

## Havenwerkers uit Hamburg op bezoek

Op **7 en 8 november** komen havenwerkers uit Hamburg op bezoek in Rotterdam. De Duitse MLPD, waar de Rode Morgen mee samenwerkt, is daar ook actief in de haven. De bedoeling is ervaringen uit wisselen en kijken wat we van elkaar kunnen leren. Bovendien zijn die contacten belangrijk als zij of wij in onze strijd internationale steun nodig hebben. Vorig jaar zijn we met een groep uit Rotterdam in Hamburg geweest, nu komen zij naar ons toe.

De bedoeling is zaterdagmiddag met de collega's een rondvaart door de haven te maken en, naast de informele contacten, de zondagmorgen aan uitwisselen van ervaringen te besteden. **Iedereen is welkom**, dus noteer de data alvast in je agenda. **Wie mee wil helpen bij de voorbereiding en mee wil werken aan het programma is hartelijk welkom.** Mail of bel even, of geef je op bij de uitdeler van de Volle Lading.

### Bezoekadres:

Cronjéstraat 41  
Rotterdam-Zuid

Zondags 14.00-16.00 uur

E-mail: [devollelading@rodemorgen.nl](mailto:devollelading@rodemorgen.nl)

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

**Naam** .....

**Adres** .....

**Plaats** .....

**Bedrijf** .....

**Invullen, uitknippen en opsturen naar: Rode Morgen, Postbus 51245, 3007 GE Rotterdam**

Steunprijs € 0,20



26-8-2009 Uitgave Havenkern van de Rode Morgen

## Met z'n allen samen kunnen **we de wereld aan!**

De overslag in de haven is met 20% afgenomen, maar het aantal banen daalt nog harder. Vijfhonderd SHB-ers zijn aan de dijk gezet, honderden jaarcontracten zijn niet verlengd en uitzendkrachten worden niet meer ingehuurd. De ondernemers gebruiken de crisis om hun concurrentiepositie te verstevigen. De bedrijven willen de havenarbeid op uitzendwerk baseren.

Het is het belang van alle havenarbeiders daar wat aan te doen. De trend kan alleen gekeerd worden als de havenarbeiders de zaak gezamenlijk aanpakken. Per bedrijf zijn de perspectieven beperkt, gezamenlijk kunnen we de wereld aan.

- **Dertig uren werkweek met behoud van loon!**
- **Geen ontslagen - strijd voor elke arbeidsplaats!**
- **Geen flexibele contracten, geen WW-pool, maar vaste banen!**
- **Gelijk loon voor gelijk werk, voor jong en oud, voor inhuur en vast!**

Op de bedrijven nemen collega's initiatieven om in ieder geval te redden wat er te redden valt. Bij ITR werden handtekeningen opgehaald om van de bedrijfsleiding te eisen dat het halfjaarcontract van een ex-SHB-er verlengd zou worden. Ook werd een advocaat ingeschakeld om op juridisch vlak druk uit te oefenen.

## Ontslag omdat je je collega's op de hoogte stelt?

***Dat kan niet geduld worden!***

Bij RST speelt ook een kwestie met jaarcontracten. Een aantal collega's doen nu al op grond van het vierde jaarcontract hetzelfde werk bij RST. Ook deze collega's hebben wettelijk recht op een vast contract. Toch weigerde RST dit recht te erkennen. Een van deze collega's zocht juridische hulp en gebruikte de brief van z'n advocaat aan de directie om zijn collega's voor te lichten. Hij hing de brief op een prikbord.

De reactie van de bedrijfsleiding? Die erkende dat de collega inmiddels een vast contract had, maar tegelijk werd een procedure bij de kantonrechter gestart om de arbeidsovereenkomst van de collega te ontbinden. Het ontbindingsverzoek is gebaseerd op onwaarheden en verdraaiingen en op het feit dat de brief niet op het prikbord had mogen hangen.

Deze handelswijze van de bedrijfsleiding is een intimidatie die niet kan worden geduld.

Op 8 september 2009 zal de zitting in deze zaak plaats vinden. Hoe meer collega's de zitting bijwonen hoe beter. Laat zien dat dit niet geaccepteerd wordt. Maak de zitting tot een startpunt voor verdere actie. Actie voor het behoud van de baan van de collega (met of zonder steun van de rechter) en actie voor het behoud van alle banen in de haven:

**Datum: Dinsdag 8 september**

**Tijd: 9.30 uur (verzamelen 9.15 uur)**

**Plaats: Wilhelminaplein (bij de Erasmusbrug)**

*(Vervolg van pagina 1)*

Het voorlopige resultaat is dat de collega een nieuw jaarcontract krijgt. Maar dat kan niet het eindresultaat zijn: de di-

rectie van ITR moet erkennen dat alle 30 ex-SHB-ers met een tijdelijk contract eigenlijk een vast dienstverband hebben. Daar hebben zij volgens de wet recht op.

## De Volle Lading en het echte vakbondswerk

De Volle Lading is geen vakbond. De Volle Lading is de bedrijfskrant van de Rode Morgen in de haven. De Rode Morgen is een arbeiderspartij in opbouw en streeft naar een socialistisch Nederland. Om dat te realiseren zullen de werkende mensen de staatsmacht in handen moeten nemen en een nieuwe maatschappij opbouwen. Vanuit deze invalshoek kijkt de Rode Morgen naar de klassenstrijd in Nederland.

De vakbonden zijn opgericht om werkende mensen in staat te stellen samen te strijden voor de dagelijkse belangen van de werkende mensen. Dat is de eerste en meest algemene vereniging van arbeiders in de strijd met de grote kapitalisten. Alle acties moeten tot een leerschool van de strijd voor het echte socialisme worden gemaakt.

De Volle Lading wil collega's helpen om het echte vakbondswerk ter hand nemen. Je bent lid van de bond om dat werk samen met je collega's aan te pakken, niet om te

wachten tot een bestuurder het voor je doet. Dat is het strijdbare vakbondswerk, het echte vakbondswerk. Om de bond democratisch te maken vinden wij dat bondsbestuurders door de leden gekozen en afgezet moeten kunnen worden. Bestuurders die niet alles uit de kast willen trekken om het strijdbare vakbondswerk te doen, die kunnen dan vervangen worden.

De Volle Lading-redactie vergadert eens in de vier weken. Alle collega's die het strijdbare vakbondswerk aan willen pakken, zijn van harte welkom. Ook ontslagen collega's, zoals SHB-ers en havenarbeiders met een tijdelijk contract, die samen met anderen willen strijden voor hun terugkeer in de haven zijn welkom.

Kom naar de volgende vergadering van de Volle Lading-redactie:

**Woensdag 16 september  
20.00 uur  
Cronjéstraat 41  
Rotterdam-Zuid**

## Solidariteit ook in Nederland hard nodig



In Dublin (Ierland) lag maandag 24 augustus een groot deel van de haven plat uit steun voor de havenwerkers van MTL (Marine Terminals Limited). In Rotterdam werd door Nederlandse en Belgische havenwerkers en hun vakbonden een picket line gevormd bij het bedrijf BG Freight, zusterbedrijf van MTL. De eigenaar van beide bedrijven, Peel Pots, een internationaal haven- en vervoersconcern, probeert op zeer grove wijze zijn winsten te verhogen door havenwerkers te ontslaan en de lonen te verlagen. Dat probeert het bedrijf met veel intimidatie door te drukken. Sinds 3 juli zijn de collega's in staking. Op 10 augustus werd met hulp van andere vakbonden en buurtgroepen de hele haven van Dublin al stil gelegd. Twee weken later gebeurt dit weer –

nu gesteund met internationale acties, zoals de picket line in Rotterdam. De Internationale Transport Federatie wijst er terecht op, dat als Peel Ports in Dublin weg komt met zijn agressieve aanvallen, het met soortgelijke praktijken bij zijn andere havenbedrijven in Europa zal beginnen. Ook bedrijven die een andere eigenaar dan Peel Ports hebben, zullen in de verleiding komen hetzelfde te doen. Onderlinge solidariteit van (haven)werkers is hard nodig tegen de afwenteling van de crisislasten. Een goed begin in Rotterdam dus, dat uitgebreid kan worden naar de buurman van BG Freight, het Rotterdamse containerbedrijf ECT. Het moederbedrijf van ECT, Hutchison Whampoa, wil immers bij zijn Amsterdamse dochterbedrijf ACT ook 66 man op straat zetten.



## De mist van het SHB-faillissement

De mist rond het faillissement van de SHB is nog steeds niet opgetrokken. Maar in de mist is het moeilijk je koers te bepalen. Wat is nou waar en wat is nou niet waar?

### De rol van de bazen

Sommige collega's zeggen dat het faillissement van de SHB is veroorzaakt door het wanbeleid van de directie. Sommigen zeggen dat het faillissement is veroorzaakt omdat SHB-ers te inflexibel waren en niet inzetbaar. Eigenlijk zijn dat allemaal bazenpraatjes. De werkelijkheid is dat alle havenbedrijven van de SHB af wilden. De SHB was een sta-in-de-weg om de havenarbeid op uitzendwerk en oproeparbeid te gaan baseren. Daarom is er jarenlang aan de poten van de SHB gezaagd.

Na de oorlog was de SHB een verworvenheid van de havenarbeiders in de strijd voor bestaanszekerheid. In de jaren negentig is eerst de financiering met WW-geld afgeschaft,

vervolgens zijn er concurrenten in de haven toegestaan. Concurrenten, waar collega's tegen lagere lonen moesten werken en waar de CAO niet of minder werd nageleefd. De concurrentie deed in een paar jaar tijd waarvoor ze was bedoeld: de SHB ging failliet.

Hiermee is wat de havenbedrijven betreft de ontwikkeling niet afgelopen. Met de oprichting van de RPS willen de havenondernemers opnieuw met het 'heilzame' werk van concurrentie het oproep- en uitzendwerk verder uit breiden. Over een poosje zullen dan nu de vasten, de ILS-ers, de Matransers enzovoort te lui, te weinig flexibel, te vaak ziek en vooral te duur zijn. Dezelfde bazenpraatjes in een nieuw jasje.

### De rol van de bonds bureaucratie

Veel bondsbestuurders gaan niet uit van de volstrekt tegengestelde belangen van arbeiders

*(Vervolg op pagina 4)*



(Vervolg van pagina 3)

ders en kapitalisten. Ze vinden dat wat de bazen willen onvermijdelijk is. Alleen de scherpe kantjes, die willen ze er van afslijpen. Dat noemen wij reformisme, omdat uiteindelijk de situatie voor de arbeiders niet werkelijk verandert, maar alleen wordt hervormd – wordt aangepast. Met het verhaal van het opdelen van het havenwerk in A-, B- en C-arbeid werden effectief de poten onder de stoel van de SHB-ers vandaan gezaagd. Met het RPS-akkoord werden SHB-ers en alle andere havenwerkers in de maling genomen. De meeste beloftes waren valse beloftes. 'Na de crisis zien we wel weer', was voor veel bestuurders het enige perspectief.

### **De rol van de havenarbeiders**

Wie de kwestie van alle kanten wil bekijken, die moet ook nadenken over de rol van de havenwerkers. Het gaat tenslotte om hun arbeidsvoorwaarden en hun banen. In de hoofden van de collega's bij de SHB was er teveel onzekerheid om

hun lot in eigen handen te nemen. Teveel vertrouwen dat het wel goed zou komen. Daarmee waren de lessen uit jaren actievoeren vergeten, dat alleen het zelf organiseren van de strijd tot een goed resultaat kan leiden. Mist over de oorzaak van het faillissement, mist over de eisen die gesteld moesten worden. Er waren goede aanzetten tot effectieve acties, maar die hebben zich niet tot een bredere strijd in de haven kunnen ontwikkelen.

Sommigen zeggen dat het allemaal de schuld is van de bondsbestuurders en zeggen hun lidmaatschap van de bond op. Maar dat is het domste wat je kunt doen. Je bent lid van de bond om samen met je collega's voor gezamenlijke belangen te knokken. Niet om in je eentje boos te zijn. En de afbraakplannen met de SHB zijn bedacht in de directiekamers, niet op het bondskantoor. Wat daar tegen gedaan wordt, daarvoor moeten we bij de bondsleden en hun collega's zijn. Want alleen door de gezamenlijke strijd van de collega's op de werkvloer, kunnen de havenwerkers werkelijk hun belangen behartigen.

## **Solidariteit nodig: zeker tussen Amsterdam en Rotterdam**

In Rotterdam hebben de havenbedrijven de bijna 500 banen van de SHB-ers om zeep geholpen en nog vele tientallen havenwerkers met tijdelijke contracten op straat gezet. Maar ook in Amsterdam wil containerbedrijf ACT (het vroegere Ceres), van 66 man met

arbeiders toch geen ander werk vinden en later tegen slechtere voorwaarden weer ingeschakeld kunnen worden.

De havenbedrijven klagen over de crisis, maar maken er in-tussen gebruik van voor een grove aanval op de werkgele-



een vast contract af. De vakbondseis aan ACT wordt vooral gericht op een beter sociaal plan, niet op behoud van arbeidsplaatsen. ACT is twee lijnen kwijtgeraakt. Een is naar ECT gegaan, ook een dochter van Hutchison. ACT wil geen gebruik maken van de regeling voor deeltijd-WW. Het gaat er vanuit dat de ontslagen haven-

genheid en de arbeidsvoorwaarden van de havenwerkers. Alle redenen voor de havenwerkers om havenbreed alle collega's te steunen die door deze aanvallen worden getroffen. 'Eén voor allen, allen voor één' en 'samen staan we sterk', dat geldt toch zeker voor collega's 80 kilometer verderop!