*Aus eigener Tasche bezahlt – jede Unterstützung ist willkommen*





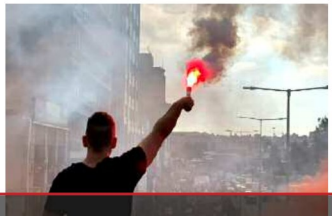
# DE VOLLE LADING

#11.2026 | Herausgeber: der Volle Lading-Gruppe



„Chef-Lobbyist“ für Deltalinqs

S. 4

Internationaler Aktionstag


**Unzufriedenheit** unter Kollegen

ECT

S. 8


## Internationaler Aktionstag der Hafenarbeiter gegen den Krieg großer **Erfolg**

**24-Stunden-Streiks in allen wichtigen Häfen Griechenlands, Frankreichs und Italiens**

**2-Stunden-Streiks in Nordspanien Aktionen vor den Toren und Demonstrationen**

Der zweite Aktionstag der Hafenarbeiter gegen den Krieg war ein durchschlagender Erfolg.
Er begann als Initiative von sieben Gewerkschaften, die in 40 Häfen vertreten waren. Aufgrund der Antikriegsstimmung unter

Hafenarbeiter weltweit wuchs die Bewegung immer weiter. Schließlich schlossen sich viele Gewerkschaften an. Zusammen vertraten diese Gewerkschaften mehr als 100 Häfen in Europa, Afrika, Asien, Australien und Amerika. Jede Gewerkschaft sollte nach ihren eigenen Möglichkeiten zum Erfolg dieses Aktionstages beitragen.

**ITF** und **IDC** zeigen Solidarität

Auch ITF-Gewerkschaften wie ver.di (Deutschland), MUA (Australien), ILWU (USA) und 3F (Dänemark) bekundeten ihre Solidarität. Die ITF-Gewerkschaft in der Türkei (Liman-İş) gehörte von Anfang an zu den Initiatoren.
Im Vorfeld des Aktionstages am 30. Oktober erklärte die ITF: „Wir stehen*unerschütterlich solidarisch hinter unseren Mitgliedsorganisationen, die sich … gegen Krieg und Militarisierung und für Frieden und Gerechtigkeit mobilisieren.*“
Auch der IDC (International Dockworkers Council, der andere große internationale Verband der Hafengewerkschaften) bekundete seine Solidarität. Natürlich ist das Papier, auf dem ITF und IDC diese Worte niederschrieben, geduldig: Den schönen Worten müssen auch Taten folgen.
Um Taten zu verwirklichen, sind Initiativen von unten und Überzeugungsarbeit unter den Kolleginnen und Kollegen erforderlich.
Aus Deutschland kam ein schönes Beispiel: Nach einer Konferenz von ver.di zum Thema Krieg und Frieden verabschiedeten die Teilnehmer eine Erklärung, in der zur Teilnahme am Aktionstag am 30. Oktober aufgerufen wurde. Das ging dem obersten Vorstand zu weit, er verbot diese Erklärung. Daraufhin wurde die Erklärung auf Initiative der Hamburger Hafenarbeiter dennoch veröffentlicht, unter der Verantwortung der Hamburger Sektion von ver.di. Gleichzeitig wurden am 30. Oktober eine Aktion in der Stadt und eine Aktion am Tor eines großen Containerterminals organisiert.

**Am Tor des Euromax-Terminals**

In Rotterdam stand „De Volle Lading“ am Tor des Euromax-Terminals mit Flugblättern, einem Transparent und Aufklebern. Auf Berichte über die Streiks in Griechenland, Frankreich und Italien wurde begeistert reagiert: „Dann müssen wir auch mitmachen“, „wie schön“. Es wurden aber auch Fragen laut: „Und hier?“, „Was sagt die FNV Havens dazu?“

Es wird nun in der Tat Zeit, dass sich die FNV und FNV Havens klar äußern: gegen die Militarisierung, gegen die Aufstockung des Kriegsbudgets, gegen die Beteiligung an und Unterstützung von imperialistischer Aggression, für Aktionen wie am 30. Oktober – auch in den Niederlanden. Sprecht darüber mit den Kolleg*innen und den Gewerkschaftsfunktionär*innen! ■

# Gespräche über Omega wieder aufgenommen Zeit, die Dinge *selbst* in die Hand zu nehmen!

Die Gespräche über Omega wurden wieder aufgenommen. Omega ist das Projekt von ECT und MSC zum Bau eines neuen Terminals an der Stelle von Delta II und DDN. Die Unterbrechung der Gespräche über Omega diente lediglich dazu, die Kollegen von Delta II und die Gewerkschaften dazu zu bringen, einen Gang zurückzuschalten. FNV Havens bezeichnet es als beschämend, dass die Kollegen von Delta II ständig in Unsicherheit leben, und spricht von Misswirtschaft. Das stimmt. Aber das muss man sich nicht gefallen lassen.

**Keine Unsicherheitsentschädigung, sondern Garantien**

Die Kollegen von Delta II befürchten, dass sie bald in eine leere GmbH geraten und von dort aus am neuen Terminal eingesetzt werden. Eine solche GmbH kann leicht in Konkurs gehen, davor schrecken die Finanzstrategen von ECT und MSC nicht zurück.
Der Betriebsrat warnt zudem, dass beim Übergang die Rentenansprüche bei einem Wechsel zu einem anderen Unternehmen beeinträchtigt werden.

Es gibt nur einen Weg, der Unsicherheit ein Ende zu setzen: Garantien durchzusetzen. Das erfordert Handeln, das erfordert Kampf, aber die Kollegen von Delta II haben gezeigt, dass sie in der Lage sind, für ihre Interessen einzustehen. Die Dinge selbst in die Hand zu nehmen, vertreibt die Gespenster der Unsicherheit.
Das ist besser als die Forderung nach einer „Unsicherheitsentschädigung“, die am 1. Oktober in Gesprächen zwischen den Gewerkschaften und der Geschäftsführung von Delta II erneut zur Sprache kam.

**Jetzt die Garantie, dass die Kollegen von Delta II *nicht* in eine leere GmbH geraten!**
**Jetzt die Garantie, dass die Rentenansprüche unverändert bleiben!**
***Wenn nicht:* Aktion!** ■

# Stadtrat Versnel
## – *Chef-Lobbyist* –
## für Deltalinqs

Ende September interviewte das „Nieuwsblad Transport“ Tim Versnel, den neuen Stadtrat für Hafen und Wirtschaft in Rotterdam. Was Versnel vorbringt, deckt sich genau mit der Wunschliste von Deltalinqs (dem Verband der Unternehmen im Hafengebiet): Sie wollen günstigere Energie, weniger Vorschriften, Lösungen für die Netzüberlastung und Stickstoffprobleme. Um diese Probleme zu lösen, wird Versnel mit Abgeordneten, Ministern und Europaabgeordneten „Kaffee trinken“: *„Da werde ich die Türen einrennen … dort versteht man auch, wie wichtig der Hafen für die Wirtschaft ist*“.

**Erbe von Fortuyn und Bolkestein**

Er wird sich für die Unternehmen einsetzen, er bezeichnet sich sogar als „Chef-Lobbyist“. Kein Wort über die Interessen der Arbeiter: keine Lobby für Arbeitssicherheit, für feste Arbeitsplätze, für Beschäftigung, für Gewerkschaftsrechte. Keine Tassen Kaffee mit Hafenarbeitern, nicht einmal mit Gewerkschaftsvorständen oder Betriebsratsmitgliedern. Wenn er erzählt, dass er in einem rechten Milieu

Wenn man weiß, wo er aufgewachsen ist, versteht man auch, dass er sich für die Interessen der Großkapitalisten einsetzt. Er erzählt, dass er zu Hause die Ideen von Fortuyn und Bolkestein verinnerlicht hat – den Vorläufern all des Mist, der heutzutage in der VVD und rechts davon zu beobachten ist.

**Den einfachen Leuten wegnehmen – um es den Reichen zu geben**

Versnel weist darauf hin, dass die Stadt 200 Millionen Euro in die Wirtschaft investiert. Um das zu finanzieren, wird das kostenpflichtige Parken ausgeweitet, der kostenlose ÖPNV für Senioren abgeschafft und die Abfallgebühr erhöht.
Versnel ist der Meinung, dass es nicht anders geht: für den Wohlstand, für gute Arbeitsplätze. Eines ist sicher: Vorerst zahlen die einfachen Leute für diese Investitionen.

Eines ist ebenfalls sicher: Es werden die Unternehmen sein, die davon profitieren, und nicht die Menschen, die diese guten Arbeitsplätze suchen. Herzlich willkommen beim neuen Bürgermeister- und Stadtratskollegium – es ähnelt verdammt stark dem alten. ■

# **Tiefe *Unzufriedenheit*** bei den Kollegen von ECT

Zu wenig Personal, überfällige Instandhaltungsarbeiten, unzureichende Ausrüstung – das sind die Meinungen der Kollegen von ECT, wie aus einer Umfrage der FNV Havens hervorgeht.
Am Tor sind dieselben Klagen zu hören: „Es wird hier einfach unsicher", „wenn man über das Gelände fahren muss, ruiniert das den Rücken", „man hört uns nicht zu". Aus der Umfrage geht hervor, dass die ECT-Mitarbeiter eine bessere Infrastruktur, mehr Fortbildungen, weniger Arbeitsdruck und eine bessere Kommunikation mit der Belegschaft fordern.

**Gewinn oder gute Arbeitsbedingungen**

Hutchison will seine Terminals außerhalb Chinas verkaufen und hat wenig Interesse an Investitionen, im Gegenteil: Hutchison versucht, kurzfristig so viel Gewinn wie möglich aus diesen Terminals herauszuholen. Die ECT-Beschäftigten haben das Recht, mit sicherem, gut gewartetem und modernem Material zu arbeiten. Sicherheit erfordert zudem bei jedem Kran einen Deckmann, daher muss Personal eingestellt werden.

Die Interessen der ECT-Mitarbeiter stehen im Widerspruch zu den Interessen von Hutchison. Das lässt sich nicht durch ein paar Gespräche hier und da beheben. Hutchison setzt seine Interessen durch, solange es keinen Widerstand seitens der ECT-Mitarbeiter gibt.

**Dieser Widerstand muss organisiert werden**

Dieser Widerstand muss organisiert werden. Als Einzelner kann man sich nicht für kollektive Interessen einsetzen. Kollektive Interessen können nur gemeinsam vertreten werden. Das ist der Grund, warum Arbeiter einer Gewerkschaft beitreten: Allein kann man nichts ausrichten, gemeinsam kann man sich durchsetzen. Diese Durchsetzung kommt auch nicht von selbst. Sie entsteht nur, wenn aktive Gewerkschaftsmitglieder die Gewerkschaft zu einer Kampforganisation machen. Das ist die grundlegende Entscheidung, vor der die ECT-Mitarbeiter stehen: weiter vor sich hin dümpeln oder den Kampf aufnehmen.

**Sichere, gut gewartete und moderne Ausrüstung!**
**An jedem Kran ein Sicherheitshelfer!**
**Macht aus der Gewerkschaft eine Kampforganisation!**

■

## Grundsätze
De Volle Lading

1. Mit offensiven Forderungen setzen wir uns für die Interessen der Hafenarbeiter und der Jugendlichen ein, die im Hafen arbeiten werden.

2. Wir helfen dabei, den Kampf für diese Interessen zu organisieren, unter anderem durch die vierwöchentliche Veröffentlichung von „De Volle Lading“.

3. Wir arbeiten demokratisch. Jeder kann seinen Beitrag leisten. Freunde, die den Kampf der Hafenarbeiter unterstützen, sind willkommen.

4. Wir setzen uns für Gewerkschaften ein, die kämpferisch und demokratisch für die Interessen der Arbeiter eintreten.

5. Wir sind unabhängig, auch finanziell. Wir nehmen finanzielle Beiträge nur an, wenn sie ohne Bedingungen gewährt werden.

6. Wir sind offen für Ideen zu einer anderen Gesellschaft ohne Ausbeutung und Unterdrückung der arbeitenden Menschen – das gibt unserem Kampf die Richtung vor.

7. Wir arbeiten daran, die internationale Solidarität der Hafenarbeiter zu stärken.

**„De Volle Lading“** ist eine Veröffentlichung der „De Volle Lading“-Gruppe – von Kollegen für Kollegen im Hafen. Bei „De Volle Lading“ kannst du lernen, gegen Ungerechtigkeit und gegen die Ursache der Ungerechtigkeit zu kämpfen: den Kapitalismus. Und wirf ruhig etwas Geld zur Unterstützung in den Topf. „De Volle Lading“ läuft ohne Subventionen – denn wir wollen unabhängig bleiben.

**www.vollelading.nl**

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

Wer „De Volle Lading“ alle vier Wochen kostenlos per E-Mail erhalten möchte: senden Sie diese Anfrage per E-Mail an **info@vollelading.nl**

## Unterstützen Sie „De Volle Lading“

Über diesen QR-Code können Sie einen Betrag als Unterstützung überweisen. Vielen Dank im Voraus!

NL54INGB0004428359 unter Angabe von „DVL“

# Schwarzes Meer und Straße von Hormuz: ein Friedhof für Seeleute

In diesem Jahr wurden im Schwarzen Meer 570 Handelsschiffe von Kriegshandlungen getroffen, dabei gab es mindestens 40 Tote. Das Schwarze Meer ist gefährlicher als die Straße von Hormus. Sowohl durch russische als auch durch ukrainische Angriffe. Imperialistische Kriegsführung zeichnet sich stets durch menschenverachtende Methoden aus.

Die GFS Pride – ein Containerschiff mit einer Kapazität von knapp 3.000 TEU – wurde am 13. Oktober in der Straße von Hormus von einem Geschoss getroffen (britische Version) oder lief auf eine Seemine (iranische Version).

Inzwischen ist das Schiff gesunken, die 21 Besatzungsmitglieder blieben unverletzt und konnten rechtzeitig evakuiert werden. Die GFS Giselle wurde am 14. Oktober ebenfalls getroffen, konnte jedoch zu einem sicheren Ankerplatz weiterfahren. Nach wie vor schicken skrupellose Reeder ihre Schiffe ohne Schutz durch die Straße von Hormuz. Seit Kriegsbeginn wurden laut IMO 93 Schiffe angegriffen und 24 Seeleute getötet.

**Zynischer Gefahrenbonus**

Anfang Oktober berichtete die „Financial Times“, dass Reeder dem Kapitän und den Besatzungsmitgliedern enorme Prämien zahlen, damit sie die Straße von Hormus befahren.

Ein Kapitän, der normalerweise 15.000 Dollar pro Monat verdient, könnte 100.000 Dollar einstreichen, wenn er sein Leben riskiert. Besatzungsmitglieder, die normalerweise 1.500 Dollar pro Monat verdienen, würden 6.000 bis 9.000 Dollar erhalten.

Das ist eine zynische Art, Arbeitnehmer auszunutzen, die sich in einer finanziellen Notlage befinden, die Gefahr nicht richtig einschätzen können oder bereit sind, das Risiko einzugehen. ■

# CAO
# Verhandlungen
# bei
# RST




RST hat im vergangenen Jahr einen einjährigen Tarifvertrag abgeschlossen. Dabei wurde der Zuschlag für den Fünf-Schicht-Dienst auf 32 % angehoben, und für die anderen Dienste stieg der Zuschlag um 0,5 %. Zudem wurden die Löhne um 2 % erhöht.

Die Forderungen für den Tarifvertrag von 2027 wurden inzwischen ebenfalls auf einer Gewerkschaftssitzung festgelegt. Gefordert wird, dass der Zuschlag für den Fünf-Schicht-Dienst auf 35 % angehoben wird, dass die Zuschläge für die anderen Dienste um 1 % erhöht werden und dass die Löhne um 3 % angehoben werden. Außerdem soll das Alter, ab dem man unter Beibehaltung des Zuschlags aus dem Fünf-Schicht-Dienst ausscheiden kann, auf 59 Jahre festgelegt werden.

**Boykottiert die Sprüche der Geschäftsleitung**

Traditionsgemäß wird die Geschäftsleitung wohl wieder wiederholt Versammlungen einberufen, um die Kolleg*innen unter Druck zu setzen, die Forderungen fallen zu lassen und einem schlechten Kompromiss zuzustimmen. In diesem Jahr wird der Verlust eines Teils der Samskip-Linien wohl als Druckmittel eingesetzt werden. Derzeit ist völlig unklar, ob Samskip tatsächlich verschwindet, aber das Wesentliche ist, dass die Risiken der kapitalistischen Unternehmensführung nicht auf die Arbeitnehmer abgewälzt werden dürfen. Die Geschäftsführungen wollen immer, dass die Arbeitnehmer an den Verlusten beteiligt werden, aber niemals an den Gewinnen. Es wird Zeit, solche Versammlungen kollektiv zu boykottieren.