



3-9-2014 - Uitgave Volle Lading Groep

## Gemopper aan de ECT-poort

Aan de poort van ECT hoor je wel eens gemopper over de directie en de chaos bij ECT. Op de ene plek zitten er mensen in de kantine terwijl op de andere plek er mensen te kort zijn. Managers lossen de operationele problemen niet op. De Technische Dienst kan haar werk niet doen. Boten liggen te lang voor de kant enzovoort. De Volle Lading zegt: dat is de (kapitalistische) wereld. De baas is de baas en de werker doet het werk. Dus degene die er echt verstand van heeft (de werker) bepaalt niet hoe het werk georganiseerd wordt en degene die er weinig verstand van heeft (de baas) bepaalt wel hoe het werk georganiseerd wordt: dat kan nooit goed gaan.

### De scheidslijnen goed trekken

Dit soort gemopper over dat de directie haar werk niet goed doet leidt tot niets. Het leidt ertoe - zolang de baas de baas is - dat je de baas oproept om meer werk te doen met minder mensen. Het leidt ertoe dat je denkt dat de arbeider en de baas hetzelfde belang hebben: boten voor de kant. Maar 'boten voor de kant' is de buitenkant van de kwestie. Voor de baas is de kern van de zaak: zoveel mogelijk winst persen uit zo min mogelijk havenarbeiders - en dat gaat ten koste van de werkgelegenheid, de lonen, vaste arbeidstijden en vaste banen.

Vervolg  
op  
blz. 2

**Vervolg  
van  
blz. 1**

Voor de arbeider is de kern van de zaak: een goed loon met een zekere toekomst - dat kan alleen bevochten worden ten koste van de winst. Als de scheidslijnen niet goed getrokken worden dan heb je jezelf weggeorganiseerd voor je het doorhebt.

**Een gezamenlijk front, niet met de baas, maar met de collega's**

De werkgelegenheid bij ECT wordt zeker bedreigd. Trouwens ook bij APMT1, RST en Uniport. Straks kunnen APMT2 en RWG

vijf miljoen TEU per jaar doen. Die lading moet komen van de oude terminals die samen twaalf miljoen TEU per jaar doen. Het belang van de arbeiders is om een goed loon te hebben en een zekere toekomst - en dan helpt het niet om de eigen baas aan te moedigen meer winst uit de arbeiders te peuren. Dan helpt alleen dat alle collega's uit de container en de sjour- en inhuur sector een gezamenlijk front vormen tegen de afbraak van de werkgelegenheid en de afbraak van de arbeidsvoorwaarden.

## **In de serie P3, G6 en andere monopolies in de scheepvaart**

### **Deel IV**

## **Van monopolies naar het socialisme**

Dit is het vierde en laatste deel van de serie. P3 is inmiddels al weer verleden tijd, maar de monopolievorming in de scheepvaart gaat onverdroten voort: rederijen werken in allianties steeds inniger samen en de ene rederij neemt de andere over. Maersk en MSC vinden elkaar nu in 2M en CMA CGM flirt nu met Arabieren en Chinezen. ZIM haakt aan bij de G6. Hapag Lloyd neemt CSAV over. Zo blij-

ven er alleen nog maar een paar hele grote over, die de hele sector domineren.

### **Samenhang en planning**

Aan die ondernemingen zie je dat de productie op de ene plek samenhangt met de productie op steeds meer andere plekken. Marco Polo was er jaren mee bezig om goederen van Europa naar China te brengen en an-

dersom. Nu kan een fabriek in China binnen een paar weken de grondstoffen uit diverse landen halen om een mobiele telefoon in elkaar te zetten volgens specificaties uit de VS, die binnen een paar weken op de Europese markt ligt. Een Mercedes in Duitsland haalt grondstoffen en halffabrikaten uit misschien wel twintig landen om een auto in elkaar te zetten, die binnen een paar weken in China te koop is. Anders dan in de feodale tijd van Marco Polo, heeft het kapitalisme gigantische productiekrachten geschapen die wereldwijd met elkaar samenhangen.

### **Concurrentie, lage lonen en crisis**

Die samenhang vereist planning en daar knelt de schoen. Je kunt de productie en het transport in een onderneming wel plannen, maar de plannen van al die met elkaar concurrerende ondernemingen zijn niet op elkaar afgestemd. Elke onderneming wil meer winst maken en breidt zijn productie uit om meer waren te verkopen. Of in het geval van de rederijen wordt de vloot uitgebreid, om meer waren te vervoeren. Of in het geval van de terminals wordt de capaciteit uitgebreid, om meer containers over te slaan. Meer waren, meer transport, meer winst. Maar waar zijn al die mensen die die waren gaan kopen? Het streven naar winst



leidt er immers ook toe dat die ondernemingen de lonen laag houden. Er komt steeds weer een moment dat de koopkracht van de massa achter blijft bij de toename van de productie. De waren kunnen geproduceerd worden, ze kunnen vervoerd worden, maar ze kunnen niet worden gekocht. En zo ontstaat de overproductiecrisis, waar het kapitalisme vanaf haar bestaan mee is behept. Fabrieken sluiten, boten worden opgelegd, werkers worden ontslagen omdat er meer is geproduceerd dan de massa kan kopen. Armoede omdat er teveel is geproduceerd: een misdadig systeem.

### **De profiteurs onteigenen**

Uiteindelijk zijn die grote ondernemingen in handen van een beperkt aantal personen. Een klein aantal profiteurs wordt schatrijk, omdat de werkers armoe lijden. De familie Møller van Maersk bezit 21 miljard dollar, de familie Aponte van MSC bezit 8 miljard dollar en de fa-

milie Saadé van CMA CGM heeft 1,8 miljard dollar. Li Ka-Shing (eigenaar van onder andere ECT) bezit 22 miljard dollar. Toch hebben deze machtige en rijke families niet de toekomst. Zij staan voor het systeem van uitbuiting, crises en alle andere ellende die het kapitalisme met zich meebrengt. De wereld kan alleen vooruitgaan als die lieden onteigend worden. De productiemiddelen moeten maatschappelijk bezit worden. Dan kunnen de werkers die de rijkdom scheppen ook van de rijkdom genieten. Dan kunnen de pro-

ductiekrachten zich planmatig ontplooien, voor de behoeften van de gewone mensen - niet langer geremd door de anarchie van de kapitalistische concurrentie of door de beperkte koopkracht van de massa. Van de wereld van Marco Polo naar het kapitalisme was een onvermijdelijke en logische stap, van de wereld van de Møllers en de Li Ka-Shings naar het socialisme is even logisch en onvermijdelijk. Niet vanzelf, maatschappelijke veranderingen gaan nooit vanzelf, maar door de strijd van de arbeidersklasse.

## Begroting 2015

### 'Klein plusje' blijkt bedrog

Eind augustus bereikte de regering een akkoord met de zogenaamde oppositiepartijen D66, CU en SGP - een akkoord over de begroting voor volgend jaar. Er wordt extra geld uitgetrokken voor Defensie, voor de militaire inlichtingendienst en voor vluchtelingenopvang: een gevolg van het toenemende aantal imperialistische oorlogen.

Voor vrijwel iedere Nederlander zou er een klein plusje in de

koopkracht zijn, beweert minister Dijsselbloem (PvdA). Maar ook al zijn nog niet alle details bekend, duidelijk is wel dat dit in ieder geval niet klopt voor de mensen met de laagste inkomens.

#### **Verlaging is lagere verhoging**

Voor middelbare en hogere inkomens komt er een al eerder afgesproken belastingverlaging, ter waarde van een half miljard euro. Gesuggereerd wordt nu dat een even hoog bedrag wordt uitgetrokken voor de laagste inkomens - vooral belastingverlaging. Het gaat hier echter niet om een verlaging, maar om een lagere verhoging van het tarief van de eerste belastingschijf dan gepland. Overigens een be-

lastingschijf die ook over een deel van het middelbare en hogere inkomen wordt geheven. Als (een deel van) die 'verlaging' ook nog uitsluitend aan mensen met betaald werk wordt gegeven, komen mensen zonder werk of met zogenaamd 'vrijwillig' werk (dwangarbeid), er nog slechter vanaf.



Een deel van deze mensen wordt geconfronteerd met een grote achteruitgang in inkomen door de zogenaamde 'voordeurdelerskorting'. Daarnaast verdwijnt de eenmalige uitkering van gemeenten voor mensen met een laag inkomen.

Als de verlaging van zorg- en huurtoeslag ( waarover gesproken wordt) doorgaat, treft ook dit vooral de lagere inkomens. De nominale zorgpremie stijgt voor iedereen. De inkomensafhankelijke uitkering - betaald door de bedrijven - gaat omhoog. Veel gepensioneerden zul-

len opnieuw geen indexatie van hun pensioen krijgen. De regering gaat bij zijn berekening van een plusje van 0,25% echter uit van een gemiddelde loonsverhoging van 1,5%.

De financiële gevolgen van al eerder aangenomen bezuinigingen werken nu door. Bijvoorbeeld voor de werkers in de zorg die werkloos worden, of met een lager loon worden geconfronteerd. En mensen die geen zorg meer krijgen, maar wel nodig hebben - en dat zelf moeten 'inkopen'.

## Stagnatie

En wie hoopt via het vinden van een baan z'n koopkracht te verhogen, daarvoor zijn de perspectieven niet gunstig. In plaats van een opleving is er stagnatie. Veel economen vrezen een nieuwe recessie in Europa, ook in Nederland. Het kapitalisme komt haar crises steeds moeilijker te boven en 'dokters' als Rutte en Dijsselbloem hebben daar geen antwoord op.

- Actief verzet tegen de afwenteling van de crisislasten!
- Mobiliseer de vakbondskracht voor hogere lonen en uitkeringen!

# Sjor- en inhuursector:

**vier cao's één baas.  
als wij één lijn trekken  
zijn wij de baas.**

Welke ILS-ers profiteren van het nieuwe contract dat bij RWG in de wacht is gesleept? Dat zijn er niet zoveel. Dat is de selecte club rond Baks. Havenarbeiders in dienst van ILS hebben er niets aan. Wel krijgen ze er nog meer tijdelijke collega's bij. Dat is waardeloos voor de jongeren die op jaarcontracten geen toekomst kunnen bouwen. Het is ook waardeloos voor de rest, want hoe meer jaarcontracten, hoe groter de verdeeldheid, hoe kleiner de slagkracht als arbeiders.

Hetzelfde geldt voor Unilash, dat een klein graantje bij RWG mee mag pikken. Daarvan profiteert de club rond eigenaar Vervat en directeur Keiman. Is het niet idiotoot dat Vervat en Keiman vier bedrijven runnen, die alle vier in de sjor- en inhuursector actief zijn en die alle vier een aparte CAO hebben? Matrans-CAO, RPS-CAO, Unilash-CAO en de uitzend-CAO van ABU voor Transcore. Dat is verdeel- en heers in het kwadraat. Het wordt tijd dat daar een einde aan wordt gemaakt.

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

**Wordt actief  
bondslid om  
behoud van alle  
banen en arbeids-  
tijdverkortung  
zonder inleveren  
te eisen!**

**Vervolg  
van  
blz. 8**

terdam plaats, met deelname van havenarbeiders uit Duitsland, Spanje en Nederland. Op de conferentie is volop ruimte om ervaringen uit te wisselen en elkaar beter te leren kennen. Dit jaar zal de conferentie in Hamburg worden gehouden op zaterdag 25 en zondag 26 oktober. Een boottocht door de haven is inbegrepen.

De kosten van entree en eten en overnachting liggen rond 50 euro. Geïnteresseerden kunnen hun e-mailadres opgeven: stuur een bericht naar:  
**info@vollelading.nl.**

**Vervolg  
van  
blz. 6**

In de CAO-onderhandelingen voor ILS, Mastrans, Unilash en RPS zit totaal geen schot. Er wordt nauwelijks iets geëist, maar toch houden Baks en Vervat de boot af. Vooruitgang kan er alleen maar komen als de krachten van onderop worden gebundeld. Op de moderne geautomatiseerde terminals zijn het straks vooral de collega's van de sjoer- en inhuurbedrijven die nog op een schip komen. Samen hebben zij een grote macht. Apart zak je weg in het moeras van tijdelijke contracten, uitzendcontracten, oproepcontracten, parttimecontracten, ongelijke lonen en flexibele arbeidstijden.

- Een goede algemeen verbindend verklaarde sector-CAO

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

**dinsdag  
9 september  
2014  
20.00 uur**

**Cronjéstraat 41  
Rotterdam-zuid**

op basis van vaste banen, gelijke lonen en vaste arbeidstijden!

- Behoud van elke arbeidsplek!
- Havenarbeiders mee met het havenwerk!
- Arbeidstijdverkorting op kosten van de baas: zesploegendienst in de volcontinu, vierdaagse werkweek, 60 jaar pensioen!



**Lees dagelijks  
Rode Morgen nieuws  
op [www.rodemorgen.nl](http://www.rodemorgen.nl)**

# Internationale Havenwerkers Conferentie op 25 en 26 oktober in Hamburg

De afgelopen Jaren hebben de monopolie-rederijen aangedrongen op uitbreidingen in de havens van Le Havre, Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam, Wilhelmshaven, Bremerhaven en Londen. Gebruikmakend van de overcapaciteit gaan de reders op hun terminals hun concurrentie uitvechten over de ruggen van werkers. Reden te meer voor havenwerkers om internationaal samen te werken. De Volle Lading vindt het belangrijk dat havenwerkers aan de basis elkaar leren kennen. Dat is het enige stevige fundament voor internationale solidariteit.

Met vrienden uit Hamburg is daarom het initiatief genomen om Internationale Havenwerkers Conferenties te organiseren voor collega's van de werkvloer. Deze conferenties worden elke twee jaar gehouden. Twee jaar geleden vond de conferentie in Rot-

Vervolg  
op  
blz. 7



De Rode Morgen is lid van de Internationale  
Coördinatie van Revolutionaire Partijen en  
Organisaties [www.icor.info](http://www.icor.info)

## Bezoekadres:

Cronjéstraat 41 - Rotterdam

Zondags 14.00-16.00 uur

E-mail: [info@vollelading.nl](mailto:info@vollelading.nl)

Telefoon: 010-4199054

Kijk op: [www.rodemorgen.nl](http://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

3-9-2014

Of via email: [info@vollelading.nl](mailto:info@vollelading.nl)

U kunt natuurlijk ook bellen: 010-

4199054 kijk op: [www.rodemorgen.nl](http://www.rodemorgen.nl)

NAAM.....

ADRES.....

POSTCODE/WOONPLAATS:  
.....

