



16-1-2023 - Uitgave Volle Lading Groep



**Werkers  
bij  
Star  
Container  
Services  
vechten  
voor  
een  
CAO**

**pag. 5**



**Staking  
in  
havens  
Portugal**

**pag. 7**

## **Collega's bij Verbrugge strijden voor prijscompensatie**

In 2022 leverden de collega's van Verbrugge 7% in, in ruil voor de belofte van de directie dat de prijscompensatie zoals deze in de CAO staat met ingang van 1 januari 2023 weer zou worden betaald. Maar toen dat een kleine 17% bleek te zijn, besloot de directie op haar belofte terug te komen. In een drukbezochte vakbondsvergadering werd unaniem besloten een ultimatum te stellen: een man een man, een woord een woord - de prijscompensatie moest worden betaald.

**Met acties werd  
de druk opgevoerd**

Het ultimatum liep af op

*Vervolg  
op  
blz. 2*

dinsdag 20 december om twaalf uur en in grote eenheid werd het werk tot en met de Kerst neergelegd.

Na de Kerst volgden langzaam-aan acties. Die langzaam-aan acties waren zo succesvol dat de directie op 3 januari verklaarde: *"Als gevolg van de langzaam-aan acties is de productie op de terminals sinds dinsdag 27/12/22 zo ver teruggelopen dat het geen zin heeft de poort open te houden."*

Bovendien was Verbrugge bang dat de acties ook de groot-scheepse Amerikaanse militaire transporten zouden vertragen die op 9 januari zouden starten.

### **De strijd leverde resultaat op**

Vóór de acties kon Verbrugge 'echt' niet meer betalen dan 5% per 1 januari 2023. Na een paar dagen acties kon het bedrijf 'echt' niet meer betalen dan 7% per 1 januari 2023. En op 5 januari bleek dat er 11,8% betaald kon worden. Daarna schortte het actiecomité de acties op en op 10 januari werd een onderhandelingsresultaat bereikt.

In het vervolg is de door het CBS in december gemeten inflatie bepalend (deze keer 11,8%). In het oude systeem was het cijfer van oktober bepalend (en

dat was in 2022 bijna 17%). Per 1 januari 2024 wordt er bovenop de prijscompensatie 1,5% betaald, de gestaakte dagen worden doorbetaald en de jongerenschalen worden afgeschaft.

Hiermee is het oorspronkelijke doel (prijscompensatie op basis van het cijfer van oktober 2022) niet gehaald. Maar de meeste collega's van Verbrugge lijken op dit moment te kunnen leven met het behaalde resultaat.

Er volgen nu eerst ledenvergaderingen en dan een referendum. De collega's zullen zelf moeten beoordelen of het resultaat recht doet aan de strijdbare eenheid die ze tot stand hebben gebracht.

Dat is niet een makkelijke keuze. Aan de ene kant is er veel bereikt, aan de andere kant had met de strijdbare eenheid die tot stand was gekomen ook het oude systeem van prijscompensatie overeind kunnen blijven en dan was de loonsverhoging op 1 januari dit jaar 5% hoger geweest.

**Het is in het belang van de collega's bij alle haven-bedrijven dat er niet aan het systeem van prijscompensatie wordt gemorreld!**

# Lessen trekken voor de toekomst



Actie bij Star Container Services

De strijd bij Verbrugge was bijzonder hard. Ze heeft direct goede resultaten opgeleverd. Maar het is ook belangrijk lessen te trekken om in de toekomst de strijd beter te voeren, de organisatie te versterken en het politiek bewustzijn te verhogen.

## **Wat moet een arbeider zich aantrekken van verhalen over verliezen**

Verbrugge bestookte het personeel met dreigementen de terminals te sluiten, omdat de eisen onbetaalbaar waren - maar geen kapitalist doet zomaar afstand van zijn geïnvesteerde vermogen. Het is precies andersom: zonder de arbeid van de werkers brengt het geïnves-

teerde vermogen niets op. Daarom (en vanwege de Amerikaanse legertransporten) was Verbrugge dan ook bereid steeds meer concessies te doen.

Verbrugge stelde al 21 jaar verlies te lijden. Verliescijfers opgesteld door de directie worden aan alle kanten gemanipuleerd en zijn oncontroleerbaar. Waarom zou het grote Canadese investeringsfonds TD Greystone in oktober vorig jaar een belang van 32% in Verbrugge hebben genomen? Toch niet omdat het op omvallen stond?

Hoe je het ook wendt of keert: het zijn de arbeiders die alle waarde creëren. Een deel van die waarde ei-

*Vervolg  
op  
blz. 4*

gent een kapitalist zich toe. De loonstrijd is een strijd om de verdeling van die waarde tussen de arbeider en de kapitalist, ze strijden allebei om een groter deel. Hier staan de belangen tegenover elkaar en dan is de keuze snel gemaakt: de koopkracht van de werkers gaat voor de winst van enkelingen.

De situatie roept de vraag op: zijn we eeuwig tot die loonstrijd veroordeeld? En het antwoord is: alleen zolang het kapitalisme duurt. Zolang de productiemiddelen niet in handen zijn van de werkers pikt de kapita-

list een deel van de door hun geproduceerde waarde in. Reden om na te denken over een alternatief voor het kapitalisme: een maatschappij waar de werkers de baas zijn.

### Vakbondsdemocratie verder ontplooiën

Verbrugge heeft geen middel onbenut gelaten om de gedachten van de collega's te beïnvloeden. Waar de baas de strijd tegen de mensen die het werk doen heviger maakt, daar moeten de werkers hun eigen maatregelen nemen. De ervaringen van de arbeidersstrijd laten zien dat dit op verschillende manieren kan.

Recent bij de langzaam-aan acties bij APMT MVII en Delta II was het voornaamste middel om bij elke ploegwisseling bij elkaar te gaan zitten en de situatie te bespreken. Als dreigementen niet permanent weersproken worden, dan kunnen ze steeds meer invloed krijgen. Bondsvergaderingen, pamfletten, toespraken in de kantine, dagelijkse discussies zijn middelen om de eenheid in stand te houden.

Zo kunnen de beste argumenten naar voren komen. Dat is het verder ontplooiën van de vakbondsdemocratie.



# Star Container Services het belang om wel een CAO te bevechten

Star Container Services is onderdeel van Maersk. De collega's van Star werken bij APMT MVII, dragen de bedrijfskleding van APMT MVII, doen (vooral in de reebers) hetzelfde werk als de collega's van APMT MVII - ze verdienen alleen een stuk minder dan de collega's van APMT MVII. Het is een constructie om goedkope arbeidskrachten de haven in te smokkelen. Wat dat betreft lijkt het op de Transcore-Matrans-constructie.

## **Sinds 2013 geen loonsverhoging**

De collega's van Star hebben sinds 2013 geen initiële loonsverhoging gehad. Ze hebben zelfs geen CAO. Ze hebben niets meer dan een individuele arbeidsovereenkomst. Ze leverden op die manier elk jaar koopkracht in. Nu de prijzen zo hard stijgen doet dat extra pijn. Vanzelf kwam het idee boven contact op te nemen met FNV Havens. Alleen kan je nu eenmaal tegen de baas niet zo veel beginnen, maar samen - als vakbondsleden - kan je een vuist maken. Er werd een eisenpakket opgesteld, er werd geëist dat

Star een CAO met FNV Havens zou afsluiten en er werd een ultimatum gesteld. De Star-directie vond het niet nodig om op die eisen in te gaan, voor hun ging het wel goed zo.

## **Personeelshandboek, krachteloos vodje**

Maar omdat het met de mensen die het werk doen bij Star niet zo goed ging, gaven zij invulling aan het ultimatum en legden half december een dag het werk neer. Daar schrok de directie toch wel van. Maar in plaats van met FNV Havens om de tafel te gaan zitten, ging zij met twee zelfbenoemde 'woordvoerders' aan tafel. Zij bood een loonsverhoging van 8% en zij bood ook aan de arbeidsvoorwaarden te gaan regelen in een personeelshandboek. Tegelijk begon zij een angstcampagne: als de bond binnen zou komen op het bedrijf, dan kon dat wel eens het einde van het bedrijf betekenen.

Een personeelshandboek, afgesloten met zelfbenoemde woordvoerders, is natuurlijk wat anders dan een CAO met FNV Ha-

*Vervolg  
op  
blz. 7*

## **Uitgangspunten 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.

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

**[www.vollelading.nl](http://www.vollelading.nl)**

**[info@vollelading.nl](mailto:info@vollelading.nl)**  
Telefoon: **06-42492000**  
**06-40393842**

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

## **Steun De Volle Lading**

Via deze QR-code  
een bedrag overmaken  
als steun. Alvast  
bedankt!



NL54INGB0004428359 o.v.v. 'DVL'

vens. Zo'n personeelshandboek is een krachteloos vodje, dat volgend jaar weer in de prullenbak kan belanden. Een CAO is een uitdrukking van hoever de georganiseerde macht van de werkers kan reiken. Bij veel macht een goede CAO, bij minder macht een mindere CAO - maar altijd staat het organise-

ren van de macht van de werkers aan de basis van zo een CAO. Daarom wil Maersk geen CAO en geen bond binnen het bedrijf en daarom is het in het belang van de werkers bij Star om wel voor een CAO te vechten.



## Stakingsdagen in **Portugese** havens

De Nationale Vakbond van Havenwerkers (SNTAP) in Portugal heeft stakingen uitgeroepen op veertien afzonderlijke dagen tussen 22 december tot 30 januari. Het betreft ook de havens op de Azoren en Madeira. De havenbedrijven hebben op de looneisen niet gereageerd. De stakingen hebben grote uitwerkingen. In de meeste havens ligt alles stil, ook in de belangrijkste en grootste haven Porto de Leixões in Porto. De Vereniging van Expediteurs van Portugal (APAT) schat dat de staking de import en export vermindert met 100 tot 150 miljoen euro per dag.

In Portugal zijn net als in veel andere Europese landen al veel stakingen geweest en gaande - zoals van de werkers bij het spoor, de ambtenaren, het bodempersoneel van de Portugese vliegmaatschappij TAP, automobielarbeiders bij VW. Het gaat vooral om hogere lonen vanwege de absurd hoge prijsstijgingen.





# **Werk mee aan de Volle Lading neem mee naar je werk steun ons financieel**

Een collega van ILS zei tegen een uitdeler van de Volle Lading: *"Als ik jullie zie kost het me altijd geld"* en hij gooide niet alleen wat in de pot, maar hij nam ook een stapeltje mee om bij andere bedrijven neer te leggen.

We hebben de laatste maanden met regelmaat via de QR-code op bladzijde 6 bedragen ontvangen. Dat kunnen we goed gebruiken, want de Volle Lading krijgt en wil geen subsidie. We willen het liefst volledig draaien op de bijdragen (inhoudelijk, praktisch en financieel) van de havenarbeiders.

De PZC (Provinciaal Zeeuwse Courant) roeptoeterde alle dreigementen van Verbrugge rond en toonde zich zo de spreekbuis van de directie/eigenaar. De Volle Lading staat altijd 100% aan de kant van de havenarbeiders. Dit geluid moet worden versterkt. Dat kan door contact met ons op te nemen. We bespreken graag de situatie op jouw bedrijf. Je kan ook incidenteel informatie doorgeven, foto's, ervaringen in discussies enzovoort.

Je kan de Volle Lading neerleggen in de kantine en op werkplekken. En natuurlijk kan je de Volle Lading financieel steunen, zie bladzijde 6. →