Uit eigen zak betaald - alle steun is welkom

DE VOLLE LADING

4-11-2026 - Uitgave Volle Lading Groep

‘Chef Lobby’ voor Deltalinqs

pg. 4



Internationale actiedag

Onvrede onder collega’s ECT

pg. 8

Internationale actiedag van haven-arbeiders tegen oorlog groot succes

24-uursstakingen in alle belangrijke havens van Griekenland, Frankrijk en Italië
2-uursstakingen in Noord-Spanje
Poortacties en demonstraties

De tweede actiedag van haven-arbeiders tegen oorlog was een doorslaand succes.
Het begon als een initiatief van zeven bonden die in 40 havens waren vertegenwoordigd. Door de anti-oorlogsstemming onder

havenarbeiders wereldwijd, groeide en groeide de beweging. Uiteindelijk sloten vele bonden zich aan. Gezamenlijk vertegenwoordigden deze bonden meer dan 100 havens in Europa, Afrika, Azië, Australië en Amerika. Elke bond zou naar zijn eigen mogelijkheden bijdragen aan het welslagen van deze actiedag.

ITF en IDC solidair

Ook ITF-bonden zoals ver.di (Duitsland), MUA (Australië), ILWU (de VS) en 3F (Denemarken) betuigden hun solidariteit. De ITF-bond in Turkije (Liman-Iş) behoorde vanaf het begin tot de initiatiefnemers.

Voorafgaand aan de actiedag van 30 oktober verklaarde de ITF zich: *"onwrikbaar solidair met haar aangesloten organisaties die zich mobiliseren... tegen oorlog en militarisering en voor vrede en gerechtigheid."*

Ook de IDC (International Dockworkers Council, de andere grote internationale club van havenbonden) verklaarde zich solidair. Uiteraard is het papier waarop ITF en IDC deze woorden schreven geduldig: bij de mooie woorden moeten ook daden gevoegd worden.

Om tot daden te komen zullen initiatieven van onderen en overtuigingswerk onder de collega's nodig zijn.

Uit Duitsland kwam een mooi voorbeeld. Na een conferentie van ver.di over oorlog en vrede namen de deelnemers een verklaring aan, waarin werd opgeroepen tot deelname aan de actiedag van 30 oktober. Dat ging het topbestuur te ver, zij verbood die verklaring. Vervolgens werd op initiatief van Hamburgse havenarbeiders de verklaring toch uitgegeven, onder de verantwoordelijkheid van de afdeling Hamburg van ver.di. Tegelijk werd op 30 oktober een actie in de stad georganiseerd en een actie aan de poort van een grote containerterminal.

Aan de poort van Euromax

In Rotterdam stond De Volle Lading bij de poort van de Euromax-terminal met pamfletten, een spandoek en stickers. Op berichten van de stakingen in Griekenland, Frankrijk en Italië werd enthousiast gereageerd: 'dan moeten wij ook meedoen', 'wat mooi'. Het riep ook vragen op: 'en hier?', 'wat zegt FNV Havens?'

Het wordt nu inderdaad wel tijd dat de FNV en FNV Havens zich uitspreken: tegen de militarisering, tegen het opschroeven van de oorlogsbegroting, tegen deelname en steun aan imperialistische agressie, voor acties zoals op 30 oktober - ook in Nederland. Spreek erover met de collega's en de vakbondskaderleden! ■

Gesprekken Omega hervat
Tijd om zelf het heft in handen te nemen!

De gesprekken over Omega zijn hervat. Omega is het project van ECT en MSC om een nieuwe terminal te bouwen op de plek van Delta II en DDN. Het pauzeren van de gesprekken over Omega was alleen bedoeld om de collega's van Delta II en de bonden een toontje lager te laten zingen. FNV Havens noemt het beschamend dat de collega's van Delta II voortdurend in onzekerheid verkeren en spreekt van onbehoorlijk bestuur. Zeker.
Maar dat hoeft niet gepikt te worden.

Geen onzekerheidsvergoeding maar garanties

De collega's van Delta II vrezen dat ze straks in een lege BV terechtkomen en van daaruit te werk gesteld gaan worden bij de nieuwe terminal. Zo een BV kan makkelijk failliet gaan, daar draaien de rekenmeesters van ECT en MSC hun hand niet voor om.
De ondernemingsraad waarschuwt ook dat bij overgang naar een ander bedrijf de pensioenrechten worden aangetast.

Er is maar één manier om aan de onzekerheid een einde te maken: garanties afdwingen. Dat vergt actie, dat vergt strijd, maar de collega's van Delta II hebben laten zien dat ze in staat zijn voor hun belangen op te komen.
Zelf het heft in handen nemen verjaagt de spoken van onzekerheid.
Dat is beter dan de eis van een 'onzekerheidsvergoeding', die op 1 oktober in gesprekken tussen de bonden en de directie van Delta II opnieuw op tafel kwam.

Nu de garantie dat de collega's van Delta II niet in een lege BV terechtkomen!
Nu de garantie dat de pensioenrechten hetzelfde blijven!
Zo niet: actie! ■

Wethouder Versnel - *chef lobby* - voor Deltalinqs

Eind september interviewde het Nieuwsblad Transport Tim Versnel, de nieuwe wethouder haven en economie in Rotterdam.
Wat Versnel naar voren brengt, komt precies overeen met het verlanglijstje van Deltalinqs (de organisatie van de bedrijven in het havengebied): ze willen goedkopere energie, minder regels, oplossingen voor de netcongestie en stikstofproblemen.
Om die problemen op te lossen gaat Versnel 'koffie drinken' met kamerleden, ministers en Europarlementariërs: *"daar ga ik de deur platlopen... daar begrijpen ze ook wel hoe belangrijk de haven is voor de economie"*.

Erfgenaam van Fortuyn en Bolkestein

Hij gaat zich inzetten voor de bedrijven, hij noemt zich zelfs de 'chef lobby'. Niets over de belangen van de arbeiders: geen lobby voor veilig werken, voor vaste banen, voor werkgelegenheid, voor vakbondsrechten.
Geen kopjes koffie met havenarbeiders, zelfs niet met bondsbestuurders of OR-leden. Als hij vertelt dat hij in een rechts nest is opgegroeid, dan begrijp je ook wel dat hij voor de belangen van de grote kapitalisten opkomt.
Hij vertelt dat hij thuis de ideeën meekreeg van Fortuyn en Bolkestein - de voorlopers van alle drek die tegenwoordig in de VVD en rechts daarvan is te zien.

Halen bij de gewone mensen - om het aan de rijken te geven

Versnel wijst er op dat de gemeente 200 miljoen euro in de economie investeert. Om dat te financieren wordt betaald parkeren uitgebreid, gratis OV voor ouderen afgeschaft en de afvalstoffenheffing verhoogd.
Versnel vindt dat dit niet anders kan: voor de welvaart, voor goede banen. Een ding is zeker: voorlopig betalen de gewone mensen die investeringen.

Een ander ding is ook zeker: het zullen de bedrijven zijn die daarvan profiteren en niet de mensen die die goede banen zoeken.
Hartelijk welkom bij het nieuwe college van burgemeester en wethouders - het lijkt verdomd veel op het oude. ■

Diepe onvrede bij de collega's van ECT

Te weinig personeel, achterstallig onderhoud, onvoldoende equipment - dat vinden de collega's van ECT - blijkt uit een enquête van FNV Havens.
Aan de poort zijn dezelfde klachten te horen: 'het wordt hier gewoon onveilig', 'als je over het terrein moet rijden dan kost dat je je rug', 'er wordt naar ons niet geluisterd'. Uit de enquête blijkt dat de ECT-ers een betere infrastructuur eisen, meer opleidingen, minder werkdruk en een betere communicatie met de werkvloer.

Winst of goede arbeidsomstandigheden

Hutchison wil haar terminals buiten China verkopen en heeft weinig belang bij investeringen, integendeel: Hutchison probeert op korte termijn zoveel mogelijk winst uit die terminals te trekken. ECT-ers hebben het recht met veilig, goed onderhouden en modern materieel te werken. Veiligheid vereist ook bij elke kraan een dekman, dus er moet personeel worden aangenomen.

De belangen van de ECT-ers botsen op de belangen van Hutchison. Dat kan niet met een overlegje hier of daar worden rechtgezet. Hutchison zet haar belangen door zolang tegenstand van de ECT-ers ontbreekt.

Die tegenstand moet worden georganiseerd

Die tegenstand moet georganiseerd worden. Individueel kan je niet voor collectieve belangen opkomen. Collectieve belangen kunnen alleen collectief, gezamenlijk worden behartigd.
Dat is de reden dat arbeiders lid worden van een bond: alleen kan je niets, samen kan je een vuist maken.
Die vuist komt er ook niet vanzelf. Die komt er alleen als actieve vakbondsleden van de bond een strijdorganisatie maken.
Dat is de fundamentele keuze waarvoor de ECT-ers staan: voortmodderen of de strijd aanbinden.

Veilig, goed onderhouden en modern materieel!
Bij elke kraan een dekman!
Maak van de bond een strijdorganisatie!

■

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

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**

Steun De Volle Lading

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

NL54INGB0004428359 o.v.v. 'DVL'

Zwarte Zee en Straat van Hormuz: een kerkhof voor zeelieden

Dit jaar zijn in de Zwarte Zee 570 commerciële schepen door oorlogsgeweld getroffen, daarbij vielen minstens 40 doden.
De Zwarte Zee is gevaarlijker dan de Straat van Hormuz. Zowel door Russische als door Oekraïense aanvallen. Imperialistische oorlogsvoering kenmerkt zich altijd door mens verachtende methodes.

De GFS Pride - een containerschip van een kleine 3000 TEU - werd op 13 oktober in de straat van Hormuz getroffen door een projectiel (de Britse versie) of voer op een zeemijn (de Iraanse versie).
Inmiddels is het schip gezonken, de 21 bemanningsleden raakten niet gewond en konden tijdig worden geëvacueerd. De GFS Giselle werd op 14 oktober ook getroffen, maar kon doorvaren naar een veilige plaats om te ankeren. Nog steeds sturen gewetenloze reders hun schepen zonder bescherming door de Straat van Hormuz. Sinds het begin van de oorlog zijn er volgens de IMO 93 schepen aangevallen en 24 zeevarenden omgekomen.

Cynische gevarenbonus

Begin oktober berichtte de Financial Times dat reders de kapitein en bemanningsleden enorme bonussen betalen om door de Straat van Hormuz te varen.

Een kapitein die gewoonlijk 15.000 dollar per maand verdient, zou 100.000 dollar kunnen vangen als hij zijn leven waagt. Bemanningsleden die gewoonlijk 1500 dollar per maand verdienen zouden 6000 tot 9000 dollar krijgen.

Het is een cynische manier om gebruik te maken van werkers die in financiële nood verkeren, of die het gevaar niet goed kunnen beoordelen, of die bereid zijn de gok te wagen. ■

CAO onderhandelingen bij RST



RST sloot vorig jaar een eenjarige CAO af. Daarbij ging de toeslag voor de vijfploegendienst naar 32% en voor de andere diensten ging de toeslag 0,5% omhoog. Daarnaast werden de lonen met 2% verhoogd.
De eisen voor de CAO van 2027 zijn inmiddels ook vastgelegd op een vakbondsvergadering. Geëist wordt dat de toeslag voor de vijfploegendienst wordt verhoogd naar 35%, dat de andere diensten er 1% bij krijgen en dat de lonen met 3% worden verhoogd. Ook moet de leeftijd waarop je met behoud van toeslag uit de vijfploegendienst kunt gaan, worden vastgezet op 59 jaar.

Boycot de directiepraatjes

Traditiegetrouw zal de directie wel weer herhaaldelijk bijeenkomsten beleggen om de collega's onder druk te zetten de eisen te laten varen en akkoord te gaan met een slecht compromis.
Dit jaar zal het verlies van een deel van de Samskip-lijnen wel als drukmiddel worden ingezet. Voorlopig is totaal onduidelijk of Samskip echt verdwijnt, maar de hoofdzaak is dat de risico's van de kapitalistische bedrijfsvoering niet op arbeiders afgewenteld moet worden. Directies willen altijd dat arbeiders delen in het verlies, maar nooit in de winst. Het wordt tijd om dat soort bijeenkomsten collectief te boycotten.