

Hamburger Hafen und IWF

Diskussionsveranstaltung

Donnerstag, 22.9.88, 19.00 Uhr

Gemeindesaal der Friedenskirche,
Brunnenhofstraße 2

Berichte:

- von KollegInnen aus dem Hafen;
- über den Streik der südkoreanischen Werftarbeiter 1987;
- über den Internationalen Währungsfond (IWF) und die Gegenaktionen.



Containerisierung und Datenvernetzung im Hafenbetrieb, Werftenschließung, Billigflaggen und Zweitregister:

Die Folgen für die Beschäftigten im Hafen sind: Arbeitsverdichtung, weitere Flexibilisierung oder Ausgrenzung aus dem Produktionsprozeß.

Um solche Maßnahmen durchzusetzen, zeigen die bundesdeutschen Unternehmer und Politiker gern auf andere Länder: dort werde besser, schneller, billiger gearbeitet. Sie stellen uns vor die Alternative: entweder Steigerung der Produktivität, Rationalisierung und Einsatz moderner Techniken, um einen Wettbewerbsvorsprung zu erreichen; oder Aufgabe der entsprechenden Industriezweige, z.T. mit Verlagerung in die „Dritte Welt“.

Die Möglichkeit, ihre Produktion immer dahin zu verlegen, wo Arbeitskräfte billig zu haben sind, haben sich die großen Konzerne mithilfe solcher Gremien wie dem Internationalen Währungsfond

(IWF) verschafft. Die Folgen kriegen nicht nur die Massen in der „Dritten Welt“ zu spüren. Die südkoreanischen Werftarbeiter, die philippinischen Seeleute, die mexikanischen VW-Arbeiter werden gegen uns ausgespielt, um weltweit den Druck auf die Beschäftigten zu erhöhen.

Wie sollen wir mit diesem Konkurrenzdruck umgehen? Können wir, unabhängig von der Ausbeutung der Massen in der Dritten Welt, gemeinsam mit den Unternehmern eine Lösung finden? Oder sind wir nur die letzten Opfer der weltweiten Jagd nach Profit? Um diese Fragen beantworten zu können, müssen wir uns Klarheit verschaffen über den Zusammenhang der Ausbeutungspolitik der Unternehmer in der „Dritten Welt“ und hier. Dies soll Thema der Veranstaltung sein. Anlaß für die Veranstaltung ist die Jahrestagung des IWF, die im September in West-Berlin stattfinden wird.

In den 70'er Jahren wurden zunächst Unmengen von Industrieanlagen und Landwirtschafts-Maschinen in die Länder der „Dritten Welt“ verkauft — angeblich um die eigenständige Industrialisierung dort zum Wohle aller anzukurbeln. Großzügig wurden von den Banken der westlichen kapitalistischen Industrieländer Kredite vergeben, damit diese Sachen überhaupt bezahlt werden konnten. Geld dafür war genug vorhanden. Nicht nur durch die Öldollars, sondern auch aus Konzerngewinnen, die in den entwickelten Ländern nicht mehr profitabel angelegt werden konnten. Durch das Geschäft mit der „Dritten Welt“ konnten die Konzerne hohe Profite erzielen. Die Banken kassierten die Zinsen für ihre Kredite.

Der Masse der Bevölkerung in der „Dritten Welt“ kam diese Entwicklung von vornherein nicht zugute. Kleinbauern verloren durch den Aufbau von Agrarfabriken ihr Land und damit ihre Existenzgrundlage. Die Löhne wurden unter Existenzminimum gedrückt. Der geringe geschaffene Reichtum wurde von den einheimischen herrschenden Klassen und Herrscherfamilien außer Landes gebracht.

Und auch der in Aussicht gestellte Aufbau einer eigenständigen Industrie kommt nur in Ansätzen zustande:

Durch die weltweite Wirtschaftskrise werden viele Länder der „Dritten Welt“ ihre Produkte inzwischen nicht mehr los, oder nur viel zu billig im Vergleich zu den importierten Waren. Weil die erhofften Exporterlöse ausbleiben, gerät auch die Rückzahlung der Kredite ins Stocken. Anfang der 80'er Jahre steigen dazu noch die Zinssätze für die Kredite, weil die USA riesige Summen zur Ankurbelung ihrer Wirtschaft und zur Finanzierung des Hochrüstungskurses ins Land ziehen und dafür höhere Zinsen bieten. Viele Länder der „Dritten Welt“ können nicht einmal mehr die Zinsen bezahlen, bitten um Zahlungsaufschub und neue Kredite. Die „Schuldenkrise“ ist da.

Um den Zusammenbruch des internationalen Finanzsystems zu verhindern und die Schuldentrückzahlung zu gewährleisten tritt jetzt der IWF in Aktion:

Er gewährt den Schuldnerländern neue Kredite, die aber gebunden sind an Auflagen für die Wirtschaftspolitik der betroffenen Staaten, denen sich die Regierungen unterwerfen müssen. Die Summe der IWF-Kredite ist zwar gegenüber den Krediten privater Banken gering. Die Privatbanken sind aber ihrerseits erst dann bereit z.B. einem Zahlungsaufschub zuzustimmen, wenn ein Land die IWF-Auflagen akzeptiert hat. Der IWF verlangt unter anderem:

— Die Reduzierung der Staatshaushalte. Die Auswirkungen sind: Grundnahrungsmittel werden teurer, weil Subventionen gestrichen werden. Die Preise für Verkehrsmittel und Energieversorgung steigen. Gelder für soziale Dienste werden drastisch gekürzt.

— Lohn- und Gehaltsstopp.

— Förderung ausländischer Direktinvestitionen. Die Schuldnerländer sollen z.B. Infrastrukturmaßnahmen für ausländische Industrien aus dem eigenen Haushalt finanzieren. Gleichzeitig müssen die Gewinne der ausländischen Unternehmen ungehindert aus dem Land fließen können.

Durch solche Auflagen wird der IWF zum Schuldenknüppel der westlichen kapitalistischen Staaten.



Aber mit der Verschärfung der Lebensbedingungen für die Völker der „Dritten Welt“ wächst auch der Widerstand:

— Hunger- und Brotunruhen wie in Brasilien, Tunesien und Ägypten, zum Teil als direkte Reaktion auf IWF-Auflagen,

— wochenlange Streiks wie in Südkorea, Philippinen und Bolivien,

— Befreiungsbewegungen wie in Mittelamerika, Azania (Südafrika), Philippinen, Kurdistan, Palästina.

Und es gibt einen direkten Zusammenhang zwischen der Politik des IWF und der Verschlechterung der Lebens- und Arbeitsbedingungen in Westeuropa, so auch im Hamburger Hafen:



Nr. 50

25. Jahrgang, 2. Band

1906-07

Die Verwendung von Kuli als Lohnarbeiter in der deutschen Seeschifffahrt.

Von **Emil Fischev** (Hamburg).

Seit Jahrzehnten haben einige deutsche Reedereien Chinesen, Inder, Malaien und Laskaren als Schiffsleute im Dienste, hauptsächlich als Feuerleute, als Heizer und Trimmer (Kohlenzieher). Zunächst wurden diese Kuli heimisch auf den Schiffen, die nach Indien und Ostasien fahren...

Die Kuli erhalten um mehr als die Hälfte geringere Heuern und eine schlechtere Verpflegung und vermehren so den Profit der Reedereien. Die Antreiber der Reeder auf den Schiffen sorgen unter Zuhilfenahme der ihnen auf Grund der Seemannsordnung zustehenden disziplinarischen Machtmittel, und weit darüber hinaus, dafür, daß aus den Kuli die denkbar höchste Arbeitsleistung herausgepreßt wird. Ist das vorhandene Material an Kuli durch die schrankenlose Ausbeutung verbraucht, dann hält es nicht schwer, neues zu beschaffen, weil dieser Menschenmarkt unerschöpflich ist...

Bei der Aussperrung der Hamburger Schauerleute im Frühjahr dieses Jahres zog man die aus Kuli bestehenden Schiffsbesatzungen auch mit zur Hafendarbeit heran, und die Reederei Woermann importierte aus Afrika Neger als Hafendarbeiter. Ebenso wurden vor kurzem gelbe, braune und schwarze Kuli in Massen als Arbeitswillige verwendet, als die deutschen Seeleute einen Streik um geringe Aufbesserung und tarifliche Festlegung der Lohn- und Arbeitsbedingungen begannen

Folgen im Hamburger Hafen

Anfang der 70'er Jahre wurden in der ganzen Welt riesige Werftanlagen, meist für den Bau von Öltankern und großen Handelschiffen, errichtet. Hintergrund war, daß die Reedereien wegen der gestiegenen Transportnachfrage hohe Profite erzielen konnten. Beim Öl hatte sich das Transportvolumen allein zwischen 1966 und 1973 verdoppelt, und es genügten zum Teil wenige Fahrten, um die Kosten eines Tankers herauszuholen. Um diese Situation auszuschöpfen, orderten die Reedereien Riesentanker und große Handelschiffe mit möglichst kurzen Lieferzeiten.

In der BRD errichteten insbesondere HDW und AG Weser in dieser Zeit Anlagen für den Großschiff- und Tankerbau.

Zur selben Zeit entstanden in Südkorea riesige Anlagen für den Tankerbau. Der Aufbau der Werftindustrie wurde durch direkte oder staatlich vermittelte Auslandskredite unterstützt.

Die Anfang der 70'er Jahre gebauten Schiffe sind zum Teil nie gefahren. Nach der Weltwirtschaftskrise 1973/75 und der Ölkrise hieß es: es werden zuviel Schiffe produziert. Die Folge war, daß Werftarbeiter entlassen und Werften dichtgemacht werden. Nicht nur in der BRD, sondern — zumindest in den letzten Jahren — auch in Südkorea. (vgl. Kasten)

Ähnliche Auswirkungen hat die Einrichtung von Billigflaggen und zweiten Registern, mit denen den Reedereien aus den kapitalistischen Industriestaaten Zugriff auf die Arbeitskraft der Seeleute aus der „Dritten Welt“ eröffnet wird. Die BRD-Reeder haben bereits heute über die Hälfte ihrer Schiffe auf sogenannte Billigländer

Mit 35 Milliarden US-Dollar ist Südkorea eines der Länder mit den höchsten Auslandsschulden. Allein die vier großen Konzerne, die auch die Werftindustrie beherrschen, haben 4 Milliarden Dollar Auslandsschulden. Der IWF, dessen Auflagen auch Südkorea unterworfen ist, lobt die koreanische Diktatur für ihre Exporterfolge, die einschneidenden Anpassungsprogramme und „Haushaltsdisziplin“. Zu einem solchen „Musterschuldner“ ist Südkorea nicht zuletzt durch eine Mischung von extremer Ausbeutung und staatlicher Repression geworden. Die größte Sorge des IWF - und das heißt der Vertreter der großen westlichen Industrieländer, die dort das Sagen haben - ist, daß Südkorea seine Schulden zu schnell zurückzahlen könnte. Dann nämlich würde sich der Einfluß, den sie über den IWF ausüben können, verringern.

Ein günstiger Standort für die Tankerwerften war Südkorea (und ist es zum Teil noch heute), weil es über ein Heer billiger, relativ gut ausgebildeter Arbeitskräfte verfügte.

Die koreanischen Werftarbeiter verdienen rund 800 Mark im Monat, bei einer Woche Urlaub im Jahr und neun Stunden Arbeit an sechs Tagen in der Woche. Hinzu kommen - zumindest in den großen Werften - billige Werkwohnungen und kostenloses Kantinenessen, Leistungen, die auch der stärkeren Bindung an den Betrieb dienen.

Gegenüber der Masse der Arbeiterinnen und Arbeiter in Südkorea, die im Durchschnitt nur 350 Mark im Monat verdienen und nicht in den Genuß betrieblicher Zusatzleistungen kommen, nehmen die Werftarbeiter damit sogar eine relativ privilegierte Stellung ein.

Ein zweiter Grund für die Attraktivität von Südkorea war, daß die Diktatur „innere Ruhe“ garantierte, indem sie z.B. Ansätze gewerkschaftlicher Organisation unterband.

Der koreanische Schiffbau hat inzwischen mit etwa 30% einen ähnlich großen Weltmarktanteil wie Japan (nach 1945 waren noch die BRD und Großbritannien die größten Schiffbaunationen). Diese Position konnte in den letzten Jahren nur durch große Preisnachlässe erreicht werden. Das hat dazu geführt, daß fast alle Werften des Landes in den letzten Jahren Verluste machten. 1986 und 1987 wurden mehr als 25.000 Werftarbeiter entlassen. Inzwischen sind weniger als 50.000 in der Werftindustrie beschäftigt.

Die schlechte Bezahlung, die Verweigerung von Organisierungsmöglichkeiten und die Entlassungen waren die Hauptangriffspunkte der südkoreanischen Werftarbeiter in ihren Streiks von Ende Juli bis September 1987. Den Arbeitskämpfen nicht nur auf den Werften sondern auch in den Konzernen der Automobil-, Elektronik- und Textilindustrie waren die Studentenunruhen im Juni vorausgegangen.

Die Streiks der Werftarbeiter legten die Werften etwa einen Monat lang lahm. Die unmittelbaren Erfolge - Lohnerhöhungen um 15% und ein Aufschwung der gewerkschaftlichen Organisation - wurden in einer für BRD-Verhältnisse noch kaum vorstellbaren Zuspitzung des Kampfes erreicht. Ein Beispiel ist der Verlauf des Streiks in Ulsan, einem Standort des Hyundai-Konzerns (Werften, Auto, Elektronik usw.):

Am 27. Juni 1987 treten die Arbeiter in einen 14-tägigen Streik, an dem sich am Schluß 20.000 der 24.000 Hyundai-Arbeiterinnen und Arbeiter beteiligen. Danach werden sie von der Unternehmensleitung für zwei Wochen in bezahlten (!) Urlaub geschickt. Am 13.8 wird die Arbeit auf der Werft wieder aufgenommen einen Tag später erneut niedergelegt.

Die Unternehmensleitung stellt die Produktion - und die Lohnzahlungen - vorübergehend ein und läßt die Eingänge zu Werft mit Stahlplatten verbarrikadieren. Daraufhin werden sechs Betriebe von Hyundai besetzt und die Stahlplatten mit Vorschlaghämmern und Schweißbrennern beseitigt. Bei den Kämpfen mit der Polizei muß diese sich zeitweise hinter Barrikaden verschanzen. Am folgenden Tag demonstrieren über 20.000 Hyundai-Arbeiterinnen und Arbeiter unterstützt von 75.000 Menschen durch die Innenstadt von Ulsan - zum Teil ausgerüstet mit Gabelstaplern, LKW's, Tränengasmasken, Stöcken und Steinen.

Nach dieser Erfahrung drängt die Regierung am 18. August das Unternehmen zu einem Abschluß. Nach zwei ergebnislosen Verhandlungswochen treten 15.000 Werftarbeiter erneut in den Streik. Bei einer Demonstration am 2.9. setzten die Streikenden unter anderem Bulldozer und Sandstrahlgeräte gegen die Polizei ein. Die Konzernzentrale und das Rathaus von Ulsan werden verwüstet; etwa hundert Arbeiter festgenommen. Die Leitung der Werft erklärt den Betrieb für geschlossen, worauf er erneut besetzt wird.



umgeflogt, um Steuern und Lohnkosten in Millionenhöhe einzusparen. Dazu wurden die Besatzungsstärke reduziert, Arbeitszeiten verlängert, Ruhezeiten verkürzt, Sicherheitsmaßnahmen außer Acht gelassen. Matrosen auf diesen Schiffen sind zum Teil Bedingungen wie Prügelstrafe und reduzierter Verpflegung ausgesetzt. Die Bundesregierung plant jetzt (ähnlich wie bereits Norwegen, Frankreich und Niederlande), ein sogenanntes Zweitregister, das auch für die meisten der Schiffe, die noch unter deutscher Flagge fahren, Löhne und Arbeitsbedingungen der Billigflaggenländer erlaubt. Westeuropäische Seeleute müssen sich entweder diesem Lohnniveau anpassen oder werden arbeitslos.

Ein weiteres Beispiel betrifft den Hafenumschlag: Unter anderem auch mit Hilfe von IWF- und Weltbank-Krediten wurden weltweit Hafenanlagen erweitert, um sie dem Container-Verkehr anzupassen. So z.B. auf Mindanao (Philippinen): dort wurde mithilfe eines Weltbank-Kredits eine Exportverarbeitungszone errichtet. 5000 Menschen wurden daraufhin zwangsumgesiedelt, die ortsansässigen Fischer verloren ihre Existenzgrundlage - nur wenige fanden schlecht bezahlte Arbeit im Containerhafen.

Aber auch für die Arbeitsbedingungen der Schauerleute in West-Europa hatte die Containerisierung Folgen: Während früher jeder



IWF-Weltbank-Tagung vom 27. bis 29. September in Westberlin

Ende September 1988 werden sich in West-Berlin die Vertreter vom Internationalen Währungsfonds (IWF) und der Weltbank zu einem Kongreß treffen. Das sind: Etwa 10.000 Bankenchefs aus Tokio, Frankfurt, London bis New York, Manager aus den Schaltzentralen von General Motors, VW, Lockheed, Union Carbide, Daimler, Siemens, Ford, Philips, Unilever Minister, Staatssekretäre, Experten und das Heer ihrer Bewacher. Sie werden versuchen, der Weltöffentlichkeit ihre Politik der Ausbeutung und Unterdrückung als Hilfe für die Länder der „Dritten Welt“ zu verkaufen.

Seit über einem Jahr werden Gegenveranstaltungen, Aktionstage und Demonstrationen in Berlin und anderen Städten geplant. In Hamburg werden verschiedene Veranstaltungen und Aktionen — auch im Hamburger Hafen — stattfinden, zu deren Unterstützung wir aufrufen.

der 4 Nordseehäfen (Antwerpen, Rotterdam, Bremen, Hamburg) auf speziellen Warenumsatz ausgerichtet war, sind die Häfen durch den Containerverkehr austauschbar geworden und unterliegen angesichts der Überkapazitäten im Verladebereich einer massiven Konkurrenz. Verstärkter Einsatz von Leiharbeitern und unständig Beschäftigten, 4-Schicht-System, Wochenendarbeit usw. sind die Folgen. Seit 1978 wurden im Hamburger Hafen 4000 Arbeitsplätze für Schauerleute gestrichen.

Nach der Container-Verladung, die die Häfen beliebig austauschbar macht, folgt jetzt die Welle der Datenverarbeitungssysteme. Es geht um Rationalisierung der Büroarbeit, automatische Containerterminals, automatisierte Lagerhaltung usw.

Und vor allem geht es um eine nationale und globale Vernetzung der Informationssysteme von Reedereien, Speditionen, Hafenbetrieb, Bahn, Tally-Unternehmen, Versicherungen, staatlichen Ämtern und Kontrollstellen. Um ihre Häfen konkurrenzfähig zu halten, werden die Länder der „Dritten Welt“ gezwungen werden, sich diesen Datenkommunikationssystemen anzuschließen. Was wieder neue Kredite, stärkere Abhängigkeit und Ausbeutung zur Folge hat.

In West-Europa werden, nicht nur im Hafenbereich, sondern auch in den angrenzenden Branchen weitere Arbeitsplätze eingespart und Arbeitsbedingungen und die Kontrolle über die Beschäftigten verschärft.

Durch die Verbilligung des Schiffbaus, des Seetransports und des Warenumsatzes im Hafen wird es für die Konzerne noch einfacher, ihre Produktionsstätten in jeden beliebigen Winkel der Erde zu verlegen. Und wo nichts mehr zu holen ist, wird dicht gemacht, ohne Rücksicht auf die Menschen.

Und was tun wir?

Die Politik der großen Konzerne, der Regierungen der kapitalistischen Industrieländer und von Institutionen wie dem IWF in der „Dritten Welt“ kann uns hier nicht gleichgültig sein. Sie verursacht Hunger und Elend in weiten Teilen der Welt. Sie ruft den Widerstand der unterdrückten Massen hervor. Und sie schlägt auf Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen auch im Hamburger Hafen — als letztem Glied in der Kette — zurück. Die IWF- und Weltbank-Tagung Ende September in Berlin ist deshalb auch für uns von Bedeutung. Nicht nur aus Mitleid mit den Armen oder Solidarität mit den Kämpfern der unterdrückten Völker, sondern auch, weil die Politik, die sich dort präsentiert, uns direkt betrifft.

Die Unternehmer suchen überall auf der Welt ihren Vorteil: Die billigsten Rohstoffe, die attraktivsten Produktionsstandorte, die billigste Arbeitskraft. Die Lebensinteressen der Menschen bleiben dabei auf der Strecke, in der „Dritten Welt“ und auch hier.

Wie wollen wir den Folgen, die der internationale Konkurrenzkampf des Kapitals für uns hat, begegnen?

Wollen wir die Forderungen erfüllen, die Unternehmer und Regierungen stellen, damit „unsere“ Industrie wettbewerbsfähig bleibt? Wie weit wollen wir zurückweichen? Was wollen wir noch alles mit uns machen lassen?

Oder wollen wir unsere Hoffnungen auf den Staat und seine Subventionen setzen? Oder etwa in Vereinbarungen über die Abschottung nationaler Märkte? Die Erfahrungen nicht nur von Stahl und Kohle zeigen, daß die Unternehmer solche Maßnahmen nutzen, um sich langsam aus den entsprechenden Bereichen zurückzuziehen, die Produktion zu rationalisieren und die Belegschaften scheinweise abzubauen.

Beide Wege haben in der Vergangenheit nicht verhindern können, daß die Folgen der weltweiten Kapitalkrise auch die Situation der Arbeitenden in der BRD bestimmen. Sie vertiefen aber die Kluft zu den Arbeiterinnen und Arbeitern anderer Länder, weil sie darauf hinauslaufen, daß sie die Folgen der Kapitalkonkurrenz tragen sollen, sei es weil „ihre“ Industrie weniger konkurrenzfähig ist oder weil sie durch Handelsschranken behindert wird.

Die internationale Organisation des Kapitals ist weit vorangeschritten. Sie zwingt auch uns, über die Grenzen der BRD hinauszudenken. Mit internationaler Solidarität der Arbeiter, der gegenseitigen Unterstützung in Auseinandersetzungen, gar gemeinsamen Kämpfen über Grenzen hinweg gibt es allerdings erst wenig Erfahrungen. Wenn wir jedoch verhindern wollen, daß der Kapitalangriff in jedem Land Erfolg haben kann, weil es gelingt, die Arbeiter in Konkurrenz zueinander zu halten, ist jeder Schritt in diese Richtung wichtig.