

Mattheiu Bolle-Reddat - Fransa'da Sınıf Mücadelesinin Kızıl Kıvılcımı: Fransa Demiryolu İşçilerinin 2014-2020 Arasındaki Mücadelesi



Dünya Sendikalar Federasyonu Sekreterliği üyesi ve Versailles'de GCT Demiryolu İşçileri Genel Sekreteri Mattheiu Bolle-Reddat'ın makalesi, Theory & Praxis adlı [sitede](#) Fransızca ve İngilizce olarak yayınlandı. Michael Scheinberg ve Walter Tillow tarafından İngilizce'ye çevrilen metnin Türkçesini sizle paylaşıyoruz.

Mattheiu Bolle-Reddat, daha önce Neyseo [sitesine](#) röportaj verdi ve Türkçe altyazılı olarak bu röportaj yer aldı.

Fransa Demiryolu İşçilerinin 2014-2020 Yılları Arasındaki Mücadelesi

Fransa, Portekiz ve Belçika ile birlikte, Avrupa Birliği'nde tarihi demiryolu şirketinin hala %100 halka açık olduğu ve şebekenin neredeyse tamamen kamu tekeli sisteminde kaldığı son ülkelerden biridir.

Bunun nedeni, Fransız demiryolu işçileri ve onların federasyonu, - çoğunlukla - sınıf mücadelesi birliği olan CGT'li Demiryolu İşçilerinin mükemmel mücadele ruhudur.

Bu onların durumlarını, geçmiş mücadelelerde elde ettikleri ortak güvenceleri ve halk çıkarlarının hizmetinde kamu demiryolu tekeli için mücadelecilikleridir.

İşçi direnişlerindeki bu mücadeleciliğin, Fransız işverenlerin ve Cumhurbaşkanı Macron'un istediği ve reformun geri çekilmesiyle sonuçlanan emeklilik reformuna karşı 5 Aralık 2019'dan Mart 2020'ye kadar Fransa işçilerinin genel mücadelesinin belkemiğini oluşturduğu ortaya çıktı.

İkinci Dünya Savaşı sonunda tüm Avrupa'da, Nazizm'e karşı direnişteki rolüyle güçlenen ve komünist ve işçi partileri ile sınıf mücadelesi sendikaları gibi güçlü araçlarla donatılan işçi sınıfı, aralarında büyük kamu hizmetlerinin ulusallaştırılması, ileri düzeyde konumlar ve toplu sözleşmeler, işçilerin sağlık sigortasına ve avantajlı emeklilik planlarına sahip olmalarını sağlayan sosyal güvenlik kuruluşlarının da yer aldığı birçok ekonomik, demokratik ve sosyal gelişimi elde etmeyi başardı.

Avrupa ülkelerinin işverenleri ve liberal, muhafazakar ya da sosyal demokrat hükümetleri her zaman işçilerin bu başarılarını yok etmek istediler.

Sovyetler Birliği'nin ve Avrupa'daki sosyalist kampın çöküşünden sonra, komünist ve işçi partilerinin kalıcı olarak zayıflaması ve hatta ortadan kalkmasıyla, Avrupa'da sınıf sendikalarının nüfuzunun kaybolmasıyla, bunların çoğu sınıf mücadelesinin değerlerinden uzaklaşarak bürokratikleşmeye, oportünizm ve reformizme doğru yönelmiştir.

Büyük şirketler tarafından ve onun çıkarlarına cevap vermek için yaratılan Avrupa Birliği, 1990'larda Batı Avrupa hükümetlerinin eski sosyalist blok ülkelerinde gerçek bir neoliberal karşı-devrimi gerçekleştirmek ve Batı Avrupa ülkelerindeki tüm savaş sonrası işçilerin kazanımlarına saldırmak için kulp ve araç haline geldi

Bu, enerji, iletişim ve ulaştırma sektörlerinde (hava, deniz ve demiryolu) uluslararası bir özelleştirme dalgasının başlangıcıydı.

Fransa'da, sosyal güvenlik sistemini parçalamaya ve demiryolu ağını özelleştirmeye yönelik ilk girişim, demiryolu işçilerinin öncü olduğu Aralık 1995'te birkaç hafta süren bir genel grevle yenilgiye uğratıldı.

Bu, birbirini izleyen hükümetlerin neden 2014 yılına kadar Fransa'daki demiryollarının özelleştirilmesini yeniden konu edinmeye cesaret edemediğini açıklıyor.

CGT Demiryolu İşçileri Federasyonu, Fransız işçi sınıfının mücadelelerinde şanlı bir tarihe sahip, Fransa'da güçlü bir sendikal örgüttür.

Tarihsel olarak 1920’de, demiryolu işçilerinin özgün statüsü (toplu sözleşmelerin öncüsü), tüm Fransız demiryolu şirketlerinde sendikal özgürlükler ve demiryollarının kamulaştırılması için çok önemli bir grevin ardından elde edildi (demiryollarının kamulaştırılması ancak 1938’de elde edildi).

Bu grevin ardından Fransız Komünist Partisi’ne yakın ya da ona bağlı kişilerin başını çektiği “devrimci” eğilim çoğunluk haline geldi.

CGT konfederasyonunun oportünist ve reformist liderliği, diğer federasyonlara yayılan devrimci bulaşmadan korktu ve CGT Demiryolu İşçileri Federasyonu’nu dışlama kararı aldı.

CGT’nin birçok devrimcisi, dışlanan federasyona katıldı ve birlikte 1921’de *Confédération Générale du Travail Unitaire* (CGTU) adlı yeni bir devrimci konfederasyon yarattı.

Pierre Semard, o zamanlar demiryolu işçileri federasyonu genel sekreteri, CGTU’nun genel sekreteri oldu ve CGTU’nun Moskova Kızıl Sendikalar Birliği’ne (RSI veya Profintern) üyeliğini organize etmek için Moskova’da Lenin ile bir araya geldi.

CGTU demiryolu işçileri federasyonu, ulusal mücadelelerde olduğu kadar uluslararası dayanışmada da (Ruhr’un işgaline ve Fas’taki Rif Dağı savaşına karşı grevler, gösteriler ve sabotajlar) son derece aktifti. CGT ve CGTU 1935’te faşist tehlike karşısında yeniden bir araya gelse de, yeniden birleşmiş CGT demiryolu işçileri federasyonu komünist militanlar tarafından yönetildi ve güçlü bir şekilde “sınıf mücadelesine” yöneldi.

Nazi işgalcilerine karşı direnişe ve “yasadışı” CGT demiryolu işçileri federasyonun yeraltındaki komünist partisinin önderliğindeki Fransız demiryolu işçilerinin kahramanca direniş eylemlerine çok dahil oldu ve yeraltındaki komünist partisinin işgalcilere karşı önemli etkisi oldu, Fransız demiryolu ağının önemini de göz önünde bulundurursak.

CGT Demiryolu İşçileri Federasyonu’nun binlerce militanı, Pierre Semard gibi tutuklandı, işkence gördü, sınır dışı edildi ve hatta öldürüldü. İşçi sınıfı gençliği, General Leclerc’in İkinci Zırhlı Tümeni Paris’e girdiğinde, CGT demiryolu işçileri federasyonu tarafından 10 Ağustos 1944’te başlatılan bir ayaklanma grevi sayesinde Paris’in zaten özgürleştirilmiş olduğunu unutmamalıdır.

O zamandan beri, CGT Demiryolu İşçileri Federasyonu her zaman son derece sağlandı ve savaş sonrasında Fransa’daki toplumsal mücadelelerin ve aynı zamanda enternasyonalist mücadelelerin (diğer ülkelerdeki grevcilerle dayanışma, sömürge savaşlarına, apartheid’e karşı mücadele...) hepsinde rol oynadı.

DSF’ye bağlı (Dünya Sendikalar Federasyonu) Küba’daki CTC ve Vietnam birliği gibi bağlı sendikalar ve aynı zamanda Portekiz SNTSF veya İngiliz RMT; ve onun şimdiki Genel Sekreteri Laurent Brun, CGT’nin “Küba için Konteynerler” dayanışma kampanyasının

liderlerinden, ile bağlantılarını sürdürmekle birlikte hemen hemen tüm CGT federasyonları gibi 1995 Konfederal Kongresi'nin kararından sonra Dünya Sendikalar Federasyonu'ndan ayrıldı. ETF'ye (ETUC'un ulaştırma şubesi), ardından ITF'ye (ITUC'un ulaştırma şubesi) katıldı.

WFTU'ya yeniden üye olma konusundaki tartışmanın 2013'ten beri CGT Demiryolu İşçileri Federasyonu'nun birçok üye sendikasında mevcut olduğunu ve birçoğunun, Versailles, Trappes veya UFCM Paris-Montparnasse gibi, halihazırda Uluslararası Taşıma Sendikaları Birliği'ne (WFTU TUI Transport) resmi olarak yeniden bağlı olduğunu unutmayın.

2014: Sosyal Demokrasi Saldırısı Başlattı

2014 yılında, François Hollande hükümeti "sol" iddialarıyla, SNCF'yi (Fransız demiryolu sistemi) iki şirkete bölmeyi amaçlayan "demiryolu reformunu" başlattı.

Bir yanda altyapı (halka açık kalacak ağın inşası ve bakımı, ki bunlar kârlı olmadığından kamuya bırakılmalıydı) ve diğer yanda özel hale gelecek ağın işletilmesi (en kârlı faaliyet).

Bu, Fransa'nın Avrupa Birliği'nin dördüncü "demiryolu paketini" uygulaması ve kârları özelleştirmek için borçları Devletin kontrolü altında tutmayı amaçlayan eski neo-liberal demiryolu ilkesinin uygulamasıdır.

Demiryolu işçileri grevi 10 gün sürdü ve hükümet iki şirketi (şebeke ve işletme) aynı holdingde bir arada tutacağını iddia ederek ilk adımı geri atsa bile, ulusal şirketin parçalanması ilerliyor.

Grev demiryolu işçileri arasında güçlüydü, ancak kamu hizmetine yönelik tehlikeyi görmeyen Fransız vatandaşları tarafından çok az anlaşıldığı için çok popüler değildi.

2016: Demiryolu İşçilerinin Çalışma Koşullarına Saldırmayı Amaçlayan İkinci Hareket

2016 yılında, halen Cumhurbaşkanı Hollande'ın önderliğinde, yeni özel operatörlerin gelmesine izin vermek için demiryolu işçilerinin çalışma koşullarını aşağıdan "uyumlu hale getirmeyi" amaçlayan bir yasa tasarısı sunuldu, çünkü bu özelleştirmenin ikinci hedefiydi: rekabete açılma bahanesiyle çalışanların çalışma koşullarını ve toplu güvencelerini yok etmek.

Hollande hükümetinin hatası, aynı zamanda Ekonomi Bakanı Emmanuel Macron tarafından desteklenen ve tüm işçiler için sosyal güvenlik ağını düşürmeyi amaçlayan ve demiryolu işçilerinin kendi sosyal güvenlik ağlarını entegre etmelerine izin veren iş kanununu yürürlüğe koymak istemesiydi. İş yasasına karşı tüm endüstri mücadelesi çerçevesinde çalışma koşullarının bozulmasına karşı mücadele: bu onların grevlerini çok popüler hale

getirdi!

Fransa'daki bu grev dünya çapında yankı buldu ve birçok ülkenin işçileri, özellikle de DSF'ye bağlı kuruluşlar, tarafından desteklendi ve demiryolu işçileri ile birlikte Fransa'ya gelip Fransız demiryolu işçileri arasında gösteri yapacak delegasyonları çoğaldı, ancak tüm dünyada Fransız elçiliklerinin, hatta Milan Garibaldi istasyonundaki rayları işgal eden İtalyan sendika USB'sinden yoldaşlarımız tarafından Milano-Paris hattının bloke edilmesi, önünde mitingler de yapıldı.

Hükümet, SNCF demiryolu işçileri için aynı hakları içeren ancak sarı demiryolu sendikalarının gelecekteki özel operatörler için geçerli olacak çok daha düşük seviyeli bir toplu sözleşme imzalamasını sağlayan bir şirket sözleşmesi imzalamak zorunda kaldı.

2018: Başkan Macron'un hükümeti, Fransa'nın demiryolu işçilerinin direnişi nedeniyle SNCF'yi doğrudan özelleştirmeye yönelik başarısız girişimlerden ders aldı.

Hükümet, "Yeni Demiryolu Paketi" yasası ile dördüncü demiryolu paketinin direktiflerine dayanarak yöntemini değiştirdi.

Artık tarihi işletmeci SNCF'nin özelleştirilmesi söz konusu değildir, bunun yerine yavaş yavaş SNCF kamu tekeli kaldırılarak ve yavaş yavaş özel işletmelerin ulusal demiryolu ağını işletmesine izin vermek için rekabete açılmaya yetki vererek dolaylı bir özelleştirme söz konusudur.

Özel operatörlere ağın her bir parçasında imtiyazlar, kamu hizmeti delegasyonları verilecek, bu da içinde çalışanların toplu garantilere ve Hollande hükümeti tarafından 2016'da dikte edilen toplu sözleşmenin sayesinde, SNCF demiryolu işçilerinden daha düşük maaş tarifelerine tabi olmasına sebebiyet verecek.

Hata olmasın! "Rekabetin açılması" bir tuzaktı çünkü bu şekilde aktarılan ağda sadece bir operatör olacak. Bu nedenle, bu kamu tekeli özel tekelere devrederek gerçekleştirilen bir özelleştirme değildir.

Tek gerçek "rekabet", sosyal damping **[1]** yoluyla çalışanlar arasında olacaktır.

Bu transferleri mümkün kılmak için, hiçbir özel şirketin pazara kendi çalışanları ile girmeyeceğini bilerek, hükümet bir operatör hattın bir bölümü için her ihaleyi kazandığında, o hattaki tüm SNCF demiryolu işçilerinin zorla yeni özel işletmeciye devredileceğini ve yeni işletmecinin çalışma koşullarına ve maaş skalasına tabi olacağını planladı. SNCF, bu ihalelere özel iştirakleri aracılığıyla başvuracağını da duyurdu.

Bu, SNCF'yi özelleştirmek için bir projeydi.

Fransız demiryolu işçileri bu nedenle “her üç günde bir 48 saat boyunca grev eylemleri, ablukalar, gösterilerle üç aydan fazla bir greve girdiler ve bu onların uzun vadede işte kalmalarına izin verdi.

Yeterli destek alamayan grevleri, Macron hükümetinin kararlılığı karşısında başarısız oldu, ancak bu üç aylık seferberlik, kamu tekellerini Macron devletinin özelleştirme emellerine karşı korumanın önemini yavaş yavaş anlayan kamuoyunda “fikir savaşını” kazanmalarına izin verdi. Kamu çıkarları ve toplu demiryolu ulaşım hizmetlerini savunuyorlardı.

Grev, Fransa’da olduğu kadar yurtdışında da popülerdi ve desteklendi.

2019-2020: Emeklilik Reformuna Karşı Grev

Macron’un hükümeti, sermayenin çıkarlarını savunmaya her zaman olduğu gibi, Fransa’daki işçiler için yaşlandıkça öde emeklilik planına eşi görülmemiş bir saldırıya karar verdi.

Amaç, emeklilik yaşını süresiz olarak artıracak ve mevcut ve gelecekteki emeklilerin emekli maaşlarını azaltacak bir “puan” sistemi getirmektir.

CGT’nin en militan sektörleri (demiryolu işçileri, kimyasallar, enerji, ulaşım, ticaret vb.) süresiz bir genel grev için harekete geçti.

Son olarak, Ulusal Konfederal Konsey (CGT’nin CCN Parlamentosu), 5 Aralık 2019’dan başlayarak ulusal bir genel grev çağrısına karar verdi.

Demiryolu işçilerinin ulusal grevinin belkemiği olduğu ve sanayi sektörlerinin tamamının veya bir kısmının katılabileceği süresiz bir grev hareketi başladı.

Fransa’nın bütün istasyonlarında, depolarında ve demiryollarında bulunan grevcilerin genel meclisleri tarafından hareketin günlük olarak canlandırılması, mücadelenin büyük treninin lokomotifiydi.

Sadece 10 günlük grevden sonra hükümet, hareketi bölmek için demiryolu işçileri de dahil olmak üzere bazı sanay kollarını reformundan çıkarmak için önlemler aldı.

Buna rağmen demiryolu işçileri dayanışma göstererek 40 günden fazla bir süre greve devam etti. Mart 2020’de küresel Covid-19 pandemisinin gelişi, Başkan Macron’a “ulusal birlik” adına harekete son verilmesi çağrısında bulunarak projesini geri çekmesi için bir bahane verdi. Bu, grevin kesin zaferiydi!

Sonuçlar

Bu zafer medya ve pandemi haberleri tarafından silindi. Bu son mücadelelerin tarihinin

incelenmesinden birkaç sonuç çıkarmalıyız:

1. Maden kapanışlarından ve tekstil, çelik ve metal endüstrilerindeki genişçe yurtdışındaki offshore, yurtiçi şirketlerinse yurt dışı şubelerine sıçrayan hareketlerinden sonra, nakliye işçileri (liman işçileri, tramvay işçileri veya demiryolu işçileri) Batı ülkelerinde grevler yoluyla yüksek bir potansiyele sahip olan son büyük endüstriyel çalışma topluluklarıdır.

2. Güçlü işçi sınıfı kimlikleri ve örgütlenme kapasiteleri, eğer örgütlenmiş ve sınıf örgütlerini belirlemişlerse, mücadelede belirleyici olabilir.

3. Grev eylemlerinin vurucu gücü ve bu sanayi kollarının kitle eylemlerine sağlayabileceği insan sayısı, onlara yerel ve ulusal çok sektörlü mücadelelerde öncü bir yer sağlar.

4. Tüm Avrupa ülkelerinde bu işçilere yönelik saldırılar aynıdır ve Avrupa Birliği'nin liberal direktiflerinin oluşturduğu aynı kaldıraçlar kullanılır, dolayısıyla tüm ülkelerde demiryolu ve ulaştırma işçileri arasındaki sınıf dayanışması onların kazancı için önemli bir kaldıraçtır.

5. Bunun ötesinde, işverenlerin özelleştirme ve toplu sözleşmelerin feshi planlarını geri püskürtmek için, Avrupa ülkelerinin her birinde hep birlikte ve aynı anda bu grevlerin koordinasyonunun gerekliliğini tartışmalıyız. Bu, Dünya Sendikalar Federasyonu'nun, özellikle de DSF TUI Transport ve Avrupa ofisinin rolü ve varlık nedenidir.

[1] İşverenlerin istihdamı ve yatırımı çekmek ve elde tutmak için ücretleri düşürmesine ve çalışanların faydalarını azaltmasına izin verme uygulaması