Contributed by M. Lievens
maandag, 27 december 2004 - Last Updated zaterdag, 26 mei 2007

In het edito van Rood nr. 7 hadden we het al over de noodzaak voor de syndicale beweging om het corporatieve niveau van de strijd voor jobbehoud te overstijgen en het offensief aan te gaan voor een maatschappij-project waarin ook tal van andere sociale bewegingen zich kunnen herkennen. Dat is geen gemakkelijke kwestie, want het veronderstelt dat je ook durft ingaan tegen de begrijpelijke reflexen van bijvoorbeeld de DHL-werknemers. Hun legitieme strijd moet aangegrepen worden om fundamentelere eisen naar voor te schuiven en op die manier hun gevecht te verbreden en op een hoger niveau te tillen.

In een context van grote werkloosheid en onzekerheid op de arbeidsmarkt is een defensieve reactie voor het behoud van elke job perfect begrijpelijk en legitiem. Zelfs bedrijven die grote winsten maken, worden geherstructureerd onder druk van de aandeelhouders, die een return on investment van minstens 15 % eisen. De strijd voor het verbod op ontslagen in bedrijven die winstgevend zijn en via herstructureringen hun winsten nog willen opkrikken ten koste van de overblijvende werknemers, is meer dan ooit noodzakelijk.

Toch getuigt de slogan 'strijd voor elke job' in de eerste plaats van de zwakke en defensieve positie van de arbeidersbeweging vandaag. Vooral wanneer die strijd op bedrijfsniveau wordt gevoerd, neigt dit soort gevechten ertoe corporatief en dus conservatief te worden, zeker wanneer geen enkele vraag meer wordt gesteld naar de aard van de job en de gevolgen ervan voor de werknemers en de sociale en natuurlijke omgeving. Een extreem voorbeeld dat de kwestie scherp stelt: moeten we vechten voor het behoud van de jobs in de wapenindustrie? Veel sociaal-democraten menen spijtig genoeg van wel, en daarmee binden ze de arbeidersbeweging met handen en voeten vast aan het kapitalisme, zijn maatschappijstructuur, het soort jobs dat het creëert. Daarenboven geraakt de arbeidersbeweging door dit soort corporatisme verstrikt in contradicties met andere ecologische en sociale eisen.

Voor socialisten is dit een cruciale, maar bijzonder moeilijke kwestie: hoe kan een politiek subject worden opgebouwd op basis van de vele strijdvormen die vandaag bestaan, maar die soms kunnen botsen als ze op een primair of corporatief niveau blijven? Welk maatschappijproject zal zo'n subject naar voor moeten schuiven en hoe zal dat zich verhouden tot de huidige kapitalistische structuur? Het socialisme zal niet gerealiseerd worden louter door de eigendomsverhoudingen te veranderen en de productiemiddelen onder arbeiderscontrole te plaatsen. Als we het daarbij houden, blijven we met handen en voeten gebonden aan de maatschappijstructuur die het kapitalisme ons overlevert. De strijd voor het socialisme vergt veel meer creativiteit. Hoe kunnen we echt iets nieuws creëren? Hoe kunnen we ons doorheen de strijd vandaag al beginnen losmaken van de kapitalistische structuur, die meer en meer een belemmering wordt voor het ecosocialistisch project in plaats van daartoe de voorwaarden te creëren? Steeds vaker is de strijd 'voor het behoud van elke job' niet noodzakelijk een stap in de richting van het socialisme.

Het probleem wordt bijzonder ernstig als de strijd ‘voor het behoud van elke job’ gepaard gaat met zware toegiften op het vlak van arbeidsvoorwaarden of wanneer dit hoge ecologische kosten als gevolg heeft. Helemaal regressief wordt het bijvoorbeeld wanneer wordt gepleit voor loonmatiging, omdat de hoge lonen het kapitaal aansporen te automatiseren en zo nog meer mensen werkloos te maken. Met dat argument leveren arbeiders niet enkel zwaar in. Als men de lonen matigt om de automatisering tegen te gaan, dan laat men eigenlijk arbeiders het werk doen dat ook door machines kan gebeuren. Men zou beter automatiseren, op voorwaarde uiteraard dat de ecologische kost ervan gering is, en de vrijgekomen tijd verdelen onder de arbeiders via arbeidsduurvermindering en arbeidsherverdeling. De strijd om minder en anders te werken brengt ons al een stapje verder in de richting van een socialistische logica.

Zolang de syndicale en sociaal-democratische bureaucratie de arbeidersbeweging op een corporatief niveau houdt, waarbij de strijd defensief blijft en beperkt wordt tot onmiddellijke economische eisen op het niveau van één bedrijf of sector, zullen we niet uit de impasse geraken. Meer zelfs, het stigma dat de vakbonden conservatief zijn, wordt erdoor bevestigd. Daarom kunnen de neoliberalen met gemak claimen 'moderne' 'hervormers' te zijn en kunnen ze de inertie van

gevestigde machten bekritiseren.

Offensief

Wat moet er dan wel gebeuren? Een versplinterde en louter defensieve strijd voor het behoud van de verworvenheden tegen de hervormingsdrift van het historisch blok van het patronaat en de renteniers kunnen we nooit winnen. Op die basis kan de 'vonk' overigens moeilijk overslaan van het ene bedrijf naar het andere, van de ene sector naar de andere, van de arbeidersbeweging naar de milieubeweging, vrouwenbeweging, andersglobaliseringsbeweging enzovoort. Zo'n vonk zou natuurlijk wel eens een beweging in gang kunnen zetten die aan de greep van de bureaucraten ontsnapt, en dat is hun ergste nachtmerrie...

Tegenover de sociale achteruitgang die door het neoliberaal offensief wordt georganiseerd en om het primaire en corporatieve karakter waarin de arbeidersstrijd zich bevindt, te overstijgen, moet niet minder dan de kwestie van de beschaving zelf gesteld worden. Hoe kan de arbeidersbeweging opnieuw de belichaming worden van een soort vooruitgang, de motor worden van de democratisering van deze maatschappij, het epicentrum van een nieuw politiek subject dat tal van eisen van sociale bewegingen in zijn schoot verenigt?

De eerste stappen om dat corporatief niveau te overstijgen moeten nochtans niet ver gezocht worden. Vaak gaat het om beproefde recepten die hun nut hebben bewezen maar door de neoliberale ideologie op de helling zijn gezet. Welk soort offensief hadden de vakbonden kunnen voeren naar aanleiding van de crisis rond DHL?

In de eerste plaats hadden ze moeten erkennen dat de gevolgen van de activiteit van DHL inderdaad nefast zijn en dat de strijd voor het behoud van de werkgelegenheid leidde tot een reële contradictie tussen jobs en ecologie. Heel vaak werd dit nu geminimaliseerd of werden de 'rijke burgers in de rand' geridiculiseerd. Het strijdterrein had verlegd moeten worden: in plaats van een strijd tussen de verdedigers van jobs en die van de nachtrust met de overheid als voornaamste mikpunt van kritiek, had een gemeenschappelijk front geopend moeten worden tegen DHL en consoorten door een campagne voor een Europees verbod op nachtvluchten. DHL zou veel minder verhaal hebben tegen een argumentatie die een 'algemeen belang' belichaamt, en zou haar activiteit wel moeten reorganiseren met behoud van de huidige werknemers, maar met andere tijdsschema's.

Ten tweede had de vakbond de overheid voor haar werkelijke verantwoordelijkheid moeten plaatsen. Nu werd verwacht dat de overheid er alles aan zou doen om de werkgelegenheid in Zaventem te behouden door zwaar te investeren in de luchthaven en in de isolatie van omliggende woningen. Het prijskaartje daarvan is bijzonder zwaar, en niet recupereerbaar door extra belastingsinkomsten. Enerzijds zijn er de kosten van de onteigening en sanering van het terrein rond de luchthaven, de aanleg van nieuwe toegangswegen en spoorwegen, een extra landingsbaan en de extra investeringen voor BIAC. Anderzijds swingen vooral de kosten van een isolatieprogramma van de omliggende huizen de pan uit. Ook Schiphol in Nederland moet zo'n 14.000 woningen isoleren. Het kostenplaatje liep al op tot 400.000 miljoen euro, en men is nog maar halfweg. In België zou het bedrag verschillende malen hoger liggen, gegeven het spreidingsplan voor de nachtvluchten. Daarnaast zijn er nog de stijgende uitgaven voor de gezondheidszorg door de nachtvluchten, want helemaal kun je de huizen nooit isoleren. Het kostenplaatje zou snel een paar miljard euro bedragen, en dat voor het behoud van 1800 jobs, plus de eventuele 1300 nieuw gecreëerde banen bij het uitbreidingscenario. Nota bene, Deutsche Post kocht DHL in 2003 voor 2,3 miljard euro(1). Daarenboven moet je weten dat DHL tegelijk een meester is in het ontlopen van de fiscus: via ingewikkelde procedures slaagt het bedrijf erin een hoop geld naar belastingparadijzen als de Nederlandse Antillen, Bermuda of de Caymaneilanden te versassen!

De vakbond moet dan ook argumenteren dat de overheid niet moet investeren in de creatie van de voorwaarden waaronder een bedrijf als DHL een maximale winst kan halen, maar dat hij zelf het industrieel initiatief opnieuw in handen moet nemen. De overheidsinvesteringen gaan er immers

zienderogen op achteruit. In de jaren '70 bedroegen de Belgische overheidsinvesteringen 4,1 % van het BBP tegenover 1,6 % nu. In de EU als geheel was dat 3,9 % in de jaren '70 tegenover 2,6 % nu. Nochtans is dringend een publiek initiatief nodig voor nieuwe sociale en milieuvriendelijke woningen, voor extra jobs in de zorgsector, voor openbaar vervoer (b.v. het voorstadsnet in Brussel waar tijdens de begrotingsbesprekingen voor 2005 op bespaard werd).

Ten slotte blijft de eis voor arbeidsduurvermindering en arbeidsherverdeling meer dan ooit actueel. Als we de evolutie van de werkgelegenheid berekenen in termen van voltijds equivalenten dan moeten we vaststellen dat tussen 1973 en 2002 de tewerkstelling is gedaald(2)! 1973 was goed voor 2.975.000 voltijds equivalenten, 2002 nog voor 2.935.000. Dat is een daling van een percent. Jarenlange loonmatigingen en reducties van de patronale bijdragen aan de sociale zekerheid leverden dus geen enkele extra job op, integendeel. De eis van de 32 urenweek blijft overeind als hét middel om de arbeid te herverdelen en iedereen aan een job te helpen.

---

(1) Knack, 27 oktober 2004 (2) Over.werk 4/2003