

Hafenarbeiter:innenstreik: Inflationsausgleich und Arbeiter:innenkontrolle

Bruno Tesch, Infomail 1191, 30. Juni 2022

An den Küsten brandet eine Streikwelle hoch. Nach ergebnisloser vierter Runde der Tarifverhandlungen zwischen dem Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe und der Gewerkschaft Vereinigte Dienstleistungen (ver.di) sind die rund 13.000 Beschäftigten in den Seehäfen in einen Warnstreik getreten, den ersten Ausstand seit 1976.

Konfrontation

Die Streikbereitschaft ist riesig. Am 24. Juni zogen in Hamburg, Bremen, Bremerhaven und Emden Tausende Arbeiter:innen über das Gelände der Häfen und Kais. Sie sind maßlos enttäuscht über die Tarif„partner:innen“, deren Entgegnung auf die gewerkschaftliche Forderung nach einem Inflationsausgleich und Stundenlohnanhebung um 1,20 Euro in der Offerte von 3,2 % Lohnerhöhung sowie Einmalzahlung von 600 Euro für die gesamte kommende Tarifaufzeit von zwei Jahren besteht.

Das würde einen immensen Reallohnverlust bedeuten, da bereits jetzt mit einem weiteren Emporschrauben der Teuerungsspirale zu rechnen ist und dies angesichts der in den Vorjahren äußerst zurückhaltenden Lohnpolitik der Gewerkschaft einer Verhöhnung der Lebenssituation der Lohnabhängigen gleichkommt. Ein Hafenarbeiter hat ihren Zorn auf den Punkt gebracht: „Wir sind es, die diese Gewinne (der Logistikbranche) erwirtschaften. Aber das Geld gibt man den Aktionären.“

Deshalb darf es kein Zurückweichen in der Forderung nach einem Inflationsausgleich geben, der als gleitende Skala an jede Preissteigerung dauerhaft angepasst sein muss, damit er seine Wirkung überhaupt entfalten kann.

Streiktaktik

Ver.di fährt die übliche gewerkschaftliche Taktik, die alles einem der Mitgliedschaft halbwegs akzeptablen Verhandlungsergebnis unterordnet und peinlichst darauf bedacht ist, jede Eigendynamik von Kampfmaßnahmen im Zaum zu halten. Warnstreiks, zeitlich begrenzt auf 24 Stunden, werden eher als Nadelstiche eingesetzt, sollen den Organismus des Kapitals nicht schädigen und dienen als Ventil, um Dampf aus dem Kessel der Arbeiter:innenschaft abzulassen.

Derzeit befinden sich verschiedene ver.di-Sparten im Streik. So werden die Beschäftigten des Dienstleisters Real Estate Maintenance, 100 %ige Tochter der Flughafen GmbH Hamburg, sowie die der Speditionsfirma und Abfallentsorgerin Remondis fast zeitgleich zu eintägigen Arbeitsniederlegungen aufgerufen. Aber vor einer Koordinierung von Streiks an einem Ort bzw. Ausweitung auf etwa andere Häfen zumindest im Bundesgebiet schrecken die Bürokrat:innen zurück.

Einen Vollstreik fürchtet die ver.di-Führung auch, weil sie sich dann bei den beherrschenden bürgerlichen Medien und Parteien unbeliebt machen würde, die ihr „verantwortungsloses Handeln“

angesichts der weltweit krisenhaften Versorgungslage vorwerfen könnten.

Arbeiter:innenkontrolle

Nicht nur in den Häfen, sondern weit bis in die Deutsche Bucht staut sich der Schiffsverkehr, v. a. von Containerschiffen, die auf ihre Abfertigung warten. Auswirkungen auf Lieferwege hat auch ein aktueller Streik südkoreanischer Lastwagenfahrer:innen. Damit hat die Lage längst internationale Dimensionen erreicht. Vor diesen politischen Implikationen kann auch die Gewerkschaftsbürokratie nicht die Augen verschließen, obgleich sie nicht über ihren ökonomistischen Schatten springen will.

Zwar hat die Gewerkschaft während der Warnstreiks einen Notdienstplan eingerichtet, der sich jedoch nur auf die technisch-organisatorische Handhabung erstreckt. Der Streik böte allerdings eine hervorragende Gelegenheit, die Forderung nach Arbeiter:innenkontrolle mit Leben zu füllen. Auf Streikversammlungen gewählte Kontrollkomitees könnten mit Hafenlots:innen, Schiffsbesatzungen gemeinsam Ladungen kontrollieren und die Abfertigung nach Dringlichkeit vornehmen und Liegeplätze in den Häfen freimachen, statt getreu preußischer Beamtentradition stur nach chronologischer Reihenfolge der eintreffenden Schiffe zu verfahren. Vorgezogen werden dann lebenswichtige Güter, während gefährliche Fracht, z. B. Giftmüll, vor allem aber waffenfähiges Material boykottiert für Ein- und Ausfuhr werden muss. Hier können auch Verbindungen zu Arbeiter:innen in anderen, aber verwandten Bereichen wie Flughäfen und Landtransportunternehmen aufgebaut werden.

Um die Blockadehaltung des Gewerkschaftsapparates zu brechen, braucht es am Hafen regelmäßige Vollversammlungen der Beschäftigten sowie Streik- und Aktionskomitees, die von diesen gewählt und ihnen politisch verantwortlich sind. So können auch mehr Arbeiter:innen aktiv in den Kampf einbezogen werden, kann der Streik auf breitere Schultern gestellt werden. Um der medialen bürgerlichen Hetze gegen einen entschlossenen Arbeitskampf entgegenzutreten, bräuchte es zugleich lokale, eng mit den Beschäftigten verbundene Solidaritätskomitees. Es ist die politische Aufgabe aller klassenkämpferischen Gewerkschafter:innen, für eine solche Perspektive einzutreten und darum eine antibürokratische Basisbewegung in den Gewerkschaften aufzubauen.