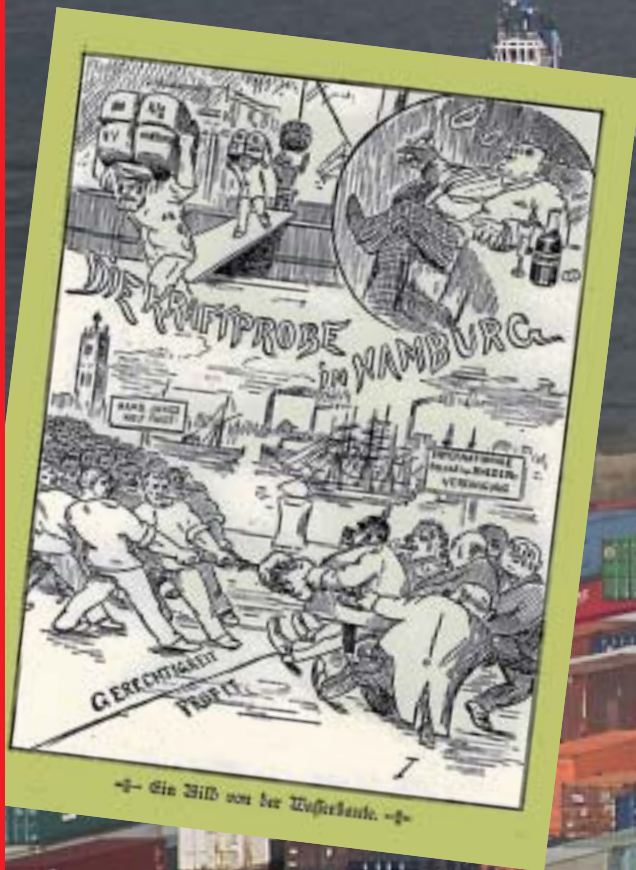


Udo Achten/Bernt Kamin-Seggewies

Kraftproben



Udo Achten, Ausbildung als Papiermacher, Studium der Sozialarbeit und Pädagogik (Dipl. Päd.) ,war Lehrer an den IG Metall-Schulen Lohr und Schliersee und am Bildungszentrum Sprockhövel; Autor zu gewerkschaftlichen, pädagogischen, rechtlichen und kulturellen Themen.

Frank Bsirske, Vorsitzender der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di.

Bernt Kamin-Seggewies, Vorsitzender des Betriebsrats der Gesamthafenarbeiter in Hamburg und stellvertretender Vorsitzender des Bundesfachbereichsvorstandes Verkehr in ver.di.

Carl Rudolf Legien (1861-1920), nahm 1889 am internationalen Sozialistenkongress in Paris teil, der zur Gründung der Sozialistischen Internationale führte. Seit 1890 war er Vorsitzender der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands. 1913 wurde er Präsident des Internationalen Gewerkschaftsbundes und 1919 Vorsitzender des ADGB. 1920 organisierte Legien den Generalstreik gegen den Kapp-Putsch. Er war von 1893 bis 1898 sowie von 1903 bis 1920 Mitglied des Reichstags.

Udo Achten/Bernt Kamin-Seggewies

Kraftproben

Die Kämpfe der Beschäftigten
gegen die Liberalisierung der Hafendarbeit

Mit einer Dokumentation der Broschüre von Carl Legien
»Der Streik der Hafendarbeiter und Seeleute
in Hamburg-Altona« von 1896/97

www.vsa-verlag.de

www.verdi.de

Wir danken Peter Pfister von der Friedrich Ebert Stiftung für das Scannen des Textes von Carl Legien.

Bildnachweis:

Die historischen Fotos stammen aus dem Archiv von Udo Achten und aus dem Archiv des VSA-Verlag.

Die aktuellen Fotos aus dem Hafen stammen aus dem GHB-Archiv, die von den Protestaktionen der Hafentarbeiter von Freerk Uden Smid, der DGB-Pressestelle Hamburg und Pictures Alliance/dpa (Nachweise jeweils nach den Bildunterschriften).

Inhalt

Frank Bsirske

Vorwort: Proud to be a dockers' union	7
--	---

Udo Achten

Aus der Geschichte lernen	11
--	----

Kraftprobe 11 / Geschichte ist nicht nur Vergangenheit 13 / Ihr habt die Macht in den Händen, wenn ihr nur einig seid – der 1. Mai 1890 15 / Bitte um Arbeit 15 / Arbeit für den Tag 17 / Finanzkraft ist Kampfkraft 17 / Wohnlöcher und demonstrativer Reichtum 18 / Männer zu wehrlosen Knechten? 18 / Kein ehrlich denkender Arbeiter wird sich anwerben lassen... 18 / »Krawalle« und internationale »Hetzer« 19 / Die Rache der Sieger 21 / Das Ende des Streiks ist die Vorbereitung auf die nächste Auseinandersetzung 21 / Aus der Geschichte gelernt 23

Carl Legien

Der Streik der Hafentarbeiter und Seeleute in Hamburg-Altona	25
---	----

Darstellung der Ursachen und des Verlaufs des Streiks sowie der Arbeits- und Lohnverhältnisse der im Hafenverkehr beschäftigten Arbeiter

Vorwort	25
I. Hafenverkehr und Rhedereiprote in Hamburg	28
II. Die Arbeits- und Lohnverhältnisse der Hamburger Hafentarbeiter und Seeleute	33
III. Ursachen des Streiks	57
IV. Verlauf und Ende des Streiks	62
V. Allgemeine Betrachtung und Lehren des Streiks	93
Anhänge	98

Bernt Kamin-Seggewies

Von Handhaken und Sackkarre zu automatisierten Container-Stapelkränen	103
--	-----

1. Hafentarbeit gestern und heute	103
2. Der »Gesamthafenbetrieb« und die Logistikkette	106
3. Die Bedeutung des Hafens für die Stadt Hamburg	109
4. Die Einführung des Containers	112
5. »Jede Woche eine neue Welt«: neue Lagertechniken	120
6. Gewerkschaften im Hafen und internationale Zusammenarbeit	124

Fotoimpressionen: Hafen – Arbeit – Kämpfe	128
--	-----

Bernt Kamin-Seggewies

Kraftproben – der aktuelle Kampf gegen die Liberalisierung der Hafentarbeit	145
--	-----

1. Entwicklung von Welthandel und Seehafenwirtschaft	145
2. Der Lissabon-Prozess und die EU-Richtlinien	148
3. Port Package I und der Kampf der Hafentarbeiter dagegen	151
4. Erste Zwischenbilanz: Schlussfolgerungen und Lehren	159
5. Same Procedure...? Port Package II	167
6. Eine (vorläufig) letzte Zwischenbilanz: Wie geht es weiter?	183
7. Hamburger und Lübecker Hafentarbeiter gegen die Privatisierung der öffentlichen Hafentarbetriebe	186



Vorwort: Proud to be a dockers' union

Überall in den deutschen Seehäfen standen am 11. Januar 2006 die Kräne still. Kein Handschlag mehr – das war die Devise. Und das nicht nur an der deutschen Küste. Überall in Europa legten Hafentarbeiter die Arbeit nieder. In Rotterdam genauso wie in Barcelona, in Marseille und Antwerpen genauso wie in Liverpool, Piräus und Kopenhagen. Das hatte einen einfachen Grund und dieser Grund hatte einen Namen: »Port Package II«.

Unter diesem Namen präsentierte die EU-Kommission erneut eine so genannte Richtlinie über den Marktzugang für Hafen-Dienstleistungen. Einmal war sie damit schon gescheitert. Am Widerstand der Hafentarbeiter und an der Ablehnung durch das europäische Parlament. Trotz dieser Niederlage versuchten es Kommissionspräsident Barroso und seine Kolleginnen und Kollegen erneut, den Häfen und den Menschen, die dort arbeiten, ein neues Wettbewerbsrecht aufzuzwingen. Die Häfen sollten einem schärferen Wettbewerb unterworfen werden. Und die Arbeiter einer schärferen Konkurrenz untereinander.

Was in Europa zum Gesetz werden sollte, entpuppte sich bei näherem Hinsehen als Frontalangriff auf die Lebensinteressen der Hafentarbeiter. Es bedrohte elementar die Arbeits- und Entlohnungsbedingungen in den Häfen und gefährdete die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen und insgesamt der europäischen Seehafenwirtschaft.

Die Herren und Damen aus Brüssel hätten nämlich gerne – und das wollen sie noch immer, obwohl auch ihr zweiter Versuch von den Hafentarbeitern in ganz Europa verhindert werden konnte –, dass in Zukunft Seeleute Schiffe selbst be- und entladen können! Und nicht nur die Selbstabfertigung von Bord durch die Schiffsbesatzung ist vorgesehen, sondern auch die Abfertigung zu Land soll durch nicht fest angestelltes Landpersonal erfolgen können. Die Herren und Damen aus Brüssel wollen, dass die

Konzessionen für den Hafenbetrieb immer wieder neu ausgeschrieben und dann jeweils an den günstigsten Anbieter vergeben werden.

Und sie wollen, dass die Hafentarbeiter bei einem Wechsel der Anbieter nicht übernommen werden müssen. Verliert dann der bisherige Hafentarbeiter eine zwingend vorgeschriebene Ausschreibung, würde die Belegschaft beim alten Betrieb verbleiben – obwohl der keine Arbeit mehr hat. Der neue Betreiber kann sich derweil neue Leute von außen suchen.

Dieser zweite Richtlinien-Entwurf zielte darauf, die Organisationen der Hafentarbeiter und auch der Arbeitgeber in den Häfen zu unterminieren. Er zielte darauf, alle Strukturen und Gremien für den sozialen Dialog zwischen Arbeitern und Unternehmen zu zerschlagen. In jahrzehntelangen Kämpfen haben die Hafentarbeitergewerkschaften vernünftige Entlohnung durchgesetzt. Eine Entlohnung, die ein Auskommen ermöglicht und Berechenbarkeit in der Lebensplanung.

Der in diesem Buch abgedruckte Bericht von Carl Legien über den Hafentarbeiterstreik 1896/97 in Hamburg macht deutlich, dass dieser Kampf um ordentliche Entlohnung und vernünftige Arbeits- und Lebensbedingungen von Hafentarbeitern und ihrer Familien eine lange Tradition hat. Nun bedrohen Barroso und Co. die Menschen in den Häfen von neuem mit Lohndrückerei und Unsicherheit. Wie schon zu Beginn der gewerkschaftlichen Organisationen in den Häfen geht es auch jetzt wieder darum, wer zu welchen Bedingungen Hafentarbeit ausführt.

Die Hafentarbeiter haben mit ihren Gewerkschaften lange gegen die Tagelöhnerarbeit und für eine bessere Arbeitswelt gekämpft. Dafür, dass Schluss damit ist, dass Arbeiter sich morgens versammeln müssen und nicht wissen, ob sie Arbeit kriegen oder nicht. Dafür, dass Schluss damit ist, dass Arbeitsplätze vor einer drängenden, wartenden, bangenden Menge ver-

Frank Bsirske, Vorsitzender der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di, spricht am 11.1.2006 im Hamburger Hafen zu Arbeitern, die gegen die geplante EU-Hafenrichtlinie »Port Package II« protestieren (Foto: Ulrich Perrey dpa/Ino).

steigert werden können an diejenigen, die bereit sind, für den geringsten Lohn zu arbeiten, und derjenige die Arbeit kriegt, der bereit ist, seine Arbeitskraft für noch weniger Lohn anzubieten als sein Nachbar. Dagegen haben wir uns in Gewerkschaften zusammengeschlossen. Um die Konkurrenz, um den Wettbewerb untereinander zu begrenzen. Und wir wollen und werden nicht zulassen, dass das Rad der Geschichte zurückgedreht wird!

Denn obwohl es den Hafentarbeitern in ganz Europa durch solidarische Aktionen letztlich gelungen ist, auch Port Package II zu verhindern, kann keinesfalls Entwarnung gegeben werden. Vielmehr machen die neuerlichen Aktivitäten der EU-Kommission, über die Bernt Kamin am Schluss dieses Bandes informiert, überdeutlich: Die Liberalisierung der Hafendienstleistungen in Europa ist noch lange nicht zu den Akten gelegt!

Und das hat einen harten Kern, er richtet sich gegen die arbeitenden Menschen und ihre Interessenvertretungen, die Gewerkschaften.

Im Februar des Jahres 2005 hatte der Chefvolkswirt der Deutschen Bank in der Presse ein Interview gegeben und erklärt, »dass manche von uns« (und er meinte nicht sich selbst damit) »sich daran gewöhnen müssten, in Zukunft einen Lohn zu bekommen, der in Deutschland zum Überleben nicht mehr reicht. Dann müssten zwei bis drei Familienmitglieder arbeiten gehen, damit der Lohn für die Familie zum Überleben reicht.« Da fragt man sich doch, wer denn das dritte Familienmitglied sein soll, das da arbeiten gehen muss, damit es für alle zum Überleben reicht – das Kind, der Großvater, die Großmutter?

Gegen diese Sorte Überheblichkeit und Menschenverachtung, gegen genau diese Sorte Geringschätzung der lebendigen Arbeit, gegen solcherart schrankenlose Ausbeutung haben wir uns in Gewerkschaften zusammengeschlossen! Und deshalb muss in diesem Zusammenhang klar und ganz unmissverständlich ausgesprochen werden: Egal, was die europäischen Institutionen in Zukunft auch immer beschließen mögen, die Hafentarbeiter werden nicht tatenlos zusehen, wenn ihre Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen zerstört werden. Jeder Reeder, der versucht, seine Schiffe mit eigenem Personal gegen den Willen der Hafentarbeitergewerkschaften zu be- oder entladen, muss da-

mit rechnen, dass seine Schiffe weltweit boykottiert werden!

Dass dies nicht nur die Sicht von ver.di ist, sondern auch international gilt, macht nicht zuletzt der auf einer Sektionskonferenz der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in London getroffene Beschluss deutlich: Hafentarbeit muss von eingetragenen Hafentarbeitern verrichtet werden. So sieht es das Abkommen der Internationalen Arbeitsorganisation über die Hafentarbeit von 1973 vor. Eingetragene Hafentarbeiter haben damit bei Hafentarbeit Vorrang. Und das muss auch in Zukunft so bleiben.

Heute ist der Hafensektor eine der erfolgreichsten Wirtschaftsbranchen überhaupt. Eine Branche, die in nicht wenigen Ländern im zweistelligen Bereich wächst. Grundlage dieses Erfolgs sind qualifizierte Hafentarbeiter, die zu anständigen sozialen Bedingungen arbeiten.

Die Deregulierer in der EU-Kommission sehen das anders. Auf der einen Seite stehen die Marktradikalen, die sich einen Teufel um die Folgen ihres Tuns scheren, wenn es nur gelingt, die Arbeitskraft billig und noch billiger zu machen. Auf der anderen Seite stehen Menschen, die wie wir die Zukunft sozial und verantwortlich gestalten wollen. Deshalb setzen wir uns zur Wehr, wenn die Lebensinteressen der Hafentarbeiter angegriffen werden. So wie es die Hafentarbeiter in Hamburg, in Bremen und Bremerhaven, in Nordenham, Emden und in Lübeck sowie überall in Europas Häfen getan haben. Dieses Buch gibt auch Auskunft darüber, dass ein solcher Kampf erfolgreich geführt werden kann, wenn alle gemeinsam zusammenstehen und zudem auf der politischen Ebene klug agiert wird.

Wir wollen keine Richtlinien und auch keine »Mitteilung über eine europäische Hafentpolitik«, die es den Reedern ermöglicht, an Bord und an Land eigenes Personal zum Umschlag einzusetzen. Das ist Hafentarbeit! Die Hafentarbeiter sind motiviert, qualifiziert und für ihre zuverlässige Arbeit bekannt. Das ist ein wichtiger Grund, warum so viele Schiffe in deutsche Häfen kommen.

Und die Seeleute selbst wollen den Hafentarbeitern diese Arbeit auch gar nicht wegnehmen. Sie haben schon genug zu tun, sind meist zu wenige an Bord und wissen, was sie an den Hafentarbeitern haben, wenn es um die Durchsetzung menschenwürdiger Arbeits- und Entlohnungsbedingungen geht.



Unsere Botschaft lautet außerdem: Wir wollen keine Richtlinien oder auch nur Mitteilungen, die periodisch Konzessionen ausschreiben. In einer Welt, in der Tariftreue und sozial verantwortungsbewusste Kalkulationen mehr mit dem Verlust von Konzessionen als mit ihrem Erhalt in Verbindung gebracht werden, droht ein Ausschreibungssystem bei Hafenkonzessionen für die Hafendarbeiter zu einem behördlichen Jobkiller zu werden. Welches Unternehmen protestiert denn noch, wenn die Ausschreibung vor der Tür steht und der weitere Betrieb unsicher ist? Welches Unternehmen stellt dann noch Hafendarbeiter – gar unbefristet – ein, wenn es nicht weiß, ob es morgen noch Beschäftigung hat oder den Lohn zahlen kann?

Wir wissen, dass die deutschen und insgesamt die europäischen Häfen leistungs- und wettbewerbsfähig sind. Hamburg und Bremen konkurrieren mit Rotterdam und Antwerpen. In den Häfen gibt es bereits Anbieter, die im Wettbewerb stehen – dazu bedarf es keiner neuen eurokratischen Richtlinie. Wir brauchen auch keine Richtlinie, die dafür sorgt, dass am Ende finanzstarke globale Player das operative Geschäft betreiben und Hafenstädte wie Hamburg, Bremen oder Rostock zu Zaungästen von Standortentscheidungen machen oder sie erpressen, wenn es um Infrastrukturbedingungen geht.

Globale Unternehmen handeln global und nicht regional. Sie nehmen auf regionale Wirtschafts- und Beschäftigungsstrukturen keine Rücksicht – das ist die bittere Erfahrung, egal ob es sich um Konzerne mit Sitz in Hongkong oder Berlin handelt. Und sie haben häufig auch wenig Respekt vor regionalen politischen Verantwortungen. Ein Europa, das den Geldhaien und Profitgeiern ausgeliefert wird, ist nicht das Europa, das wir Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer wollen.

Hafendarbeiter sind weltoffen und europäisch. Das haben sie nicht zuletzt mit ihren erfolgreichen Kämpfen gegen Port Package II bewiesen. Aber sie erwarten auch ein klares Bekenntnis für ihre Jobs, für ihre Lebensperspektive und für ihre Region. Sollte es also weitere Versuche geben, ihre Interessen zu missachten, werden sie erneut – da bin ich mir ganz sicher – getreu dem Motto »proud to be a docker« alle Hebel in Bewegung setzen, dass auch diese Bemühungen einer Verschlechterung ihrer Lebens- und Arbeitsbedingungen scheitern. Denn sie haben aus ihren aktuellen Kämpfen und aus der Geschichte gelernt: »Stop union-busting in ports« und zwar international. ver.di wird dann erneut an ihrer Seite stehen.

Auf der gleichen Kundgebung: ITF – ver.di – ETF fordern: »STOP Port Package 2« (Foto: DGB-Hamburg, Pressestelle).