

Ford Genk... sociaal bloedbad! Begin van nieuw leven?

Theo Vangompel (secretaris ACV-Metaal)

Iedereen heeft een slecht gevoel bij de aangekondigde ondernemingsraad van 1 oktober 2003. Er gebeuren in de fabriek rare dingen. Men heeft matrijzen verplaatst, in de persafdelingen is veel extra werk gepresteerd. Heeft Ford zich voorbereid op een confrontatie? Wij hebben alleszins die indruk. Daarom beslissen de bonden op 30 september 2003 dat geen enkel onderdeel of afgewerkt product de fabriek mag verlaten. De autobanden en de schamele bescherming van partytenten zorgen voor enige verwarming.

ONDERNEMINGSRAAD

Het op één na slechtste scenario voor Ford Genk is meegedeeld: een streep door de investeringen ter waarde van 900 miljoen euro, geen zekerheid over de nieuwe Mondeo en we krijgen de productie van de nieuwe Focus niet. Dit alles gekoppeld aan de afvloeiing van drieduizend werknemers. Het is Hans Schardt, productiedirecteur van Ford Europa, die deze boodschap komt brengen. Volgens hem nopen de financiële resultaten van Ford Europa (verlies van 1,2 miljard euro op 30 september 2003) tot deze woordbreuk. Woede-uitbarstingen van verschillende ondernemingsraadleden beëindigen deze turbulente bijeenkomst. Afgevaardigden, militanten en het voltallige personeel zijn verbolgen. Er is geen enkel vertrouwen meer in de directie. Een militant verwoordt het aldus: "Het is alsof je vrouw vreemd gegaan is, het je doodleuk vertelt en vraagt om er de spons over te vegen."

EERSTE REACTIE

Het vakbondsapparaat komt in volle werking. De piketten worden georganiseerd. Personeel kunnen wij niet bereiken, want er is gedeeltelijke werkloosheid aangekondigd voor 2 en 3 oktober. Met tweehonderd militanten dienen de piketten georganiseerd. De opdracht is simpel: alles mag binnen, niets mag buiten. Wij willen Ford pijn doen zonder de mensen pijn te doen. De tv-camera's proberen de emoties en woede vast te leggen. De Limburgse provinciegouverneur gelooft niet in het voortbestaan van Ford Genk. Pijnlijk hard komt de waarheid naar boven. Op basis van de mededeling is er geen toekomst meer voor Genk. Wij willen echter de handschoenen niet in de ring gooien.

PERSONEELVERGADERINGEN

Op 6 oktober organiseren wij een 24-urenstaking gekoppeld aan drie personeelsvergaderingen voor de morgen-, middag- en nachtploeg. In een grote hal nemen we het woord en spreken de werknemers toe. Wij roepen ze op om de ordewoorden op te volgen: de piketten verstevigen en prikacties voeren tijdens het werk. Op iedere personeelsvergadering waren drieduizend werknemers aanwezig. Voor het eerst realiseren wij ons hoe groot het bloedbad is dat Ford wil aanrichten. Als wij vragen om eens rond te kijken en te zeggen dat Ford iedereen die hier staat kwijt wil, wordt het stil. Het drama wordt glashelder. Van de werknemers krijgen we geen tegenwind op ons actieprogramma.

EERSTE WOEDE-UITBARSTING

In de kranten en op tv is men verbaasd dat er zo weinig gebeurt. Echter, wij hebben nog nooit zo veel syndicale activiteit van afgevaardigden gezien. Iedere ploeg zorgt ervoor dat het verkeer tijdens de ploegenwisseling een tijdlang stilligt. Het logistiek systeem loopt in het honderd, voortdurend zijn er acties, dan valt hier de band stil, dan daar. Sommige afgevaardigden lopen met drie telefoons in de hand om te sturen en bij te sturen. De nachtploeg verneemt op vrijdag 10 oktober om 3 uur 's ochtends dat de krantenkop op de voorpagina van *Het Belang van Limburg* luidt: 'Staatsveiligheid wist reeds maanden dat Ford Genk ging sluiten'. Deze titel zorgt voor een enorme reactie. Het werk wordt stilgelegd. De vakbonden kondigen een 24-urenstaking af. Met heel veel overtuigingskracht kunnen wij de werknemers uitleggen dat de Irak-politiek van België terecht was. Ze zijn kwaad op de politieke verantwoordelijken die met het bericht niets gedaan hebben. De hele dag lang zijn er betogingen, het verkeer wordt stilgelegd. De burgemeester van Genk komt ter plekke en probeert de gemoederen te bedaren. Premier Verhofstadt komt met een officiële verklaring dat er geen verband is tussen de beslissing van Ford en de Irak-politiek van de regering. De Amerikaanse ambassade bevestigt dit. Dit neemt niet weg dat de uitleg van Verhofstadt om verduidelijking vraagt. Als zijn (gewezen) kabinetschef het gerucht kende, mogen wij er dan niet vanuit gaan dat ook Verhofstadt het wist? Liegt hij of het gedrukt staat of spreekt hij de waarheid? Op wiens rekening kwam de extra tegemoetkoming (100 miljoen euro bovenop de 52 miljoen euro expansiesteun) die Dewael in de vakantiemaanden aan Ford aanbood? Hij was op dat ogenblik geen Vlaams minister-president en geen minister in de nationa-

le regering! Overleggen onze liberale vrienden niet meer samen? Is de weigering van Ford, op zoek naar veel geld, geen voldoende reden om in actie te schieten? Enzoverder. Welke politicus neemt de handschoen op?

Wij worden van vergadering naar vergadering gesleept. Een KWB-bijeenkomst brengt ons met onze voeten op de grond. Wij kunnen van werknemers van Ford horen hoe zij de slag verwerken, hoe ze rekenen op de vakbond, hoe machteloos wij zijn tegenover het grootkapitaal. Hartverwarmend en in schril contrast met de solidariteit die we gehoopt hadden te krijgen van de Europese Ondernemingsraad Ford.

TWEDE WOEDE-UITBARSTING

Op 17 oktober 2003 in de voormiddag raakt bekend dat Ford wel geld heeft om in China te investeren. Het zou gaan om een bedrag van 1,5 miljard dollar. Iets meer dan de som die men niet wil investeren in Genk. De gemoederen laaien hoog op en opnieuw wordt een 24-urenstaking georganiseerd. Pijnlijk duidelijk is dat wij maar een klein stukje zijn op het grote schaakbord. Winst is en blijft de enige doelstelling.

JOBMARS EN JOB-LIVE

De verwachtingen zijn hooggespannen. Wordt de betoging een succes? Stilaan wordt duidelijk dat wij kunnen rekenen op een enorme solidariteit, breed gedragen over en door het hele land. Zijn de Ford-arbeiders aanwezig of laten zij zich vertegenwoordigen? Er is veel, heel veel volk. De kop van de betoging komt de staart ervan tegen. Wij zijn tevreden. Het doet goed te ervaren dat wij er niet alleen voor staan. En dan op naar Job-Live. Kan er een concert georganiseerd wor-

den op een sociaal kerkhof? Overtuigde vakbondsmensen hadden het er moeilijk mee. Ook hier kwamen duizenden mensen op af. Een stem van een Bekende Maming klinkt harder dan die van een gewone Ford-arbeider. De verbondenheid is groot. De solidariteit voelt men aan den lijve. Een opsteker! Een rechtstreekse uitzending rondt de dag af. En nu, hoe moet het verder?

DE LANDING EN DE LANDINGSBAAN

Hebben we voldoende brandstof? Kunnen we de acties aanhouden? Hoe de piketten blijven bezetten? Waar kunnen we de Transit stockeren, want de terreinen raken overvol? De acties hebben succes. De productie van de Transit in Southampton ligt al stil en in Turkije kan dat ieder ogenblik ook gebeuren. We hebben Ford bij de keel. Op 21 oktober 2003 vindt een extra ondernemingsraad plaats, in aanwezigheid van de heer Fleming, vice-president van Ford Europa. Het eerste succes van de actie wordt aangekondigd: "De nieuwe Mondeo komt naar Genk zonder enig voorbehoud." De beslissing over het nieuwe platform (bodem) en de afgeleide producten (Galaxy en Crossover) valt midden november. Men vraagt om naar een normale productie terug te keren. Op woensdag 22 oktober 2003 gaan de militantenkernen van de verschillende vakbonden door. We zijn akkoord om de acties op te schorten (niet te stoppen) mits Ford voldoet aan volgende voorwaarden:

- de schriftelijke bevestiging van de Europese Ford-directie dat de nieuwe Mondeo onvoorwaardelijk naar Genk komt;
- de *tools* (matrijzen) nodig om besonderdelen te maken voor de Transit- en de Volvo-

productie moeten binnen de tien dagen terugkeren naar Genk;

- alleen het volume van de dagproductie van Transit mag uitgeleverd worden. Van de klaar geperste stukken mag per dag niet meer dan de normale dagproductie uitgeleverd worden.

Na uren onderhandelen geeft Ford Europa toe. De volgende dag is de eerste matrijs van Volvo binnen en de door ons gevraagde verklaringen komen er. De productie wordt hervat.

ONDERHANDELINGEN SOCIAAL PLAN

We hebben een eerste slag thuisgehaald, maar geenszins de strijd gewonnen. We willen sociaal verantwoorde oplossingen en een degelijk industrieel plan. Daarom willen we onze oorlogsbuit inzetten als wij midden november 2003 het nieuwe platform en de afgeleide producten niet krijgen.

ENKELE BEDENKINGEN

We zorgt voor een betere wettelijke bescherming bij herstructureringen? Moest de Europese Ondernemingsraad niet samengeroepen worden? Kunnen multinationale ondernemingen niet verplicht worden om gesloten akkoorden na te komen? Welke sancties zijn er voor ondernemingen die CAO's aan hun laars lappen? Wat brengt de wet-Renault ons bij? Is de wet-Renault gevolgd als de procedure correct wordt nageleefd? Wanneer kunnen wij ons laten bijstaan door specialisten? Hoe verstevigen wij de Europese solidariteit? Enzoverder. We durft het initiatief nemen? Wij willen helpen!