

Arbeit und Arbeitskampf im Hafen. Zur Geschichte der Hafendarbeit und der Hafendarbeitergewerkschaft

Die deutschen Seehäfen sind keine Orte der Romantik. Ihre Geheimnisse erschließen sich nicht durch Hafenrundfahrten. Sie sind Orte harter Arbeitsbedingungen und ebenso harter Interessengegensätze. Im eigentlichen Herz einer Exportnation werden phantastische Gewinne mit dem Transport von Gütern erzielt. Aber ohne die Hafendarbeiter ginge nichts. Sie sind das Zentrum dieses Herzes. Grund genug also, genau nachzuschauen, wann, wo und wie in der Geschichte die Räder der Häfen still standen, weil die Hafendarbeiter es so wollten. Rolf Geffken, der seit vielen Jahren die Interessen von Hafendarbeitern und Seeleuten als Anwalt vertritt und seine Doktorarbeit an der Universität Bremen zum Thema »Seeleutestreik und Hafendarbeiterboykott« verteidigte, unternimmt mit diesem Buch eine erste Gesamtdarstellung von Geschichte und Gegenwart der Arbeit und der Arbeitskämpfe in deutschen Häfen. Dabei ergreift er Partei für die Hafendarbeiter und ruft sie als bedeutenden Teil der deutschen Arbeiterbewegung in Erinnerung.

Leseprobe aus dem Buch von Rolf Geffken (ISBN/EAN: 9783954940530; Seiten: 148; Erscheinungsjahr: 2013; 29,90 € (inkl. UST. zzgl. Versandkosten)).:

[Seite 54]

In Streiks 1928 und 1929, an denen überwiegend unständig Beschäftigte teilnahmen, ging es um Lohnerhöhungen und erneut um eine Reform des Vermittlungswesens. Der Streik 1928 wurde auch von der KPD unterstützt, scheiterte aber und ermöglichte den Freien Gewerkschaften den Ausschluss der Kommunisten aus der Gewerkschaft.¹

Gleichzeitig führten »die durch das Verhalten von Angehörigen der KP im Hafen verursachten Ausschreitungen und wilden Streikbewegungen«² am 24.10.1928 zum Verbot des Hamburger Organs der KPD, der »Hamburger Volkszeitung«.³ An der Organisation des Streiks 1928 war das Mitglied des Transportarbeiterverbandes Ernst Thälmann, inzwischen KPD-Vorsitzender und Reichstagsabgeordneter, aktiv beteiligt.

Die unständig Beschäftigten neigten weit mehr als die fest angestellten Arbeiter zu unabhängigen und spontanen Aktionen.⁴ Das wussten eigentlich auch die Hafenunternehmer. Tatsächlich war eines der Hauptmotive zur Bildung des Hafenbetriebsvereins gewesen, durch verbindliche Tarifverträge »wilde Streiks zu vermeiden«⁵. Doch änderten die Tarifverträge nichts am Charakter der unständigen Beschäftigung. Hier setzte die KPD mit ihrer »radikalen Gewerkschaftsopposition« (RGO) an und unterstützte wiederholt vor allem die unständig Beschäftigten bei

¹ Hofschien, S. 7

² Stadtarchiv Cuxhaven lfd. Nr. 196, Bl. 40

³ Ebd

⁴ Hofschien, a.a.O.

⁵ A.a.O., S. 5

eigenen Streiks, nachdem einige Zeit zuvor vor allem die syndikalistischen Organisationen Zulauf von unständigen Hafendarbeitern erhalten hatten.

Als im Zuge der Weltwirtschaftskrise Ende 1930 von den Unternehmern eine Lohnkürzung von 14 % gefordert wurde und 1931 ein Schlichtungsspruch tatsächlich eine faktische Lohnkürzung ermöglichte, rief die KPD nochmals zum Streik in Hamburg und Bremen auf.

[Seite 93]

Erstmals kritisierten Hafendarbeiter im Rahmen dieser Untersuchung, dass die hafenspezifischen Probleme in einer Großgewerkschaft wie der damaligen ÖTV nicht hinreichend berücksichtigt würden, und forderten eine separate Hafendarbeiter- oder Transportgewerkschaft.⁶ Tatsächlich gründete sich 1977 eine »Transportarbeitergewerkschaft«, die zwar kaum tarifpolitische Forderungen aufstellte, aber sich durch starke Kritik an der ÖTV abgrenzte.⁷ Von der ÖTV wurde dieser Tatbestand als »unübersehbares Signal« verstanden. Unter anderem deshalb wurde in der Tarifrunde 1978 wieder eine härtere Gangart eingeschlagen.⁸

Der Arbeitskampf 1978

Am 25.1.1978 traten für die bundesdeutsche Öffentlichkeit überraschend 16.000 Hafendarbeiter in Bremen, Bremerhaven, Hamburg, Kiel und Lübeck in den Streik. Sie verlangten eine Lohnerhöhung von 6 bis 7 %. Der Streik endete am 2.2.1978. In der Berichterstattung gab es unterschiedliche »Erinnerungen« an die Tradition der Hafendarbeitskämpfe. Die Zeit sprach in ihrer Ausgabe vom 3.2.1978 von einer »82-jährigen streikfreien Tradition« des Hafens und meinte damit offenbar, dass der letzte Streik 1896 stattgefunden habe. Dabei übersah man allerdings die zahlreichen folgenden Streiks, die noch bis Anfang des Ersten Weltkrieges stattfanden, insbesondere im Jahre 1903 und schließlich die zahlreichen hier beschriebenen Streiks in den 1920er Jahren. Der Spiegel wiederum behauptete, es sei »erstmalig seit 55 Jahren« wieder zu einem Streik im Hamburger Hafen gekommen.⁹ Damit allerdings konnte nur der von der Gewerkschaft nicht unterstützte Streik gegen die Hyperinflation im Jahre 1923 gemeint sein. Vermutlich hatten hier die Journalisten nicht richtig recherchiert. Der Streik war gut organisiert und wurde nicht zuletzt auf das kompromisslose Auftreten des zuständigen ÖTV-Funktionärs Siegfried Merten zurückgeführt, der nicht

[Seite 109]

Neuerdings versucht ver.di, verloren gegangenes Vertrauen der Hafendarbeiter durch eine Privilegierung von Mitgliedern gegenüber Nichtmitgliedern zurückzugewinnen. 2008 vereinbarte ver.di mit dem Verband der Seehafensbetriebe »gewerkschaftliche Vorteilsregelungen« für solche Hafendarbeiter, die bei ihr Mitglied sind. An diese wird eine »Erholungsbeihilfe« in Höhe von E 260 jährlich gezahlt. Das

⁶ A.a.O., S. 292

⁷ A.a.O., S. 293

⁸ Ebd.

⁹ Der Spiegel vom 6.2.1978

Arbeitsgericht Hamburg und auf dem Wege der Sprungrevision auch das BAG erklärten diese Regelung für zulässig. Allerdings hat ver.di damit den Anspruch aufgegeben, die berufene Interessenvertretung aller Hafentarbeiter zu sein.

Gemeinsam mit den Hafentarbeitgebern startete ver.di mitten in der Beschäftigungskrise 2009 eine »Qualifizierungsoffensive« über das »Maritime Kompetenzzentrum« (ma-co), weil den deutschen Seehafenbetrieben angeblich 2.800 zusätzliche Beschäftigte fehlten.¹⁰ Auf der anderen Seite gelang es ver.di nach eigenen Angaben in der Tarifrunde 2012 erneut nicht, eine »soziale Komponente«, also eine gleichmäßige Erhöhung aller Löhne durchzusetzen. Dazu erklärten die Verhandler abschließend: »Diese haben wir weit nach Mitternacht (?) nochmals nachdrücklich gefordert. Daraufhin hat uns die Arbeitgeberseite erklärt, dass eine soziale Komponente aus ihrer Sicht auf keinen Fall machbar sei.«¹¹

Von Streik oder auch nur von Drohung damit war nicht die Rede.

Hafenkonkurrenz und »Port Package«

Von 1990 bis 2006 stieg der Gesamtumschlag des Hamburger Hafens von 61,4 Mio t auf 134,9 Mio t. Wie kein anderer deutscher Hafen profitierte Hamburg von der Wiedervereinigung und der Öffnung der Grenzen nach Osteuropa. Doch von 2006 bis 2008 stagnierte der Umschlag, um dann 2009 von 140,4 auf 110,4 Mio t zurückzugehen.¹² Anders die Umschlagleistung der bremischen Häfen, voran mit den Containerterminals I bis IV und dem Autoumschlagterminal in Bremerhaven. Dort erfuhr die Gesamtumschlagsmenge eine Steigerung von 30,2 Mio t, im Jahre 1990 auf 74,5 Mio t im Jahre 2008. Zwar erlebten auch die bremischen Häfen 2009 einen Rückgang, aber im Gegensatz zu Hamburg wurden 2011 die Zahlen von 2008 wieder erreicht.¹³

Die Containerstellfläche in Bremerhaven ist seit 2008 mit 3 Mio m² die größte geschlossene Stellfläche der Welt und wurde im Guinness-Buch der Rekorde eingetragen.¹⁴ Mit rund 2 Mio Fahrzeugen im Jahre 2007 wurde Bremerhaven zudem zum weltweit größten Umschlagplatz für Automobile.¹⁵ Mit 85 Mio t Gesamtumschlag war 2012 für die bremischen Häfen ein »Rekordjahr«.¹⁶ Trotz relativer Umschlagseinbußen wurde der Hamburger Hafen

¹⁰ Häfen/Schifffahrt (Hrsg. ver.di), Deutsche Seehäfen rüsten für die Zukunft (Infoblatt)

¹¹ Tarifinfo Nr. 5 – Seehäfen vom 10.5.2012 (Hrsg. ver.di Fachgruppe Häfen), Infoblatt

¹² Hafen-Hamburg.de / List/Facts; Handelskammer Hamburg, Zahlen 2010/2011, Hamburg 2011, S. 59

¹³ Wikipedia, Bremische Häfen sowie: Handelskammer Hamburg a.a.O.

¹⁴ Ebd.

¹⁵ Ebd.

¹⁶ Ebd.