



(Vervolg van pagina 7)

monopoliebedrijven en hun regering onder druk van de crisis overal door willen voeren. Een botsing is onvermijdelijk. Een veelheid aan botsingen is onvermijdelijk. Wie goed uit die botsingen tevoorschijn wil komen, die heeft geen andere optie dan zich te wenden tot de collega's bij de andere bedrijven: alle werkende mensen zitten samen in hetzelfde schuitje. Samen aanpakken is de leus. Samen aanpakken tegen het crisisbeleid van het kapitaal, samen aanpakken om de maatschappij op zijn kop te zetten. Het echte socialisme is het enig werkzame alternatief. Alleen als de anarchie van de concurrentie plaats maakt voor planning tot algemeen nut, dan kan voor iedereen stelselmatig het leven worden verbeterd.

Bezoekadres:

Cronjéstraat 41
Rotterdam-Zuid

Zondags 14.00-16.00 uur

E-mail: devollelading@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

Naam

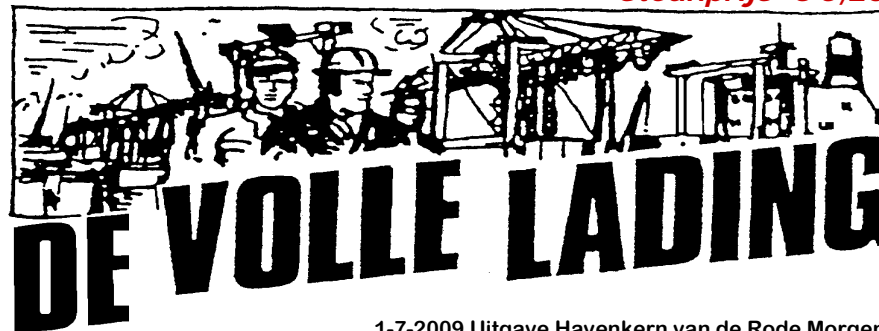
Adres

Plaats

Bedrijf

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

Steunprijs € 0,20



1-7-2009 Uitgave Havenkern van de Rode Morgen

Samen met collega's van andere bedrijven en andere sectoren is er een wereld te winnen!

De economische crisis heeft tot grote daling van de wereldhandel geleid. Het laatste kwartaal van 2008 daalde de wereldhandel met 20% vergeleken met het tweede en het

derde kwartaal van 2008. In het eerste kwartaal van 2009 daalde die wereldhandel verder met 11%. De gevolgen voor de logistieke bedrijven zijn enorm. Wereldwijd staat de helft van de containers onbenut. De containeroverslag in Rotterdam daalde in het eerste kwartaal van 2009 met 20% ten opzichte van het eerste kwartaal van 2008.



Krediet en speculatie kunnen gebrek aan koopkracht niet verhullen

Die wereldhandel is niet ingestort door gebrek aan producten en ook niet door een da-



ling van de behoefte aan producten. De wereldhandel is ingestort omdat er veel meer producten zijn gemaakt dan er winstgevend verkocht kunnen worden. Krediet en speculatie kunnen het gebrek aan koopkracht van de massa niet langer verhullen. Er staan fabrieken stil, arbeiders worden werkloos, de overslag daalt, werkende mensen lijden wereldwijd armoe en honger omdat er teveel producten zijn, die ze wel nodig hebben, maar niet kunnen betalen. De kapitalisten zijn niet in staat het kapitalisme zo te besturen, dat groeiende welvaart voor iedereen wordt gerealiseerd. In het eigen bedrijf heerst een strikte planning maar in de maatschappij heerst de anarchie van de concurrentie.

Een lijst van reorganisaties, nog schuchter verzet

Veel havenbedrijven worden door de crisis geraakt. Ze worden geraakt door de daling van de overslag en ze reageren met het verscherpen van de concurrentie en het afwentelen van de lasten op de havenarbeiders. Er is inmiddels een flinke lijst: SHB failliet, 80 jaarcontracten bij RST en 50 jaarcontracten bij Uniport wor-

den niet verlengd, werktijdvermindering bij EECV en Maja, reorganisatieplannen bij IGMA en ACT (vroeger Ceres) in Amsterdam, reorganisatieplannen voor de ECT Hometerminal, loonleverplannen bij Uniport. Het faillissement van de SHB heeft begin dit jaar tot een aantal demonstraties en blokkades geleid en ook tot korte werkonderbrekingen. Het faillissement van de SHB en de doorstart als uitzendbureau ging immers tegen het belang van elke havenarbeider in.

Collega's bij de IGMA laten zich niets opleggen

Op 8 juni kwam het bij IGMA in Amsterdam opnieuw tot een werkonderbreking. Die ochtend waren directieplannen bekend geworden om de roosters te verslechteren en om het aantal arbeidsplaatsen af te bouwen met een slechte ouderenregeling. Om twaalf uur verzamelden ook de arbeiders van de dag-, avond- en de nachtploeg zich in de kantine om over de plannen van de directie te vergaderen. De conclusie was duidelijk: slechte plannen, die moeten van tafel, daarna moet de directie maar met de vakbonden gaan overleggen. De collega's van IGMA

Alleen zeggen 'we zijn tegen' is niet genoeg. De daling van de bedrijvigheid is enorm en de concurrentie zal verder toenemen – faillissementen zijn onvermijdelijk. De gevolgen van deze crisis zullen jaren voortwoekeren. De gedachte dat alle narigheid aan het eind van dit jaar

over is, is een illusie. De gedachte dat de strijd op één bedrijf apart met succes kan worden gevoerd, is ook een illusie. Bedrijven worden door de anarchie van de concurrentie gedwongen de rekening bij de arbeiders neer te leggen. Daar is wat tegen te doen, maar dat kan alleen samen – arbeiders van verschillende bedrijven of verschillende sectoren samen. Als de eigen baas niet kan leveren wat er gevraagd wordt, dan zullen de arbeiders de zaak per sector aan de orde moeten stellen. Als de sector niet door de bocht gaat, dan moet de regering worden aangesproken. Zijn er betrekkingen met bedrijven in andere landen? Dan

moet de strijd internationaal worden georganiseerd. Miljar-



den voor de banken en ellende voor de werkende mensen? Daartegen is verzet noodzakelijk.

Gezamenlijke belangen voorop stellen

Werkende mensen moeten op grond van hun eigen belangen hun eisen formuleren, in de haven en overal elders. Het gaat niet alleen om het verdedigen van elke arbeidsplaats, het gaat ook om een toekomst voor de jeugd, vaste banen en korter werken op kosten van de winsten van de grote bedrijven, om verhoging van lonen en uitkeringen. De belangen van de werkenden zijn in strijd met alle plannen die de

containeroverslagbedrijf in Rotterdam, dat van de crisis al flinke klappen kreeg. Eerder dit jaar werd besloten om zo'n 80 jaarcontracten niet te verlengen. Maersk zou dat pakket bij APMT onderbrengen – haar eigen terminal in Rotterdam. Tenzij Uniport bovenop een korting (verleend in april) opnieuw een korting zou geven. De aandeelhouders van Uniport vonden dat *“nu het personeel aan de beurt is om bij te dragen”*. Het concrete dictaat hield in dat het personeel in 2009 10% loon zou inleveren en dat dit percentage in 2010 zou worden verminderd tot 7,5% en in 2011 tot 5%. Voor woensdagochtend werden door vakbond en ondernemingsraad een personeelsvergadering aangekondigd. Op dinsdagavond werd echter al een nieuw contract met Maersk getekend. Woensdagochtend besloot het personeel dat de directie zich maar tot het bondsbestuur moest richten.

Bang voor lont in kruitvat

Wie zal de crisis betalen? De banken en andere monopoliebedrijven hebben zich miljarden uit de staatskas toegeëigend, met de bedoeling de rekening door de gewone mensen te laten betalen. De voorbeelden van IGMA en Uniport

tonen dat elk bedrijf de lasten van de crisis op het personeel tracht af te wentelen. Heb je als arbeider steeds het productieve werk geleverd op grond waarvan vette winsten zijn gecasseerd, dan zeggen de mensen die altijd van anderen arbeid hebben geleefd: 'het is tijd dat je ook wat bijdraagt'. De arbeiders van IGMA deden wat in deze situatie het meest logisch is: het werk neerleggen. Want zonder die productieve arbeid kan de baas helemaal niets. Dat IGMA en Uniport de plannen (voorlopig) introkken, toont dat de bedrijven ook een zekere angst hebben om hard de confrontatie aan te gaan. Ze weten dat het niet te rijmen valt dat het kapitaal met haar winstzucht de crisis veroorzaakt en vervolgens de werkende mensen laat bloeden. Ze weten dat het absurd is dat de banken een kleine 100 miljard direct toegeschoven krijgen en dat er voor de werkende mensen geen dubbeltje af kan. Ze weten, kortom, dat er een kruitvat is en ze zijn huiverig om de lont er in te steken.

Alleen samen strijden brengt succes

Het antwoord van de werkers van IGMA en Uniport was nog maar de helft van het karwei.



waren niet van plan om tijdens de vakantie allerlei zaken door hun strot geduwd te krijgen. Een paar uur later ging de directie door de bocht en trok de plannen in.

Geef de baas en de regering geen vrijbrief: samen aanpakken!

De acties in de haven tegen de afwenteling van de crisis komen voorzichtig op gang. Wie de transportconcerns en de regering geen vrijbrief wil geven om de lasten van de crisis op de arbeiders af te wentelen, die heeft geen andere weg dan acties te organiseren, acties die verder gaan dan een korte onderbreking van het werk in het eigen bedrijf. Het is niet zo dat we binnenkort van de crisis af zijn. De crisis zit diep, de

daling van de productie is enorm, het zal nog lang duren voor productie en de overslag weer op het oude niveau zijn. Bovendien kan de economie tegenwoordig door het klappen van nog bestaande speculatiezeepbellen zo weer in een nieuwe duikvlucht belanden. De concurrentie neemt toe en de rekening daarvan wordt bij de arbeiders neergelegd. De regering steunt het monopoliekapitaal met tientallen miljarden en ook die rekening wordt bij de werkende mensen neergelegd. De arbeidersbeweging zal zich op een lange crisisperiode moeten instellen. Niet door als mak schaap naar de slachtbank te gaan, maar door gezamenlijk de strijd voor de belangen van de werkende mensen te organiseren.

Stop het gesjoemel met tijdelijke contracten!

Met tijdelijke en vaste contracten wordt er op de havenbedrijven veel gesjoemeld. Zo werden bij RST een stuk of tien collega's eerst via Logidex te werk gesteld en daarna kregen ze drie keer een jaarcontract. Dat derde jaarcontract is

op grond van de wet een contract voor onbepaalde tijd, maar RST schreef deze collega's doodleuk een brief dat het jaarcontract helaas niet werd verlengd. In de tussentijd kregen een aantal familieleden van leidinggevende func-

(Vervolg van pagina 3)
tionarissen wel een vast contract.

Met z'n allen tegen intimidatie!

De Volle lading hoorde dat een RST-er, die onder zijn collega's met jaarcontractanten informatie over de regels verspreidde, van de directie een ernstige waarschuwing kreeg. Wat is dat? Moeten havenar-

beiders hun hersenen inleveren als ze de poort ingaan. Is er binnen de poort geen vrijheid van meningsuiting?

Natuurlijk moet je met elkaar kunnen bespreken hoe je je recht kunt krijgen. Dat is een goede zaak. Als dat niet mag, dan is er alleen nog maar de willekeur van de bedrijfsleiding. Dat kunnen havenarbeiders niet accepteren.

Hier moet tegen geprotesteerd worden!

Wanneer heb je een vast contract?

De regels zijn eenvoudig, ze staan in artikel 7:668a van het Burgerlijk Wetboek:

- Opvolgende arbeidsovereenkomsten voor bepaalde tijd die elkaar met tussenpozen van niet langer dan drie maanden opvolgen, leveren na drie jaar van rechtswege (*dat wil zeggen automatisch, zonder dat je iets hoeft te doen*) een vast contract op.
- De vierde arbeidsovereenkomst voor bepaalde tijd tussen dezelfde partijen is van rechtswege een vast contract, als tussen deze arbeidsovereenkomsten niet een periode van langer dan drie maanden heeft gezeten.
- Deze laatste regel is ook van toepassing op arbeidsovereenkomsten tussen een arbeider en verschillende bedrijven als de verrichte arbeid eigenlijk steeds hetzelfde is.
- Van deze regels kan alleen afgeweken worden als dat in de CAO is afgesproken.

Denk je dat het bedrijf het fout doet en dat je recht hebt op een vast contract, dan kun je altijd contact opnemen met de Volle Lading om het precies uit te zoeken: dvl@rodemorgen.nl

Confrontatie onvermijdelijk – *samen aanpakken* de leuze!

Maandag 8 juni legde de dagploeg van IGMA het werk neer. IGMA is een Amsterdams bulkoverslagbedrijf, dat net als alle andere havenbedrijven door de crisis wordt geraakt. Die ochtend waren directieplannen bekend geworden om de roosters te verslechteren en om het aantal arbeidsplaatsen af te bouwen, met een slechte ouderenregeling. Om twaalf uur verzamelden de arbeiders van de dagploeg, maar ook de avond- en de nachtploeg zich in de kantine om over de plannen van de directie te vergaderen. De conclusie was duidelijk: slechte plannen, ze moe-

ten van tafel. Daarna kan de directie met de bonden gaan overleggen. De collega's van IGMA waren niet van plan om tijdens de vakantieperiode allerlei zaken door hun strot geduwd te krijgen. Een paar uur later ging de directie door de bocht en trok de plannen in.

Uniport: 'personeel moet het nu oplossen'

Ook op 8 juni maakte de directie van Uniport bekend dat rederij Maersk overweegt om een pakket van 100.000 containers op jaarbasis bij Uniport weg te halen. Uniport is een

