

Steunprijs € 0,20



Asociale toestanden in de sjo- en inhuursector,

maar 1000 collega's kunnen de zaak aardig op z'n kop zetten!

"In de **dagdienst** weet je nooit hoe laat je moet beginnen, in de nachtweek weet je nooit of je vroege, of late nacht loopt en in het klosweekend weet je ook nooit waar je aan toe bent". De arbeidstijden bij **ILS** zijn zo flexibel dat het de meeste collega's de strot uit komt. Probeer met dit soort 'schema's' maar eens een sociaal leven te organiseren.

Bij **Matrans** zijn de inhaaldagen een doorn in het oog – slapte in de haven wordt zo op de havenwerkers afgewenteld. Matrans pikt uit de ECT-CAO vooral de slechte dingen en nooit de goede. Bovendien werden de loonschalen eenzijdig verslechterd.

In de **hele sjo- en inhuursector** staan collega's hetzelfde werk te doen voor verschillende lonen. Niet alleen verschillende loonschalen, maar ook nog eens speciale jongerenlonen, stagiairelonen en

Bezoekadres:

Cronjéstraat 41
Rotterdam-Zuid

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

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

Neem een abonnement op de Rode Morgen

Wil je eens in de vier weken lezen over de klassenstrijd in Nederland en andere landen? Dat kan!

Vul onderstaande bon in:

- 0 proefabonnement (drie nummers gratis)
- 0 jaarabonnement € 6,80
- 0 steunabo €11,35

12-1-2011

Naam

Adres

Plaats

Bedrijf

Invullen, uitknippen en opsturen naar: Rode Morgen, Postbus 51245



(Vervolg van pagina 1)

werken met een uitkering. Dat is verdeel en heers.

Daar is wat aan te doen!

De bazen in de sjoor- en inhuursector voelen zich heer en meester en het is tijd dat daar een eind aan komt. De eerste stap moet zijn dat er een einde komt aan de **jaarcontracten**. Vooral op de collega's met een jaarcontract wordt de economische crisis afgewenteld. Ze werden, net toen ze aan hun vaste contract toe waren, stuk voor stuk in de WW gekieperd.

Met zoveel onzekerheid kan niemand een toekomst opbouwen. Bovendien maakt de baas misbruik van hun positie: als veel ziek bent of niet komt werken als het druk is dan wordt dat genoteerd, dan kon je contract wel eens niet verlengd worden. Afspraken dat **flexibiliteit** alleen nog maar op vrijwillige basis kan plaatsvinden is een lachertje zolang er jaarcontracten zijn.

Op de vakbondsvergaderingen is veel kritiek gekomen op de nieuwe ontwerp-CAO. Teveel **loonschalen**, geen perspectief voor de collega's met een jaarcontract, geen paal en perk aan de flexibele arbeidstijden. Alleen een CAO die voldoet aan die kritieken komt aan de be-

langen van de havenarbeiders tegemoet, dus:

Vaste roosters!
Gelijk loon voor gelijk werk!
Vaste banen!

Verskillende soorten realisme

Op de vakbondsvergadering werd van achter de tafel gezegd dat minder loonschalen te duur zijn voor de baas – dat zou niet **realistisch** zijn, dan zouden de sjoor- en inhuurbedrijven zich uit de markt prijzen. In discussies werd ook wel gezegd dat die flexibele arbeidstijden nodig zijn om te kunnen concurreren. Wat zijn dat eigenlijk voor argumenten?

Toen de crisis begon gooiden de bedrijven zonder pardon de collega's met een jaarcontract in de **WW**. Dat was voor die collega's *ook* te duur, zo konden zij hun huis niet meer betalen – maar de bedrijven waren niet zo 'realistisch' om ze in dienst te houden. Dat gepraat over realisme betekent maar één ding: je mag alleen vragen wat de baas wil geven. Dat leidt tot een eeuwigdurend **eenrichtingsverkeer**.

De bedrijven willen **maximale winst** en kleden de arbeidsvoorwaarden elk jaar verder uit. Zolang daarmee niet de

Slag gewonnen tegen flexibiliseringsoffensief

De collega's bij de distributiecentra van AH hebben gestaakt en gewonnen. In de drukste tijd van het jaar legden zij in de distributiecentra het werk neer, totdat er een principeakkoord bereikt was. Zij hebben niet alleen met een tweejarige CAO twee keer een loonsverhoging van twee procent voor elkaar geknokt, maar ook bijzondere eisen afgedwongen: AH belooft het aantal banen op peil te houden en geeft 200 collega's – die nu tijdelijke of uitzendkracht zijn – een vaste aanstelling. En voor iedere vertrekkende collega moet een nieuwe worden aangenomen. AH zegt het aantal uitzendkrachten in de distributiecentra terug te zullen dringen – AH overschreed vaak de 23% van het aantal banen dat als maximum in de CAO was vastgelegd.

Het akkoord met AH is een slag tegen het offensief van de ondernemers om vaste CAO-banen te vervangen door flexibele, rechteloze pulpbanen. Daarom was het goed dat de

staking bij AH samenviel met de acties bij TNT. TNT wil af van alle vaste postbodes, niemand mag meer dan 25 uur per week werken. Ook DHL wil bij zijn koeriersbedrijf honderden banen omzetten in deeltijdbanen. Ook daar zijn acties gevoerd.

Overal in Europa proberen de bedrijven - crisis of niet - de lasten af te wentelen op de werkenden. De staten die in de problemen zijn gekomen door de miljardenoverheveling naar banken en andere monopolies, willen de bevolking daarvoor op laten draaien.

De werkende bevolking verenigt zich om te vechten tegen de regeringen die het winststelsel van de monopoliebedrijven met alle geweld verdedigen. De arbeiders van de verschillende bedrijven en landen kunnen leren van elkaar en de strijd opvoeren tegen het maatschappelijk systeem, dat op winst is gebaseerd. Dat biedt de werkers geen toekomst.



(Vervolg van pagina 5)

havenmeester Heinen gelijk dat hij stakingsbrekers geronseld heeft.

En directeur van Splunder van de Vlissingse Bootliedenwacht durft daarop de stakers te dreigen: "...dat zal heel goed bekeken moeten worden of eenieder nog terug kan keren in de organisatie".

De FNV organiseert op 28 januari een manifestatie tegen deze aanval op vakbondsrechten. Omdat bedrijven en semi-overheid elementaire vakbondsrechten vertrappen, is solidaire actie van alle collega's nodig.

Een demonstratie door Vlissingen, een blokkade van VLD, het blijven zitten na de pauze bij havenbedrijven zijn effectieve drukmiddelen.

De uitkomst van deze strijd is van belang voor alle werkende mensen in Nederland. Als deze aanval op vakbondsrechten onbeantwoord blijft, worden de toch al beperkte stakingsrechten in Nederland nog verder ondermijnd.

**Stuur een protestmail naar:
port@zeelandseaports.com**

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

**woensdag
2 februari
2011
om 20.00
uur**

**Cronjéstraat
41,
Rotterdam-Zuid**

strijd wordt aangeboden gaat dat door.

Deze strijd organiseren op basis van de belangen van de arbeiders: dat is pas realisme. Dat realisme betekent dat je een groter deel van de koek wilt en dat er voor de baas inderdaad een kleiner stuk overblijft.

Concurreren met flexibele arbeidstijden is concurreren met **arbeidsvoorwaarden**. Als havenwerkers zich daarbij neerleggen, dan is het einde zoek. Precies om dat soort concurrentie tegen te gaan zijn ruim honderd jaar gelden vakbonden opgericht: om te voorkomen dat arbeiders met elkaar concurreren.

In de Rotterdamse sjoer- en inhuursector werken een kleine 1000 mensen.

Zonder deze 1000 mensen kan de grootste haven van Europa niet draaien.



Zonder deze 1000 mensen blijven de boten niet alleen langer liggen, maar als er niet gesjord wordt kunnen ze ook niet uitvaren. Natuurlijk geeft een baas niet vrijwillig een stuk van de winst uit handen, maar als 1000 collega's goed gebruik maken van hun macht dan kunnen ze de zaak aardig op zijn kop zetten.

De koek en de bakkerij

Nog even terug naar die koek die voor de baas kleiner zou moeten worden en voor de arbeiders groter. Die koek wordt voor 100% gemaakt door arbeiders. Alleen zij doen het productieve werk. Kapitalisten kunnen gewoon een stuk van die koek inpikken omdat ze de bedrijven, het kapitaal, bezitten.

De kapitalistenklasse is een nutteloze klasse geworden, die in deze maatschappij een groot deel kan inpikken van wat de arbeiders produceren. Erger nog het is een plaag geworden die door haar winstzucht de ene crisis na de andere ontkent, het milieu verziekt en oorlogen uitlokt. De kapitalistenklasse moet het eigendom van die bedrijven te ontnomen worden. De strijd om een groter deel van de koek moet een voorbereiding worden voor de strijd om de bakkerij zelf – voor het **echte socialisme**.

Staking havenwerkers in Australië en Frankrijk

In Geelong in **Australië** werken de havenwerkers in de bulk en het stukgoed begin deze maand maar een halve dag en daarna staken ze 24 uur. Zij sluiten aan bij de stakingen die eerder deze week gehouden werden in de havens van Fremantle en Albany. De belangrijkste eisen naast een loonsverhoging zijn: neem veel meer collega's in vaste dienst en geef ze een goede opleiding. Nu wordt er met veel losse krachten gewerkt – zo'n 60% – en door gebrek aan opleiding en ervaring gebeuren er veel ongelukken, soms met dodelijke afloop.

In **Frankrijk** wordt in bijna alle havens – ook in de kleinere – gestaakt voor de pensioenen. Eerder deze maand werd hiervoor in grote havens al een dag gestaakt. In sommige havens werd de rest van de week meer actie gevoerd, zoals het weigeren van nachtwerk. De Franse regering heeft de verhoging van de pensioenleeftijd erdoor gedrukt. Hierdoor zouden de havenwerkers ook niet meer gebruik kunnen maken van een in hun CAO vastgelegde vroege pensionering in verband

met hun zware werk. De regering heeft gezegd 'erover te willen praten', maar dat schiet niet op. Vandaar dat zij er met stakingen druk achter zetten.

Werkonderbreking bij Maersk in Marokko

Havenwerkers hielden deze week een werkonderbreking bij het containerbedrijf van Maersk in de Marokkaanse havenstad **Tanger**. Dit uit protest tegen het ontslag van vier actieve collega's, waaronder een bestuurslid van hun vakbond.

Met steun van de Internationale Transportwerkersfederatie onderhandelen ze al weken met de directie over het terugnemen van de collega's, maar dat leverde nog weinig op. Meer acties zullen nodig zijn, maar ook internationale solidariteit – om te beginnen van collega's van andere Maersk-bedrijven.

Drie dagen staken levert Israëliëse havenwerkers succes. Een loonsverhoging van 6% in twee jaar en 5% extra voor de collega's die na 2005 in dienst gekomen zijn en een achterstand hadden. Daarvoor beëindigen de havenwerkers in Haifa, Ashdod en Eilat hun staking.

Brutale aanval op vakbondsrechten in Vlissingen

Op 17 december ontslaat de Vlissingse Bootliedenwacht (VLB) zes bootlieden (die schepen afmeren en losmaken), omdat zij het rooster blijven lopen dat in de CAO staat.

Hierop beginnen de andere bootlieden een staking. VLD wil een nieuw rooster met standby-diensten zonder voldoende vergoeding. Zij heeft dat in de CAO-onderhandelingen niet kunnen bereiken, zet het vervolgens in een nieuwe individuele arbeidsovereenkomst en dreigt ieder te ontslaan die deze niet tekent.

FNV Bondgenoten had een ultimatum gesteld. Toen dat op 16 december afliep, begonnen de bootlieden hun actie: het oude CAO-werkrooster blijven lopen. Op 20 december ontslaat VLD nog vier bootlieden. In totaal werden er 14 collega's ontslagen. De FNV

spant een kort geding aan met als resultaat dat de VLB gedwongen wordt de ontslagen bootlieden weer in dienst te nemen en te beloven de vakbondsacties te respecteren.

Een paar dagen later stuurde het bedrijf actievoerders die niet volgens het nieuwe werkrooster wilden werken toch zonder loon naar huis en begon (met steun van havenbeheerder Zeeland Seaports) stakingsbrekers uit IJmuiden en Dordrecht in te zetten. Dit is in strijd met de wet. Toch werkt het tot 1 januari aan de overheid gelieerde Zeeland Seaports hieraan mee.

De vakbond spande op 30 december een kort geding aan tegen VLB, Zeeland Seaports en onderkruipersbedrijven – vanwege het oproepen tot stakingsbreken. Op 6 januari geeft de rechter de interim-