, vanuit de basis en met werkelijke verrassingen. Als je 's morgens staakt, hoe je 's middags niet te staken. Als het bedrijf plat is gegaan, kan het morgen ook plat en niet na een week.

Laat de havenbaronnen maar zeggen en voelen wat hun hen toko waard is. Ze kunnen toegeven of de haven wordt een natuurpark. En de eerste tijd niet onderhandelen, levert dan zeker goede resultaten op.

Mijns inziens heeft de leiding van de Vervoersbond - in Utrecht en Rotterdam - de plannen van de werkgevers te weinig bekeken. Door die onderschatting is de eigen kracht niet echt gebruikt. Op dit moment is het grootste gevaar dat de havenarbeiders murw gemaakt worden en de havenbaronnen hun plannen kunnen doorzetten. En de dank van die baronnen is dan niet uit te drukken. En daarom zullen ze het vast niet doen.

Paul Donker