

# Bij het spoor zijn ze begonnen.

*In de vroege uren van maandag 17 oktober braken er spontaan stiptheids-akties uit bij de NS. Ze werden binnen de kortste keren gevolgd door stakingsakties bij een aantal busondernemingen (CN en VAD) en het Utrechtse openbaar vervoer. Voor sommigen kwamen deze akties zeer onverwacht. Anderen hadden ze allang zien aankomen. De spoormensen, met name de Amsterdamse, waren het allang beu:*

- *Sinds 1979 worden de inkomens al gekortwiekt, bij elkaar zo'n 7% (zes maal bestekkortingen; korting op de loonsomtrend; geen uitbetaling meer van de nakalkulatie; 'opschoningen' van de trend, zoals bijvoorbeeld het niet verwerken van de CAO in de bouw).*
- *Sinds 1979 worden de stijgingen van de sociale premies verhaald in de beruchte 'eenmalige inhoudingen' of te wel koopkrachtkorting.*
- *Per 1 januari 1983 de bevrozing van de salarissen.*
- *De wijze waarop men de CAO heeft moeten aanvaarden, waar door de regering een heel belangrijk onderdeel uit geschrapt was. Namelijk de SUT-regeling, die het NS-ers in extra slijtende beroepen mogelijk zou maken om op 60-jarige leeftijd met werken te stoppen. Onder andere de afdeling Amsterdam had gepleit voor een harde opstelling om de SUT-regeling alsnog af te dwingen. Onder druk van het bestuur (juristen, die meedeelden dat een rechter een staking hiervoor zou veroordelen) ging de algemene vergadering alsnog, met de Amsterdammers als tegenstemmers, akkoord met de CAO; een geamputeerde CAO.*

*De spoormensen waren het dus meer dan zat.*

Over het uitblijven van akties tegen de 3½% loonsverlaging groeide dan ook de ontevredenheid. Na de FNV-demonstratie van 11 juni was er nog niets gebeurd. De algemene vergadering had zich wel uitgesproken voor verdere akties, maar de meeste afdelingen stelden zich nogal terughouden op: akties, mits... en akties alleen als een ander begint. De houding van het bedrijfsgroepbestuur werd door de Amsterdamse NS-ers als

teleurstellend ervaren en stemde tot ontevredenheid.

## Akties van onderen af

Tijdens bestuursvergaderingen van de ondernemingsafdeling (OA) Amsterdam bleek men niet te willen wachten op de onderhandelingen van 2 november. Stakingen leken problematisch, omdat daar eerst een hele rimram aan vooraf moest gaan om te voorkomen dat een rechter de sta-

king als 'onrechtmatig' veroordeelt. In de nacht van zondag 16 op maandag 17 oktober vond een aantal mensen dat de tijd was aangebroken om aktie te voeren. Na overleg werd gekozen voor stiptheidsakties, omdat die onmiddellijk sukses konden hebben. Bovendien voelde men er ook niet veel voor om minder in het handje te krijgen: 'er is al meer dan genoeg ingeleverd'.

Dezelfde nacht zijn er niet alleen in Amsterdam akties begonnen, ook in Rotterdam, met name op het grote rangeerterrein 'De Kijfhoek'. NS heeft getracht om de akties te beperken tot Amsterdam, maar in de loop van de ochtend begonnen ook elders in het land stiptheidsakties.

## Heft in eigen handen

Maandagavond waren alle aktievoerders opgeroepen om naar een algemene vergadering te komen. Deze vergadering werd gehouden in het verblijf van het rijdend personeel (machinisten en kondukteurs) te Amsterdam CS. Tijdens deze massaal bezochte vergadering trachtten de bestuurders (J. Koster en T. Overtoom van de Vervoersbond FNV en J. Kruse van de FSV) de akties om 24.00 uur te laten aflopen en dan over te gaan tot het draaiboek, dat wil zeggen het mislukken van het overleg op 2 no-



## AKTIES VAN ONDEREN



vember af te wachten.

De sfeer van de vergadering is zeer geladen: de mensen zijn het al-jaren-inleveren meer dan spuugzat, evenals de lakse houding van de bond en voelen zich zelfs in de steek gelaten door de bond. Iedereen wacht maar af tot een ander wat gaat doen. Van de bond wordt een aktievere houding verwacht.

Na lange en geëmotioneerde discussies besluit de bondsleiding de akties voor onbepaalde tijd over te nemen. Er wordt een landelijke aktieleiding ingesteld, bestaande uit de bondsbestuurders.

De Amsterdamse NS-ers kregen toch de indruk dat dit niet van harte door het bondsbestuur gebeurde: het duurde ongeveer drie dagen voor de pamfletten en info-bulletins op de lijn verschenen. In een later stadium heeft ook de Vervoersbond CNV zich achter de akties geschaard. Er is echter onvoldoende sprake van een eenheid: uit de wijze waarop de pamfletten en info-bulletins verschijnen blijkt dat. Er zijn er met een gezamenlijke kop (FNV, FSV en CNV) en zijn er van FNV en FSV en van de verschillende bonden apart. Er zijn wel een paar vergaderingen geweest, ledenvergaderingen van de OA-Amsterdam. Er zijn niet echt aktievergaderingen geweest. De leiding berustte al bij de landelijk aktieleiding. Overigens was en is de samenwerking tussen de leden van de FSV en FNV aan de basis uitstekend. Uit de wijze waarop de akties zijn ontstaan blijkt dat de Amsterdamse spoormensen het heft en de strijd in eigen hand hebben genomen. Op dit moment is het voor een deel in de handen van het bedrijfsgroepbestuur gelegd, maar het idee bestaat dat het bestuur te weinig doet.

### Doorgaan met stiptheid of staken

Over de wijze van aktievoeren is al in een eerder stadium gesproken. Eerst was het plan om samen met de ambtenarenbonden in de slag te gaan, maar uiteindelijk was er geen geduld om daar op te wachten. Daarbij komt ook nog het katterig gevoel, dat de staking van 22 november 1982 heeft achtergelaten. De spoormensen voelden zich toen heel duidelijk in de steek gelaten door de ambtenarenbonden. De akties, die nu bij de ambtenaren plaatsvinden, zijn prima. Samenwerking is meer dan

ooit nodig, maar hoe kom je door al die organisaties en structuren? Waarom moet het allemaal zo ingewikkeld? Daar is geen begrip voor. Als je aktie wilt voeren, dan moet dat spontaan en direkt mogelijk zijn en dan moet niet het enthousiasme verzanden in allerlei organisatorische procedures die ook nog samenwerking tussen bonden blokkeren. Hoe is nu het vervolg van de akties? Gaan de stipheidsakties door, 'al is het tot kerstmis', zoals een distriktbestuurder van de FNV verkondigde, of gaan de akties over in stakingen? De bonden hebben plannen om over te gaan tot zogenaamde estafettestakingen. De spoormensen in Amsterdam zijn daar niet voor: je speelt daar de regering mee in de kaart omdat je daarmee al een knap stuk bezuiniging levert (bijvoorbeeld de salarissen). Bovendien voelen de mensen er niets voor om minder geld te krijgen. Zij hebben ook gezien wat het resultaat is van de stakingen bij de Belgische Spoorwegen: men is een week plat gegaan, maar zonder direkt resultaat: je houdt het in één sektor niet vol. In andere delen van het land zijn wel spoormensen bereid om te staken.

### De direktie

De stipheidsakties hebben natuurlijk ook hun weerslag op het beleid van de direktie. Zij heeft op alle mogelijke manieren geprobeerd om de akties ongedaan te maken.

Onder andere door middel van de nieuwsvoorziening heeft zij gepoogd om de akties en de gevolgen daarvan te bagatelliseren.

Een andere poging is om alleen maar in de berichtgeving te spreken over de gevolgen in de omgeving van Amsterdam. Wel degelijk zijn de gevolgen ook elders goed merkbaar.

De direktie heeft zelfs met de leiding van de FNV en de Vervoersbond FNV een poging gedaan om de akties van de baan te halen. Ze stelde het rijden van de extra treinen voor de vredesdemonstratie van 29 oktober afhankelijk van het beëindigen van de aktie al op woensdag. Dat dat niet nodig was, is duidelijk gebleken. Er hebben zelfs meer extra treinen gereden dan door de NS-leiding was gepland. De verwarring was echter wel gezaaid.

Ze verzond allerlei telegrammen, die in de mededelingenbladen voor het personeel werden opgenomen en oefende zo grote druk uit op het personeel om de aktie te stoppen:

#### onvolledige berichtgeving

De indruk die men uit sommige berichten van gisteravond zou kunnen overhouden is dat er een meerderheidsbesluit van FNV- en FSV-leden is tot voortzetting van de akties. De werkelijkheid is dat een beeld werd gegeven van slechts een van de zestien vergaderingen die deze week worden gehouden.'

#### de schade

Al vorige week werd bekend dat de PTT het vervoer van exprespost niet langer per trein wenste af te wikkelen. Waar dat uiteindelijk toe zou kunnen leiden, kan met een voorbeeld van Van Gend en Loos worden geïllustreerd. (Van Gend en Loos gaat het vervoer van stukgoed per spoor stoppen, hetgeen tot vermindering van arbeidsplaatsen leidt. - AS) Een eerste schatting van de inkomstenderving in het reizigersvervoer in de vorige week is thans in de maak: zeker is dat het om vele miljoenen guldens gaat.'

Ook het bedrijfsgroepbestuur was door de akties overvallen, 's Middags hebben zij zich officieel achter de akties geschaard en de leiding overgenomen, voorzover dat mogelijk is bij zulke akties. Dit geldt niet alleen voor de Vervoersbond FNV, maar ook voor de Federatieve Spoorweg Vakvereniging (FSV).

In de loop van de nacht hadden de aktievoerders allerlei pamfletten gemaakt en verspreid, waarin werd opgeroepen om in aktie te komen. En de akties kwamen er.



## AKTIES VAN ONDEREN

The logo for 'Solidariteit' is written in a stylized, bold, italicized font. The letters are white with a black outline, set against a dark rectangular background.

De reactie hierop is er een van: we hebben totaal geen vertrouwen in de direktie. Ploeger gaat naar Den Haag om zijn beklag te doen over het feit, dat de treinen niet op tijd rijden, maar hij gaat met pleiten voor het terugdraaien van de 3½%. Al eerder zijn ook door de bond dergelijke verwijten aan het adres van de direktie gedaan, met name in het kader van de zogenaamde heroverwegingen, een groot-scheepse bezuinigingsoperatie.

Het is nu nog te vroeg om een uitgebreide analyse van de akties te maken. Daarvoor ontbreken nog te veel gegevens, maar duidelijk is wel, dat de spoormensen in Amsterdam door willen gaan en niet gehinderd willen worden in hun akties door allerlei belemmerende organisatorische zaken.

Ab Spoor  
2 november 1983

---

## AKTIES VAN ONDEREN

---

**Solidariteit**

Een paar jaar geleden kregen we een vragenlijst naar het ledenverlies van de Industriebond-FNV onder ogen. Opvallend ontbrekende vraag in die lijst was in hoeverre het beleid van de betreffende bond aanleiding voor leden was om voor hun lidmaatschap te bedan-

ken. Wat verder toegespitst bijvoorbeeld: is de toenemende voorkeur voor overleg in plaats van actie reden om de bond te verlaten? Dit is een belangrijk vraagstuk, omdat van verschillende kanten en ook nogal eens van de kant van de vak-

bondsleiding wordt gesteld, dat bij de verscherpende economische crisis de bereidheid van leden om in actie te gaan afneemt. Een onderzoek van het Sociologisch Instituut in Amsterdam heeft deze stelling weerlegd. Het betrof het leden-

---