



21-9-2022 - Uitgave Volle Lading Groep

Felixstowe plat voor prijscompensatie

Eind augustus zijn ruim 2000 havenwerkers in Felixstowe (Engeland) in staking gegaan. Eind juli had 92 procent voor een achtdaagse staking gestemd bij een deelname van 81 procent. Toen bood de Felixstowe Dock and Railway Company vijf procent. Dat is verhoogd tot zeven procent, plus eenmalig 500 Britse pond. Ook dit verhoogde bod is door de vakbond afgewezen. Unite eist volledige prijscompensatie - de inflatie was in augustus 12,3 procent en stijgt naar verwachting dit jaar tot 20 procent.

Felixstowe Dock and Railway

Company is eigendom van Hutchison, dat 52 terminals bezit in 26 landen - waaronder Hutchison Ports ECT Delta, Euromax en Hutchison Ports Delta II. In Felixstowe maakte Hutchison in 2020 een winst voor belastingen van £ 61 miljoen.

Felixstowe is de belangrijkste containerhaven van Groot-Brittannië. Daar wordt 48 procent van de containers van en voor het Verenigd Koninkrijk overgeslagen. Een week na beëindiging van de achtdaagse staking is de vertraging in het containervervoer via Felixstowe met een factor 2,5 toe-

*Vervolg
op
blz. 2*

Vervolg - Felixstowe plat voor prijscompensatie

genomen van 5,7 tot 14,5 dagen. De staking treft de containervaart en de hele Britse economie hard. Opnieuw wordt de machtspositie van havenwerkers zichtbaar.

Intussen hebben de leden van Unite in de haven met 82 procent (bij 78 procent deelname) gestemd voor een tweede staking en wel van 27 september tot 5 oktober.

Britse arbeiders strijden voor behoud koopkracht

De staking is een uiting van de toenemende strijdbare houding van de Britse arbeidersklasse. In de haven van Liverpool, de vierde grootste haven van Groot-Brittannië, hebben de havenwerkers gestemd voor een staking van twee weken die begint op 19 september, omdat ze

het loonaanbod van zeven procent te weinig vinden bij een inflatie van 12,3 procent.

In augustus waren er werkonderbrekingen bij het trein- en metropersoneel en buschauffeurs, de post, advocaten, het telecombedrijf BT en bij de vuilnisdiensten. Begin augustus was er een golf van wilde stakingen door ingehuurd bij raffinaderijen en elektriciteitscentrales. Werkers bij Amazon protesteren ook tegen de alsmaar stijgende kosten van levensonderhoud.

Solidariteit uit Rotterdam

FNV Havens en het vakbondsafdelingsbestuur bij ECT hebben solidariteitsverklaringen gestuurd. Voor het succes van de staking is van belang dat uitgeweken schepen besmet worden verklaard.

De coördinatie van de Internationale Havenwerkersconferentie stuurde een solidariteitsbericht:

'Terwijl de bazen van CK Hutchinson in 2020 een winst voor belastingen van 61 miljoen pond maakten en de aandeelhouders 99 miljoen pond ontvingen, provoceerden zij jullie 1900 havenarbeiders met een '7% aanbod' ver onder het officiële inflatiepercentage. Wij, de Internationale Havenwerkersconferentie, steunen jullie eisen volledig en zullen solidariteit organiseren met jullie strijd.

Dokwerkers in Duitsland en in andere landen strijden tegen de hebzucht van de bazen die enorme winsten maken. 'Wij betalen niet voor hun crisis en de kosten van de oorlogsvoering' wordt een gemeenschappelijke slogan. Jullie strijd en onze strijd zal aan kracht winnen als we samen strijden. We'll never walk alone!'

Fabeltjes van Castelein over de lonen van sjorders

Op 22 juli kwam Allard Castelein, de president-directeur van het Havenbedrijf Rotterdam, met de nieuwste kwartaalcijfers. Ondanks oorlog en inflatie draaien bijna alle sectoren prima. Castelein wees tijdens zijn persconferentie op de personeelstekorten. Om te benadrukken dat er in de haven goede lonen worden betaald, vertelde hij dat sjorders 37 euro per uur verdienen. Niet alleen Rutte gaat het liegen goed af. Wij keken in de Matrans CAO en zagen dat operationele medewerkers - zelfs met drie functies - daar niet eens bij in de buurt komen.

Voor de sjorders in dienst van Transcore is het verhaal van Castelein een pure belediging: met een uurloon van ongeveer 15 euro komen zij nog niet aan de helft van die 37 euro. En Transcore is toch het bedrijf waar tegenwoordig je 'carrière' als sjorder begint. Kan Allard

het verschil bijpassen?

Wat Castelein zelf binnenharkt

Vorig jaar verdiende Castelein bij het Havenbedrijf Rotterdam bijna vijf ton. Dat kon hem er niet van weerhouden zich in juli dit jaar te laten benoemen in de Raad van Commissarissen van bouwconcern Heijmans. Ongetwijfeld tot wederzijds voordeel. Dat bijbaantje levert hem ruim 40.000 euro per jaar op. Met een paar vergaderingen verdient hij meer dan een collega van Transcore in een jaar.

En hoe hij deelneemt aan het regeren over Nederland

Verder is Castelein lid van het dagelijks bestuur van VNO-NCW en dat is de plek bij uitstek om alle hot shots van het Nederlandse bedrijfsleven tegen te komen. En zo heeft hij wat bijbaantjes. Het maakt zichtbaar hoe Nederland werkelijk wordt geregeerd. De topmensen van alle grote bedrijven komen elkaar op allerlei plekken tegen, in een netwerk dat gericht is op maximale winst. Ze hebben allemaal de telefoonnummers van mensen als Rutte, Kaag en Hoekstra in hun mobiel. Havenbedrijf Rotterdam is er voor de grote bedrijven en niet voor de arbeiders.

Heftige discussies over CAO Duitse havenarbeiders

Voor het eerst was er een gezamenlijke staking van havenarbeiders van de hele Duitse kust. Met hun 48-uurstaking hebben zij de havenbedrijven en de economie flink onder druk gezet. De havenwerkers hebben zich op de kaart gezet als strijdbaar onderdeel van de Duitse arbeidersklasse. Met hun gezamenlijke acties hebben ze flinke concessies afgedwongen.

In het eerste jaar van de tweejarige CAO krijgen de A-bedrijven (de containerbedrijven) er 9,4% bij, de B-bedrijven (stukgoed) 7,9% en de C-bedrijven slechts 3,5%. In het tweede jaar krijgen de A- en B-bedrijven er 4,4% bij en de C-bedrijven 2,5%.

Op 5 september keurde de lan-

delijke CAO-commissie voor de Duitse zeehavens van de vakbond ver.di de afgesproken CAO goed. De leden hebben er niet over kunnen stemmen.

Veel strijdbare havenwerkers zijn hier kwaad over. In appgroepen en pauzebijeenkomsten blijkt dat meer dan 90 procent het CAO-bod van de ZDS afwijst. Er is ook kritiek op de looptijd van twee jaar. De bond ging voor één jaar.

Scherpe kritiek was er op de kleine loonsverhoging juist voor de C-bedrijven - waar de lonen het laagst zijn. Oorspronkelijk was de eis € 1,20 per uur voor iedereen naast prijscompensatie. Dat zou de collega's dichter bij elkaar gebracht hebben. Deze CAO leidt tot grotere verschillen.

Met de collega's de bond tot eigen strijdorganisatie maken - dat helpt de leden. Nadenken over zelfstandige strijd is nu aan de orde.

Tijd voor actie voor een bedrag **ineens**

Het solidariteitsbericht van FNV Havens en het vakbondsafdelingsbestuur van ECT aan de stakers in Felixstowe eindigde in vette letters met de volgende zin: "*Niemand gaat iedere dag naar zijn werk om aan het einde van de maand minder boodschappen te kunnen doen!*"

Toch is dat bij ECT en de andere

havenbedrijven nu vaste praktijk. De prijscompensatie is altijd achteraf. Met een lage inflatie valt dat niet zo op, maar met de huidige inflatie kan je aan het einde van de maand voor honderden euro's minder boodschappen doen. Pas in januari volgend jaar wordt de stijging van de prijzen (deels) gecompenseerd.

Tijd voor actie voor een bedrag ineens!

Betere CAO bij NS door strijdwil

Op 11 september bereikten de NS-directie en vakbonden een akkoord over een CAO die met terugwerkende kracht ingaat op 1 juli 2022. De loonsverhoging over de looptijd van 18 maanden is met rond 8,5 procent veel groter dan in de meeste CAO's die dit jaar zijn afgesloten. Daarnaast komt er een eenmalige uitkering van € 1000 in december 2022 en eenzelfde in juli 2023. Ook is het minimumloon verhoogd naar 14 euro per uur. De jeugdschalen verdwijnen. Werk in het weekend en op een feestdag wordt gecompenseerd. De pensioenen worden verbeterd en de inflatie deels gerepareerd - alleen onduidelijk hoe. De door de spoorvakbonden geëiste automatische prijscompensatie is er niet gekomen.

Dat het CAO-akkoord ver uitsteekt boven de andere Nederlandse CAO's komt doordat er meer strijd geleverd is dan voor de andere. In de weken voor het akkoord hielden de machinisten en conducteurs een estafettetaking: drie dagen werd in één regio van Nederland gestaakt en twee dagen lag het hele spoor in Nederland plat. Opvallend is de instemming van de mensen, van de getroffen reizigers.

Miljoenen mensen verarmen door de grote prijsopdrijving van Shell en ExxonMobil, van Albert Heijn en Jumbo, van Essent, Eneco en Vattenfall. Voor de miljardenwinsten van zulke monopoliebedrijven moeten de mensen krom liggen. Daarom hebben zij sympathie voor wie vecht voor een betere CAO. Een landelijke demonstratie was een goed idee geweest - zoals de werkers van het streekvervoer deden op 16 september.

Steun De Volle Lading

Als u het werk van De Volle Lading belangrijk vindt kunt u via deze QR-code een bedrag overmaken als steun om de kosten te dekken. Alvast bedankt!



Gianluigi en Li

– samen goed voor 45 miljard dollar – maken nieuwe plannen

Gianluigi Aponte, wie kent hem niet. In 1970 kocht hij zijn eerste schip voor het luttele bedrag van 280.000 dollar. Sindsdien heeft hij goed geboerd. Hij is nu de eigenaar van MSC, eigenaar van 700 containerschepen. Hij staat met een vermogen van 17,5 miljard dollar op nummer 85 van de ranglijst van Bloomberg van de rijkste mensen ter wereld, met een flinke duw in de rug door de explosieve groei van de tarieven voor containertransport in de laatste twee jaar.

Hoe werden ze zo rijk?

Li Ka-Shing, de eigenaar van Hutchison staat op plek 42 met 28,2 miljard dollar. Ook met bijna niets begonnen. Beide mannen zijn niet rijk geworden door hard werken, maar door anderen hard te laten werken en zich op steeds grotere schaal een stuk toe te eigenen van de waarde die de werkers produce-

ren. Dat is op economisch gebied de kern van het kapitalisme: zo worden weinigen rijk door de arbeid van velen.

Modernisering noordzijde Delta Terminal

MSC heeft – zoals elke grote containerrederij – een bedrijf dat terminals exploiteert. In het geval van MSC is dat TIL. TIL heeft een joint venture met ECT om een deel van de Delta Terminal te exploiteren. Dat is een van de vele plekken waar Gianluigi Li tegenkomt. Nu hebben TIL en ECT besloten om de huidige noordzijde (dus ook het oude APMTR) van de Delta Terminal volledig te moderniseren tot een nieuwe automatische terminal.

Grote rederijen zijn vervlochten met de grote terminalbedrijven

Het verhaal van MSC en Hutchison laat zien dat de grote rederijen zijn vervlochten met de grote terminalorganisaties. Dat zien we ook bij rederij Maersk en terminalbedrijf APMT. En met de rederijen CMA CGM en Hyundai die in RWG zitten. In alle grote havens is dat zo. Terminalbedrijven roepen vaak dat het niet zo goed gaat en dat iedereen dan maar zijn schouders er onder moet zetten. Als het niet goed gaat, dan knijpen de reders hun eigen terminalbedrijf-

ven uit. Dat is een poppenkast waar arbeiders niet aan mee kunnen doen, want zij zijn degenen die werkelijk worden uitgeknepen.

Oplossing voor het crisiskapitalisme

Velen zien hoe het kapitalisme steeds meer crises oproept: klimaatcrises, oorlog, wooncrises, koopkrachtcrisis, zorgcrisis, noem maar op. Het streven naar maximale winst is gebod 1 tot en met 10 van het kapitaal en daarom zijn deze crises binnen het kapitalisme niet op te lossen. Steeds meer mensen vinden het kapitalisme een slecht systeem, maar ze weten niet wat daarvoor in de plaats moet komen. Het is precies de rijkdom van mensen als Aponte en Ka-Shing die de voor de hand liggende oplossing duidelijk maakt. De Apontes en Ka-Shings van deze wereld moeten onteigend worden, de productiemiddelen die nu hun privébezit

vormen moeten tot maatschappelijk eigendom worden gemaakt. Dat wil zeggen het eigendom van de mensen die deze waarde hebben geproduceerd: logisch. Dan kan de productie planmatig ter hand worden genomen, waarbij de noden van de werkers richtinggevend zijn en niet de winsten van een handjevol miljardairs. Dat heet socialisme.

Korter werken bij automatisering

Met de nieuwe automatiseringsronde op de noordzijde van de Delta Terminal zal de arbeidsproductiviteit opnieuw groter worden. Om dat aan de werkers ten goede te laten komen in plaats van aan Aponte en Li Ka-Shing:

- **zesploegendienst zonder inleveren!**
- **stoppen met werken op 60 jaar en vaste banen voor de jongeren!**

Bij de Volle Lading kun je leren vechten tegen onrecht en tegen de oorzaak van het onrecht: het kapitalisme. En gooi gerust wat geld als steun in de pot. De Volle Lading draait zonder subsidie – want we willen onafhankelijk blijven.

info@vollelading.nl

06-42492000

of 06-40393842

Uitgangspunten van de Volle Lading

1. We maken ons met offensieve eisen sterk voor de belangen van de havenarbeiders en de jeugd die in de haven gaat werken.
2. We helpen de strijd voor die belangen te organiseren onder andere door de vier-wekelijkse uitgave van de Volle Lading.
3. We werken democratisch. Iedereen kan zijn inbreng hebben. Vrienden die de strijd van de havenarbeiders ondersteunen zijn welkom.
4. We ijveren voor vakbonden die strijdbaar en democratisch voor de belangen van de werkers opkomen.
5. We zijn onafhankelijk, ook financieel. We accepteren alleen financiële bijdragen als ze zonder voorwaarden worden gegeven.
6. We staan open voor gedachten over een andere maatschappij zonder uitbuiting en onderdrukking van de werkende mensen - dat geeft richting aan onze strijd.
7. We werken aan de versterking van de internationale solidariteit van de havenarbeiders.



www.vollelading.nl

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

De Volle Lading is een
uitgave van De Volle La-
dinggroep - van collega's
voor collega's in de haven.

info@vollelading.nl
Telefoon: **06-42492000**
06-40393842

Steun: NL54INGB0004428359 o.v.v. 'DVL'