



11-12-2013 - Uitgave Havenkern Rode Morgen

Drie sometjes Een conclusie, Vier eisen

Drie sommetjes

1) In 2013 worden er ongeveer twaalf miljoen TEU overgeslagen in Rotterdam. De nieuwe terminals op Maasvlakte 2 krijgen een capaciteit van vijf miljoen TEU. Als die nieuwe terminals komend jaar vollopen, verliezen de oude terminals (5 gedeeld door 12) ruim 40% van hun lading.

2) APMT doet nu drie miljoen TEU. Als de Maersk-lijnen naar

APMT 2 gaan dan verliest ze 80% van haar lading. Bij APMT1 werden drie miljoen TEU gedaan met 700 mensen - bij APMT2 verwacht de directie 2,5 miljoen TEU te doen met 270 mensen. Bondsbestuurders berekenden dat dit een besparing van 24 miljoen euro is. Op de nieuwe terminals is het horizontaal transport vrijwel volledig geautomatiseerd, de kranen werken met remote control. Op de nieuwe terminals zullen vooral sjorders, dekmannen en technische dienst rondlopen.

3) ECT doet nu zeven miljoen TEU. Als RWG gaat draaien dan gaan de medeaandeelhouders CMA-CMG, Hyundai, APL en MOL naar RWG. Dan verliest ECT een miljoen TEU, oftewel (1 gedeeld door 7) ruim 14% van het werk.

Eén conclusie

De havenarbeiders in de containersector zullen wat moeten doen om de

Vervolg
op
blz. 2

**Vervolg
van
blz. 1**

werkgelegenheid te verdedigen en ontslagen te voorkomen. Om te zorgen voor een toekomst voor de jeugd moeten er banen blijven. Om te zorgen dat je niet via de WW in de bijstand glijdt (en moet gaan werken voor je uitkering) moet je je baan veiligstellen.

Vier eisen

De namaak werkgelegenheidsgarantie die bij ECT is afgesproken en waarover bij andere containerbedrijven (APMT en RST) wordt gesproken, is de zekerste weg naar ontslag. Die afspraak houdt namelijk in dat als de lading 20% terugloopt, dat er dan ontslagen mogen vallen. Het is bijna onvermijdelijk dat de oude terminals één voor één 20% van hun lading zullen verliezen. Dat je dan een

zak met geld meekrijgt kan het leed niet verzachten. Na een paar jaar is dat geld op en als je in de bijstand komt moet je dat geld sowieso eerst opmaken (en de rest van je spaargeld, je huis enzovoort). Een vaste baan zal je niet meer vinden en je oude havenloon ga je niet meer verdienen. De 20%-afpraak is gewoon reformistische polderpolitiek: schaaft de scherpe kantjes er af, maar geef de baas wat hij wil.

Daarom moeten vier eisen centraal staan:

- Arbeidstijdverkortung op kosten van de baas!
- Behoud van alle arbeidsplaatsen!
- Geen ontslagen!
- Havenarbeiders mee met de lading (TD, dekmannen, kraanmachinist remote control enzovoort)!

Havenwerkers staken voor verpleegsters

Op 27-11 leggen havenwerkers in Limon en Moins (de belangrijkste havens van Costa Rica) het werk neer. Schepen worden niet gelost of geladen en er vormt zich een file van trucks. De staking is om steun te betuigen aan de collega's van 45 ziekenfondsklinieken. De staat wil die privatiseren en de collega's vrezen hierdoor veel ontslagen en achteruitgang in arbeidsvoorwaarden. De havenwerkers kennen die strijd uit eigen ervaring. De regering wil hetzelfde doen met de havens. Daar hebben de havenwerkers - met steun van collega's in andere sectoren - lange tijd actie tegen gevoerd, ondanks harde repressie. De regering probeert nu de vakbondsmacht te omzeilen door het internationale concern APMT gelegenheid te geven een hele nieuwe terminal te bouwen in Limon - voor de eerste fase hebben de aannemers BAM en Van Oord een contract van \$ 460 miljoen gekregen. Tegelijk wil de regering niet meer investeren in de staatshavens. Daarom eist de havenvakbond ook dat de regering de haven moderniseert.

Weg met het toneelstukje bij APMT: geen verslechtingen, geen ontslagen!

Bij APMT wordt een toneelstukje opgevoerd. Alsof de collega's daar niet hebben laten zien dat ze APMT op de knieën kunnen dwingen, alsof APMT niet 24 miljoen bespaart door op APMT2 hetzelfde werk met bijna de helft van de mensen te doen, alsof het scheiden van APMT1 van APMT2 geen doorzichtige truc is om een paar honderd havenarbeiders te lozen.

Nu wordt er in CAO-onderhandelingen op aan gestuurd – al dan niet via een werkgroep – verslechtingen te accepteren omdat er minder werk komt. Ook zouden ontslagen geaccepteerd moeten worden, maar dan wel tegen een hoge ontslagvergoeding.

De kapitalistische werkelijkheid is hard. APMT investeert honderden miljoenen in APMT2, waardoor APMT1 voor 80% leegloopt en APMT per jaar 24 miljoen bespaart op de arbeidslonen. En dan zegt de directie tegen de collega's van

APMT1: "Jullie begrijpen wel dat jullie verslechtingen en ontslagen moeten accepteren". Daarmee kiest APMT voor de maximale winst. In dit geval zou dat ten koste gaan van honderden gezinnen en ook van de jongeren die geen baan meer vinden in de haven. Het is extra zuur omdat Maasvlakte 2 en de toen afvoerwegen met het belastinggeld van de gewone mensen is gefinancierd.

Vervolg
op
blz. 4



NIET WEGBLUBBEREN IN HET GEPOLDER



MAAR OPSTAAN VOOR DE STRIJD

Vervolg
van
blz. 3

Het is wij of zij

De collega's van APMT1 kunnen verslechteringen en ontslagen niet accepteren. De directies (en waarschijnlijk ook de bondsbestuurders) zullen dat wel 'niet realistisch' vinden. Maar de kapitalistische werkelijkheid heeft ook een andere kant: het is wij of zij. Óf APMT gaat meer winst maken, óf de collega's van APMT houden hun baan zonder verslechteringen te accepteren. Als de keus zo ligt dan moeten arbeiders kiezen voor arbeidersbelangen: dat is hartstikke realistisch.

De collega's van APMT hebben laten zien dat ze APMT op de knieën kunnen dwingen. En het wordt elke dag realistischer als de boten van Maersk niet worden geladen en gelost.

De logica van het socialisme

Als de kapitalistische werkelijkheid je niet bevalt, dan is het tijd om na te denken over alternatieven. Nieuwe technieken zijn in handen van de kapitalis-



ten een vloek, een middel om mensen op straat te gooien. Is het dan niet tijd om die nieuwe technieken uit hun handen te halen? Om de productiemiddelen in maatschappelijk eigendom te brengen? Dan zijn nieuwe technieken een zegen. Door nieuwe technieken kan dan meer geproduceerd worden voor de behoeften van de gewone mensen. In handen van de werkende mensen kunnen technieken leiden tot een kortere werkweek of vroegere pensionering. Dat is socialisme. Als je er goed over nadenkt dan is dat niets engs, het is de meest logische volgende stap.

Wie De Volle Lading iedere vier weken gratis per e-mail wil ontvangen: mail dit verzoek naar **dvl@rodemorgen.nl**

Collega's uit de sjoor- en inhuursector:

Nu samen aan de bak voor één goede CAO

Unilash en Dutch Dockers hebben een vergunning gekregen om containers te gaan sjooren. Daaruit blijkt dat de reders en stuwadoors het nodig vinden om meer verdeeldheid te scheppen. De sjoorders hebben al eens laten zien dat ze eensgezind kunnen strijden, natuurlijk zijn de

grote bedrijven daar bang van. Ze vertrouwen er blijkbaar niet op dat ze die collega's met jaarcontracten voldoende bang kunnen maken en met ongelijke lonen voldoende kunnen verdelen.

De jongens met een jaarcontract treden naar voren

Vooraf de jongens met een jaarcontract bij Matrans hebben nu laten zien dat ze er genoeg van hebben en bereid zijn om de strijd aan te gaan. Zij waren massaal aanwezig bij de actie van de APMT-ers tegen het besmette werk bij Kramer. Ze hebben een voorbeeld genomen aan de collega's bij APMT en hebben een langzaam-aan-actie georganiseerd omdat de CAO-onderhandelingen niet opschoten.

Vervolg op blz. 6



*Vervolg
van blz. 5*

De actie begon in het weekend van 23 en 24 november en op 25 november kwamen directeur Keiman en bondsbestuurder Stam zich al melden om de troepen toe te spreken. Binnen een week zouden de onderhandelingen worden vlotgetrokken.

Les 1: Als arbeiders zich organiseren, als ze het initiatief nemen, dan komt er vanzelf beweging aan de andere kant, dan kunnen ze iets bereiken.

Les 2: Stop niet de actie als er geen goed resultaat is. Nu wordt het initiatief weggegeven en komt er weer een periode van pappen en nat houden.

Les 3: Vorm een democratisch actiecomité om de acties te organiseren en om democratische beslissingen over de acties en de eisen mogelijk te maken.

Het wordt urgent

Dat Vervat nu Unilash inzet - in plaats van Matrans - om het werk bij RWG te verwerven, maakt veel duidelijk. Natuurlijk wil ook Vervat de oude havenwerkers vervangen door rechteloze nieuwe. Als je voor je belangen wil knokken, reken dan niet op vadertje Hans - die denkt vooral aan zijn eigen bankrekening, die doet vooral wat de grote stuwadoors van hem vragen. Daaraan worden

de collega's bij Matrans, RPS, Transcore en Unilash ondergeschikt gemaakt. En natuurlijk geldt voor Baks van ILS hetzelfde.

Het wordt voor de collega's in de sjoer- en inhuursector nu wel urgent om de juiste stappen te zetten. De tijd dringt, de wissels worden nu gezet. De krachten moeten nu gebundeld worden. Het tegen elkaar uitspelen moet nu onmogelijk worden gemaakt. De arbeidsvoorwaarden in de sector moeten door één CAO worden geregeld. Die CAO moet ook gelden voor het werk dat verricht gaat worden bij RWG en APMT2. De Dutch Dockers-propaganda leidt maar tot één ding: dat havenwerkers elkaar als ZZP-er moeten beconcurreren en dat de bedrijven hun zakken vullen. Het moet precies omgekeerd:

- Geen ZZP-ers, maar havenarbeiders met een goede CAO!
- Eén algemeen verbindend verklaarde CAO voor de hele sjoer- en inhuursector!
- Vaste banen, vaste arbeidstijden, gelijke lonen!
- Arbeidstijdverkorting zonder inleveren!

In dat kader kunnen ouderen aan lichter werk worden geholpen, kunnen met collegiale inhuur de pieken worden opgevangen, kunnen gezonde roosters worden gerealiseerd.

FNV- manifestatie strijd verder ontplooiën

Tienduizend vakbondsleden uit het hele land kwamen op 30-11 naar Utrecht om te demonstreren tegen de afwenteling van crisislasten op de gewone mensen, met werkloosheid, aanvallen op uitkeringen, bezuinigingen op de zorg en andere sociale en culturele voorzieningen als gevolg. Het is de woede onder de leden die de FNV-top gedwongen heeft deze dag te organiseren, hoewel zij in het sociaal akkoord in feite aan het overgrote deel van de bezuinigingen zijn zegen heeft gegeven.

Dat blijkt ook uit het feit dat Heerts c.s. de manifestatie niet als een protest tegen de hele crisispolitiek presenteren, maar als een startsein voor de CAO-onderhandelingen in verschillende sectoren. Als het kan (!) mag 3% loonsverhoging worden gevraagd. Regeringspartij PvdA is prominent met een kraam aanwezig in de centrale hal. Vicepremier Asscher mag onaangekondigd een toespraak houden, waarin hij beweert samen met vakbondsleden aan 'een oplossing van de problemen' te willen werken. Uit het gejoel en gefluit van de aanwezigen blijkt echter

**Kom naar de
vergadering
van de
Volle Lading**

**donderdag
19 december
2013
20.00 uur**

**Cronjéstraat 41
Rotterdam-zuid**

dat veel leden hier niets van willen weten.

Ze zien dat de regering over hun ruggen een politiek van sociale sloop voert, ten gunste van de grote bedrijven. Dat blijkt ook uit de discussies die tijdens de manifestatie gevoerd worden, dat blijkt uit de spandoeken en spreekkoren bij de demonstratie. Een demonstratie die door druk van onderaf aan het oorspronkelijke programma was toegevoegd.

Van deze druk van onderaf moet het begin komen van de echte strijd voor loonsverhoging en banen - tegen de sociale sloopmaatregelen van de regering. Niet door te bedelen om een beetje meer loon, maar door de hele vakbondsmacht te ontplooiën en dat in een georganiseerde strijd af te dwingen.

Een waarschuwing uit Engeland

Engeland heeft zijn eigen Maasvlakte 2: de London Gateway Terminal met een uiteindelijke capaciteit van 3,5 miljoen teu. Deze nieuwe terminal is van DP World. Hij moet (net als Maasvlakte 2) zijn lading weghalen van bestaande terminals - zoals van de nabij gelegen grootste Britse containerhaven Felixstowe. Deze is eigendom van Hutchison. Nog voor de opening van de London Gateway Terminal heeft Hutchison van zijn havenwerkers lagere loonkosten geëist, zoals lagere bonussen... 'anders verdwijnen jullie banen naar de concurrent'. Pas nadat de havenarbeiders voor een staking hadden gestemd trok Hutchison zijn eis van lagere bonussen in. Zal Hutchison aan de collega's van ECT ook zulke eisen stellen 'vanwege de concurrentie van RWG' van diezelfde concurrent DP World?



De Rode Morgen is lid van de Internationale Coördinatie van Revolutionaire Partijen en Organisaties www.icor.info

Bezoekadres:

Cronjéstraat 41 - Rotterdam

Zondags 14.00-16.00 uur
E-mail: dvl@rodemorgen.nl
Telefoon: 010-4199054

Kijk op: www.rodemorgen.nl
Steunbijdragen:
bankrekening 4428359

Neem een abonnement op de Rode Morgen

- 0 jaarabonnement € 6,80
- 0 steunabonnement € 11,35
- 0 gratis profabonnement 3 nummers

Betaling na ontvangst van een acceptgirokaart. Vul bon in, uitknippen en opsturen:
Rode Morgen, Postbus 51245
3007 GE Rotterdam

11-12-2013

Of via email: redactie@rodemorgen.nl
U kunt natuurlijk ook bellen: 010-4199054 kijk op: www.rodemorgen.nl

NAAM.....

ADRES.....

POSTCODE/WOONPLAATS:
.....

dvl@rodemorgen.nl

