



4-12-2014 - Uitgave Volle Lading Groep

17 december
mars over de brug

maar dan ook
doorpakken!

FNV Havens organiseert op 17 december een mars over de Erasmusbrug. Het is de hoogste tijd om in actie te komen.

Door automatisering dreigt in een paar jaar tijd de helft van de banen bij de containerbedrijven te verdwijnen.

Door verhuizing van pakketten

naar de nieuwe terminals op Maasvlakte 2 dreigen de oude terminals 40% van hun lading kwijt te raken.

Door die verhuizingen zal ook de sjoer- en inhuursector opgeschud worden: directies zullen die verhuizingen willen aangrijpen om nog meer tijdelijke banen in te

*Vervolg
op
blz. 2*

**Vervolg
van
blz. 1**

voeren.
En als klap op de vuurpijl weigert RWG een CAO met de bond af te sluiten.

Vanaf nu kan het nog maar twee kanten op.

Ofwel de bedrijven zetten een stap verder met de reorganisatie van de haven: ontslagen, nog meer flexibele contracten, de bond en de CAO de haven uit.

Ofwel de havenarbeiders slaan - nu het water aan de lippen staat - terug: ze gaan effectieve acties voeren voor hun belangen en een toekomst voor de jeugd.

Eisen die zoden aan de dijk zetten

Een tijdelijke uitbreiding van de ATV voor ouderen op kosten van het Havenbedrijf Rotterdam is te weinig om ontslagen te voorkomen. Daarmee wordt jongeren ook nog eens een kans op een toekomst in de haven ontnomen.

Bovendien moet de rekening gelegd worden waar die hoort: bij de grote containerbedrijven die de automatisering doorvoeren, die samen met de grote reders Maasvlakte 2 hebben doorgedruwd en die van de CAO's en de bonden af willen.

Met de eis van een CAO bij RWG op 1 juli 2015 worden de havenarbeiders niet geholpen. Die CAO had er al moeten zijn. RWG

neemt al volop mensen aan. Op 1 juli 2015 draait RWG op volle toeren.

De Volle Lading propageert de volgende eisen omdat ze echt aan de belangen van de havenarbeiders beantwoorden:

• Arbeidstijdverkorting zonder inleveren!

- **zesploegendienst in de volcontinu (28 uur per week)**
- **vierdaagse werkweek voor de andere diensten (31 uur per week)**
- **een goede regeling om op 60 jaar te kunnen stoppen**
- **jongeren aan de slag op een volwaardig arbeidscontract**

• Elke havenbaan een vaste baan!

• Op korte termijn een goede CAO voor de RWG-ers

• Vechten voor elke arbeidsplek!

• Havenarbeiders mee met het werk!

Acties die zoden aan de dijk zetten

De werkgelegenheid redden en een CAO voor RWG realiseren,

dat lukt niet met één mars over de Erasmusbrug. Op de ledenvergadering van ECT op 26 november werd gezegd dat de haven plat moet zoals de Belgische havenarbeiders doen. Er werd ook gezegd dat het beter is als op 17 december het werk wordt neergelegd. Die opmerkingen kregen terecht applaus.

Nu een mars over de brug, later nog eens met een klein groepje naar het diner van Deltalinqs in januari, dan ook nog eens met een klein groepje in februari naar de gemeenteraad: dat zet geen zoden aan de dijk. Dat zijn polderacties, waarmee zelfs poldereisen niet zullen worden gerealiseerd. Dat is stoom afblazen, bezigheidstherapie.

Daarmee worden de voldongen feiten die de bedrijven stellen in feite geaccepteerd.

De havenarbeiders zitten op een knooppunt in de economie. Door acties in de haven worden meer bedrijven geraakt dan alleen de havenbedrijven.

Van die macht moet gebruik gemaakt worden.

Als de kranen omhoog staan, dan piepen de directies wel anders - dan komen wethouders in beweging, dan krabben ze zich bij het havenbedrijf en bij het ministerie van Economische Zaken achter de oren.

Dat gebeurt als de kranen omhoog staan, eerder niet. Massale acties: dat spreekt ook de gewone mensen in Nederland en collega havenarbeiders in het buitenland aan.

Dan kan je ook om solidariteit vragen. Massale acties zijn belangrijker dan acties van een kleine groep, hoe fanatiek ook. De heersende klasse schrikt pas als de arbeiders massaal in beweging komen.

Democratische en zelfstandige organisatie die zoden aan de dijk zet

Alleen door organisatie kan 17 december een gepast vervolg krijgen. Zonder organisatie gebeurt er na 17 december weer niets. Als polderbestuurders die actie niet willen, of niet kunnen - omdat ze zogenaamd aan langlopende CAO's vastzitten - dan moeten de havenarbeiders zelf het heft in handen nemen. Het is sowieso fout om de leiding over te laten aan mensen die met hun gepolder al jaren niets te bieden hebben.

Havenarbeiders zijn prima in staat hun eigen actie te organiseren, dat hebben de APMT-ers een jaar geleden laten zien en de sjorders lieten het in 2011 ook zien.

Zelf het heft in handen nemen is misschien nog niet zo moeilijk, maar het is van belang het heft

ook in handen te houden: pas ophouden met acties als de havenarbeiders zelf beslissen dat de resultaten voldoende zijn. Niet over de acties door een selecte groep laten beslissen: de havenarbeiders moeten zelf de dienst uitmaken.

Waarom kan er niet een actiecomité worden gekozen? Of waarom wordt er niet een 'open actiecomité' gevormd: een comité waarbij elke actieve havenarbeider zich kan aansluiten en die uit hun midden democratisch een leiding kiezen? Zo kan de onderhandelingsdelegatie democratisch gecontroleerd worden.

Een aantal collega's hebben het initiatief genomen om op Rotterdam CS te verzamelen en van daar te demonstreren naar de Leuvehaven en vanaf de Leuvehaven naar Luxor. Met Facebook, Whatsapp, zelfgeschreven oproepen enzovoort krijgt zelfstandige organisatie vorm. Het kan en het moet. Het is een begin waarop voortgebouwd kan worden.

● **Voor een democratisch actiecomité en een democratisch gekozen leiding!**

● **Havenarbeiders moeten zelf direct beslissen over de eisen en over de acties!**

Sympathie voor stakingsacties in België

Op 6 november was er een landelijke demonstratie in Brussel tegen het bezuinigingsbeleid van de nieuwe regering Michel. Met 120.000 deelnemers was die een groot succes. Een reden te meer voor de media om de aandacht af te leiden naar gevechten met de politie op het eind van de demo.

Op 24 november begon de eerste van vier regionale actiedagen. Die was ook een groot succes. De bonden legden in vier provincies, waaronder Antwerpen, een groot deel van de industrie en het openbaar vervoer plat.

Veel doorgaande treinen, zoals de Thalys naar Parijs, reden niet. Ook veel ambtenaren en anderen in publieke dienst staakten. Stakers blokkeerden wegen, zoals de toegangswegen naar het havengebied en naar de chemische industrie in Antwerpen.

Het scheepvaartverkeer in Antwerpen, Gent en Zeebrugge werd zondagnamiddag al stilgelegd, door de staking van de loodsen. Tot de nationale staking op 15 december zijn er iedere maandag stakingen, tel-

kens in andere provincies. Het felle protest in België is gericht tegen plannen van de nieuwe regering: de verhoging van de pensioenleeftijd tot 67, het tien procent korten op de lonen en salarissen in de collectieve sector, en verminderde prijscompensatie in alle lonen, tegen de bezuinigingen in de gezondheidszorg, tegen de afschaffing van VUT-regelingen enz. Voor de havens komt daar bij dat de regering Michel de wet-Major van 1972 wil afschaffen. Die wet bepaalt in welk gebied het werk havenarbeid is en dat havenarbeid uitsluitend mag worden uitgevoerd door erkende havenarbeiders. Pulpcontracten zoals in de Rotterdamse sjour- en inhuursector zijn hier niet mogelijk.

De massale deelname aan de vakbondsstrijd, de wegblokkades en de grote groepen met open vuren voor de poorten maken veel mensen in Nederland enthousiast. Het is een goed voorbeeld.

Op een ledenvergadering van havenwerkers van ECT op 26 november over een actiedag op 17 december in Rotterdam werd voorgesteld: we moeten het doen zoals in Antwerpen, de hele haven plat. De actiebereidheid blijkt hier niet minder te zijn. De maatregelen die in België

aangekondigd zijn worden hier nu al aan den lijve ondervonden: kostenverhogingen en verlaging van bijdragen, de stijgende werkdruk en onregelmatige diensten, flexwerk, pulpcontracten en dreigende ontslagen in de containersector en de banken.

Veel collega's willen dat er hier ook harde actie gevoerd wordt. De bondstop doet alles om stakingen te vervangen door petjes- en hesjesacties. Geen daden, maar woorden.

Daarom is het goed in herinnering te brengen dat de vakbondsactie in 2004 de grootste was die ooit in Nederland gehouden is. Er kwamen 350.000 demonstranten naar het museumplein in Amsterdam. Aan deze nationale actie waren regionale acties voorafgegaan, zoals een demo op de Coolsingel in Rotterdam met 50.000 demonstranten en daaraan waren vakbondsvergaderingen voorafgegaan waar actieve leden de actie organiseerden.

De les is dat niet gewacht kan worden op een oproep van boven. Zelfstandige actie is het vakbondswerk doen dat de bondstop laat liggen. Dat kon in 2004 en dat kan in 2014, in België en in Nederland. We verdienen een betere toekomst en onze kinderen en kleinkinderen ook.

Versterk de Volle Lading, praat mee - nu zeker!

De Volle Lading is al ruim 25 jaar een krant voor en door havenarbeiders. De Volle Lading propageert de zelfstandige strijd: acties onder controle en leiding van de havenarbeiders zelf, voor eisen die de belangen van de havenarbeiders weerspiegelen. Niet in plaats van de bond, maar wel om het echte vakbondswerk aan te pakken.

Nu de zaak in de haven op scherp komt te staan is die stem harder nodig dan ooit. Versterk de Volle Lading om de acties te versterken. Je kan op allerlei manieren de Volle Lading steunen:

- **met een financiële bijdrage**
- **met informatie**
- **door de Volle Lading te verspreiden op het werk**
- **door mee te praten over de inhoud**

De beste bijdrage is natuurlijk om naar de vergaderingen van de Volle Lading Groep te komen. Dan kan je meepraten over wat er wordt geschreven en wat er wordt ondernomen. Zeker op de volgende vergadering – twee

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

**maandag
15 december
2014
20.00 uur**

**Cronjéstraat 41
Rotterdam-zuid**

dagen voor de mars over de brug – is het belangrijk om erbij te zijn. Heb je ideeën, wil je meepraten, wil je de zaak in de goede richting beïnvloeden: kom dan langs op maandag 15 december.

Wie De Volle Lading
iedere vier weken
gratis per e-mail wil
ontvangen:

mail dit verzoek naar

info@vollelading.nl

De staat als Pieterknecht voor reders en havenbedrijven

Tegen december denken niet alleen kinderen aan een cadeautje van Sinterklaas. Steven Lak, voorman van Deltalinqs, wil 70 miljoen in zijn schoen. Dat bedrag betalen de Rotterdamse havenondernemers per jaar aan lokale lasten waarvoor de bedrijven niets terugkrijgen, zegt hij. *"We betalen aan de gemeente onroerende zaak belasting en precariobelasting. De eerste belasting is voor het onderhoud van straten en het groen, het tweede voor het leidingwerk. Alleen dat doet de stad helemaal niet in het havengebied. Dat werk is uitbesteed aan het Havenbedrijf en daar betalen we het Havenbedrijf óók voor. We betalen dus dubbel."*

Hij klaagt dat Antwerpen wel 200 miljoen subsidie krijgt en Hamburg staatsinvesteringen in het spoor. Omdat daar de lasten lager liggen, laten steeds meer bedrijven de Rotterdamse haven links liggen, zegt Lak.

Lak vergeet te vermelden dat het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) de haventarieven slechts met de helft van de gemiddelde prijsstijging verhoogt en dat drie jaar lang! Voor olietankers kwam er drie jaar geleden een akkoord met het HbR over een korting voor een reeks van jaren. Dat is met drie jaren verlengd. Verder krijgt een deep-sea container die van het ene op het andere schip wordt overgeladen, vijf euro korting op de ongeveer acht euro! Voor een feeder-container is deze 'transshipment' korting 2,50 euro. Zo is er ook een reeks kortingen en subsidies voor de binnenvaart en het spoor in de havens.



Lees dagelijks
Rode Morgen nieuws
op www.rodemorgen.nl

Het echte werk is de drie miljard euro voor Maasvlakte 2, nog eens drie miljard voor het wegennet vanaf Euromax tot voorbij Rotterdam - met de nieuwe Botlekbrug, Coloradoviaduct en de Blankenbergstunnel. Dit nog afgezien van de A4 door Delfland naar de Beneluxtunnel. Rond zes miljard subsidie aan de havenconcerns en nog klaagt voorzitter Steven Lak van Deltalinqs over oneerlijke concurrentie.

België:



Vervolg
op
blz. 4



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: info@vollelading.nl

Telefoon: 010-4199054

Kijk op: www.rodemorgen.nl
Steunbijdragen:
bankrekening NL54INGB0004428359

Neem een abonnement op de Rode Morgen

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

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

4-12-2014

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

NAAM.....

ADRES.....

POSTCODE/WOONPLAATS:
.....

RODE MORGEN

DE BRON VAN DE
MILIEUVERNIEGING

10-11-2014 15:14 © 2014 www.icor.nl

p. 3

Red het milieu van
de jacht op winst!