

LØS- ARBEJDETS TILBAGE- VENDEN

Havnearbejdere, fagbevægelse og lockouten på havnefronten i Liverpool 1995-1998

Af Michael Lavalette
og Jane Kennedy

Den 25 september 1995 blev 20 arbejdere, som var beskæftiget af Torside havnekompaniet i Liverpool, bedt om at arbejde på overtid under betingelser, som brød de eksisterende kontraktaftaler. De nægtede at arbejde under sådanne betingelser og blev fyret. I løbet af de næste tre dage spredtes konflikten, indtil, den 28. september, alle havnearbejdere i havnen (med undtagelse af 30 skruebrækkere) var i kamp med Mersey Docks and Harbour Company (MDHC).

MDHCS svar var at fyre hele arbejdsstyrken og rekruttere en løs arbejdsstyrke via et formidlingsbureau. Som konsekvens heraf iværksatte havnearbejderne en kampagne for at få deres arbejde tilbage. Kampagnen varede næsten to et halvt år. Den frembragte støtte til havnearbejderne fra fagforeningsfolk fra Storbritannien og havnearbejdere og andre supporters overalt på kloden. Det var en heroisk kamp ført af 500 Liverpool havnearbejdere til trods for modstand fra ledelsen af hovedorganisationer indenfor arbejderbevægelsen i Storbritannien.

På trods af den støtte, de modtog fra andre arbejdere, sluttede havnearbejderne alligevel endelig deres kampagne den 26. januar 1998. Lockouten havde varet 850 dage, men den endte med nederlag: de tidligere direkte ansatte hos MDHC modtog op til 28.000 pund i fratrædelsesgodtgørelse, men Torside-arbejderne modtog ingenting. Ingen arbejder blev genansat, men de blev oplyst af MDHC om, at de kunne ansøge om hvilket som helst job, som blev skabt i fremtiden, men deres chancer for at blive beskæftiget igen efter at have været involveret i kampagnen er sandsynligvis små. Det klare spørgsmål er 'Hvorfor blev det sådan et frygteligt nederlag'? Selvfølgelig var mange af havnearbejderne psykisk og mentalt udmattede. Mange stod overfor at skulle skille sig af med deres hjem og frygtelig hårde tider. På trods af disse pres, var der alligevel ca. 40 ud af de 400 havnearbejdere, som var tilstede på massemødet, da afstemningen blev taget, der stemte for at fortsætte deres kamp. Disse havnearbejdere hævdede, at kampen kunne vindes. Stridens omkostninger løb op i 2 millioner pund, og medens stridens bilæggelse kostede MDHC 10 millioner pund, kostede striden i sig selv mange millioner mere i tabt omsætning.¹ Med den behørig støtte fra lederne af fag- og arbejderbevægelsen i Storbritannien, hævdede mange af de '40', kunne de stadig påtvinge MDHC et tilbagetog. Imidlertid var det utvivlsomt følelsen af at blive svigtet af arbejder- og fagbevægelsens ledelse, af le-

delsens inaktivitet i forsvaret af dem og – endelig – truslen fra TGWU [Transport and General Workers' Union, SAA] om ikke at bidrage med yderligere betalinger til havnearbejdernes nødfond, der fik mange af havnearbejderne til at acceptere MDHCs betaling.

I denne artikel fremlægger vi en beretning om Liverpool-lockouten og havnearbejdernes kampagne for genansættelse. Vi ser på forskellige elementer inden for havnearbejdernes kampagne (fagforeningen og lokalsamfundskampagnen i Storbritannien, det internationale aspekt af kampagnen og den rolle, som kvindernes støttegruppe spillede), ligesom vi giver en vurdering af de sandsynlige implikationer af havnearbejdernes endelige nederlag. Vi starter med at skitsere baggrunden for lockouten og placere den i fagbevægelsens nyere historie og klasserelationer i havneindustrien.

Havnearbejde i Storbritannien i efterkrigsperioden

Der er skrevet meget om havnearbejdets historie og om havnearbejdernes organisationer i Storbritannien, og det er ikke vores hensigt at gentage meget af det, som kan læses andetsteds.² Ikke desto mindre er havnearbejdets og havnefagforeningernes historie vigtige af to betydningsfulde grunde. For det første, fordi det er historien om en specielt udbyttet sektor af arbejdskraften, hvor dårlige beskæftigelsesvilkår og løsarbejde var normen indtil 1967, og hvor kampen imod sådanne betingelser i kombination med det store antal mennesker beskæftiget i havnen skabte en af de mest betydningsfulde sektioner af den britiske arbejderklassebevægelse. Havnearbejdets historie er vigtig i en mere umiddelbar betydning, fordi den gennemtrænger værdierne hos mange af dem, der stammer fra traditionelle havnesamfund.³ Gennem det, der måske kan kaldes 'en historisk, kollektiv bevidsthed' bliver personlige historier overleveret fra generation til generation, idet de beskriver og skitserer, hvordan betingelserne på havnen var i fortiden, og med vægt på, hvor hårdt tidligere generationer måtte kæmpe for at forbedre for-



Havnearbejder-konfliktens symbol og badge.

holdene. Sådanne træk har skabt en dyb følelse af fællesskab og klassesolidaritet blandt havnearbejdere og deres familier. En sådan solidaritet kan udtrykkes på mange store og små måder: strejker, arbejd-langsomt-aktioner, boycott-aktioner og støtte til arbejdere inden for og uden for havnen, men også støtten

til syge kammerater, gamle havnearbejdere, familier med en stor børneflokk eller børn med særlige behov.

Indtil 1967 havde beskæftigelse på havnen i Storbritannien været 'løs'. Systemet, 'løsarbejdersystemet', krævede, at arbejderne skulle møde ved havneporten, på en stillingsplads eller et andet anerkendt mønstringssted, hvor de kunne vente på at blive hyret en time eller en halv dag afhængigt af de fluktuerende behov for arbejdskraft i skibene, havnefirmaerne og stevedoreagenturerne.

Løsarbejdersystemet blev opfattet som den eneste behørig metode, hvormed man kunne imødekomme arbejdskraftbehovene på havnen. Hurtig lastomsætning er, og har altid været, afgørende for skibsejere. Alt dette betød, at i visse tilfælde kunne efterspørgslen klumpe sig sammen, når havne blev udvidet med henblik på at laste og losse fartøjerne og bruge havnemolerne så hurtigt som muligt, og perioder med relativ stilhed, når der blev antaget færre arbejdere. Resultatet var et problem med underbeskæftigelse, et stort antal havnearbejdere var påkrævet for at imødekomme potentielle mangelsituationer, men sjældenheden af disse spidsbelastninger betød, at normen var flere arbejdere, som søgte arbejde, end der var ledige jobs til. Det var underbeskæftigelse, som var årsagen til fattigdom for havnearbejdernes familier.⁴ Under disse omstændigheder var der intens konkurrence mellem arbejderne om disse jobs.

På trods af det pres, som splittede mændene op mod hinanden, har et af de mest enestående træk ved havnearbejdet været, at på trods af konkurrencen, så har der også været en generel forpligtethed overfor fagbevægelsen. Arbejdskulturen fremmer solidaritet mellem arbejderne. Det enorme antal arbejdsgivere betød, at havnearbejderne kunne bevæge sig op og ned af dokkerne og møde og arbejde ved siden af en række af andre arbejdere; forpligtigelsen til hurtige skift betød, at gængene efter at være blevet hyret var i en relativ stærk forhandlingsposition, hvor de kunne 'spotforhandle' om en højere akkord for arbejdet. Arbejdsgiverne var begrænsede i deres evne til

at kontrollere de faktiske arbejdsopgaver, der blev udført, med det resultat, at der var mulighed for en ganske betydelig uafhængighed og autonomi, og for havnearbejderne til kollektivt at organisere deres beskæftigelsesrutine og praksisser. Sådanne træk blev struktureret af diverse udtalte regler for kutyme og praksis, som havnearbejderne holdt sig til, og som er blevet udformet af deres fælles forståelse af havnearbejdets historie.

Under de økonomiske vilkår under boom'et efter Anden Verdenskrig blev havnearbejdernes forhandlingsposition substantielt forbedret, og dette skabte en stabil forøgelse af deres lønninger. Løsarbejdersystemet forblev intakt, og dette satte – i en periode med et stramt arbejdsmarked og forøget pres fra et stort antal arbejdsgivere for en hurtig omsætning af skibe – gængene i stand til at spotforhandle med henblik på at forbedre betalingen for særlige jobs. Arbejdsbetingelserne forblev imidlertid ualmindeligt dårlige, der var ingen erhvervspension, så folkene arbejdede ofte til en alder af 65, de aflukkede hyringer forblev intakte, og det eksisterende system med gæng var ofte vanskeligt at trænge igennem for unge arbejdere: yngre havnearbejdere havde løsarbejdersystemets ulemper uden ret mange af de fordele, som de etablerede gæng havde høvlet ud af systemet. Denne yngre generation er de ældre arbejdere, som var involveret i den aktuelle strid, og deres erindringer om løsarbejdersystemet er næsten uniformt negative (skønt løsarbejdersystemet til tider, i nogle af arbejdsstyrkens sektioner, blev forsvaret imod yderligere stats- eller arbejdsgiverindblanding).

Efterkrigsæraen står i skarp kontrast til perioden 1967-1989. Fra midten af 1960'erne var der blevet opbygget et gradvist pres imod den fremherskende form for beskæftigelse i havneindustrien. Skibsindustrien, stats- og havnemyndighederne var optaget af at modernisere havnene og den dominerende form for arbejdsforhold i industrien. Udviklingen af container-teknologien har haft fænomenale sociale konsekvenser. Under de nuværende sociale forhold har den betydet, at det er mu-

ligt at laste og losse større mængder af last på kortere tidsperioder og med brug af færre havnearbejdere.

Disse udviklinger førte til øgede krav om, at havnene skulle 'moderniseres'. Devlin-komiteens rapport (1965) om havnearbejde repræsenterede de officielle interesser. Devlin-rapporten førte til en opløsning af løsarbejds-systemet via et moderniseringsprogram i to faser. Fase I i aftalen afsluttede løs beskæftigelse i alle registrerede havne i september 1967. I hovedhavnene skulle havnearbejderne registreres i National Dock Labour Scheme (NDLS) (et register var sat i værk fra 1947, men det var kun opbygget til løs beskæftigelse), tilbagetrædelseløn, rotationshyring og direkte involvering af tillidsmænd (nu officielt anerkendt) i mønstringsprocessen og det disciplinære system, afsluttede løsarbejdet og skabte et magtfuldt lag af udvalgte fagforeningsrepræsentanter på havnefronten. Fase II skulle være en havn-ved-havn-aftale, hvis sigte var at afslutte forskellige restriktive former for praksis, stramme arbejdsdisciplinen og sætte forskellige produktivitaftaler i værk. 1967-aftalen fik imidlertid hverken nationaliseret havnene eller bragt de forskellige uregistrerede havne ind under planen; hvilket var en fejl af rang, idet de uregistrerede havne kom til at spille en stadig større rolle i undermineringen af NDLS. Introduktionen af 1967-planen blev også mødt med en epidemi af strejker, som havnearbejdere i havne omkring i landet rettede mod forskellige betingelser i programmet for opløsningen af løsarbejds-systemet. I Liverpool var der en seks uger lang stridighed mod de nye påførte arbejdsbetingelser og for forbedringer af bonus-betalinger.

1967 betød afslutningen på en æra med løsarbejde. Imidlertid førte moderniseringsprogrammet også til en grundlæggende tilbagegang i antallet af beskæftigede havnearbejdere både på nationalt plan og i Liverpool. I 1947 var der 16.085 havnearbejdere, som arbejdede i havnen i Liverpool, i 1967 var dette faldet til 11.530, men i 1989 var det nede på 1.100.

Efter 1967 kom der en række betydnings-

fulde forandringer på havnen. Tillidsmænd blev anerkendt af arbejdsgiverne, og der kom på denne måde en betydningsfuld ændring i deres status. De skulle etablere en officielt anerkendt rolle med at tilkendegive menigmands krav og i at forsvare havnearbejderne overfor ledelsen. Lønningerne blev forbedret, sikkerheden blev prioriteret, beskyttende og vandtæt tøj blev gradvist fremskaffet som en ret, og jobbene blev relativt sikre. Nogle af disse forandringer var en konsekvens af den kendsgerning, at efter 1967 var havnearbejderne permanent ansatte under NDLS, men mange blev lagt i et skrin via forhandlede aftaler og var resultatet af bedre fagforeningsorganisering og tillid. Endvidere blev disse udviklinger bygget ind i de former for arbejdspraksis og arbejdskultur, som havde kendetegnet æraen forud for 1967 med henblik på at frembringe en effektiv kombination: en stærk fagforeningstilstedeværelse, som skulle beskytte og forsvare arbejdernes relative frihed til at kontrollere arbejdets hastighed og arbejdsprocessernes generelle funktionering.

Fra et perspektiv i 1998 kan det selvfølgelig ses, at den nye containerteknologi har haft en ødelæggende indflydelse på jobs i havnene. Pointen er imidlertid, at de menige havnearbejders styrke og den dominerende arbejdskultur skabte betingelserne for modstand mod at få den påført. Denne kombination var en magtfuld mekanisme til at forsvare havnearbejderne og sætte dem i stand til at bevare en grad af kontrol over deres arbejde. Konsekvensen var en højst konfliktfyldt atmosfære på havnen. Som 1970'erne nærmede sig sin afslutning blev det klart, at ledelsen i stigende grad var ved at blive påståelig med hensyn til deres 'ret til at lede', og at det var en holdning, som blev bakket helt op af den nye konservative regering, der blev etableret i 1979 og hengav sig til en politik, hvis sigte var at underminere fagforeningernes magt.

Tory-regeringen, som blev valgt i 1979, var fast besluttet på, at der ikke skulle være nogen U-drejning i den økonomiske politik og i arbejdsmarkedspolitikken. Inden for arbejdsmarkedsområdet fulgte regeringen det, der var



Havnearbejdernes demonstration i Liverpool den 28. september 1996.

Women of the Waterfront var navnet på konernes solidaritetsgruppe. De ses her med deres første banner.



kendt som 'Ridley-planen'. Det var en to-gre-net strategi. For det første skulle fagforbundene tages under behandling ét ad gangen frem for i et generaliseret overfald; i særdeleshed skulle konfrontationer med de mest magtfulde forbund, minearbejderne og havnearbejderne f. eks., undgås, indtil regeringen var fuldt forberedt. For det andet skulle et kørende lovgivningsprogram gradvist begrænse fagforeningernes 'lovlige' aktiviteter: begrænse antallet af blokader, ulovliggøre sekundær aktion, forstærke hemmelige afstemninger og true fagforbundenes fonds, via beslaglæggelse, hvis nogen blev fundet skyldige i at bryde loven. Regeringen holdt sig fra 1979 og fremad mere eller mindre til Ridley-planens taktik. I 1989 søsatte den et angreb på havnearbejderne og ophævede NDLS.

Ophævelsen af NDLS

De direkte rødder til den aktuelle kamp kan findes i den ordning, som blev opnået i slutningen af den seks uger lange strejke i 1989 omkring afskaffelsen af NDLS.⁵ Havnearbejdsgivere i registrerede havne havde gjort krav på ordningens ophævelse i en årrække.

For havnearbejdsgivere var NDLS en anakronisme: den underminerede deres 'ret til at lede' deres havne på enhver måde, de anså for passende; den befordrede 'rigidt' frem for 'fleksibelt' arbejde; den var ekspansiv, regeltynget og tillod militante fagforeningsaktivister at forstyrre arbejdsordninger. De argumenterede for, at i et stadig mere konkurrencebetonet miljø måtte havne være fri for de restriktioner, der lå i NDLS, og have lov til at beskæftige hvem, de måtte ønske at beskæftige, på hvilke som helst betingelser, som de fandt passende, og for 'realistiske' lønninger. De krævede NDLSs ophævelse, så de kunne vende tilbage til mere løse beskæftigelsesforhold, nedbryde rigide job-afgrænsninger og tillade projekthavnene at konkurrere med ikke-projekthavne i Storbritannien og Europa.

Til sidst publicerede regeringen den 7. april 1989 en lov om ophævelse af NDLS, med

regeringen og havnemyndighederne bevæbnet med en otte ugers strategi, som kunne nedbryde hvilken som helst havnestrejke.⁶ Som svar bad Ron Todd, daværende generalsekretær for TGWU, havnearbejderne gå tilbage i arbejde: den uofficielle aktion var ulovlig, og arbejdsgiverne i havnen tilkendegav straks deres hensigt om at bruge loven imod TGWU i tilfælde af en uofficiel stridighed, eller imod en hvilken som helst strejke imod NDLS, som påvirkede dem! Nu besluttede TGWU at beordre afstemning om en strejkeaktion, men de var bekymrede for den form, spørgsmålet skulle have: de besluttede at søge juridisk rådgivning om formuleringen af det spørgsmål, der skulle til afstemning, og undersøge, om aktionen i havnene faktisk kunne blive dømt som ulovlig sekundær aktion. Strejkeafstemningen blev holdt tidligt i maj 1989 og 74,3% af havnearbejderne stemte for at gå i strejke.⁷ Todd og TGWUs hovedbestyrelse afventede så, at højesteret skulle videresende dommen om, hvorvidt strejken ville være ulovlig, for kun at finde, at retten betragtede det som værende en politisk kamp, og at det derfor ville være ulovligt at gå i aktion mod havnens arbejdsgivere. TGWU appellerede med det samme afgørelsen, og ti dage senere oplyste Law Lords (juridisk kyndige medlemmer af Overhuset, SAA) TGWU om, at de kunne strejke. Nu appellerede arbejdsgiverne imidlertid og opnåede et forbud mod strejkeaktion: TGWU aflyste igen strejken, indtil dette spørgsmål kunne afklares.

Stillet overfor handlingslammelsen hos TGWUs ledelse annoncerede *the National Shop Stewards Committee*, der bestod af tilidsmænd i alle registrerede havne, en øjeblikkelig udvandring, og 2.000 havnearbejdere fra Liverpool, Tilbury, Bristol, Lowestoft og Newport gik i strejke. Todd appellerede øjeblikkelig til dem om at gå tilbage i arbejde, og efter en uge var kun Liverpool og Tilbury tilbage. I respekt for opfordringen til 'enhed' stemte Liverpool og Tilbury imidlertid for at gå tilbage i arbejde, indtil hele havnearbejdstyrken i de registrerede havne blev beordret i strejke. Faktisk erklærede Law Lords, at en

strejke ville være lovlig, men nu besluttede TGWU at tage afstemningen om med hensyn til strejkeaktion. Det gjorde de i juni og juli 1989, og der kom en anden afstemning om strejkeaktion.⁸ På dette tidspunkt var lovfor-slaget, som ophævede NDLS, imidlertid blevet hastet igennem parlamentet og blevet til lov, og med denne støtte, og over for udsigterne til, at fagbevægelsen ville komme med udflugter, gik arbejdsgiverne i offensiven: i Tilbury blev tillidsmændene fyret, og havnearbejderne i andre havne fik tilsendt breve, der meddelte, at de ville blive afskediget, med mindre de kom tilbage i arbejde. Efter tre uger var de eneste havnearbejdere, som stadig forblev i strejke, dem i Bristol og i Liverpool. Efter endnu tre uger, hvor Liverpool nu var alene, besluttede arbejdsstyrken ved Mersey-floden at vende tilbage i arbejde. Som Brian⁹ siger, under disse omstændigheder:

var Liverpool dømt til at føre kampen mere eller mindre alene, og det kunne vi ikke gøre, vi var dømt til undergang.

Afskaffelsen af NDLS var et betydningsfuldt nederlag for havnearbejderne og TGWU. Fagforbundets venstreorienterede ledelse, som havde fulgt en strategi, hvor de holdt fast ved anti-fagforeningslovene, havde tilladt arbejdsgiverne at isolere og gøre militante fagforeningsfolk til ofre, ødelægge NDLS-ordningerne og sende havnearbejderne tilbage til løsarbejde.

At arbejde på havnen i Liverpool 1989-95

I eftervirkningerne af striden blev industrien præget af tre signifikante tendenser: for det første forlod havnearbejdere industrien i et væsentligt antal, mellem 1989 og 1992 forlod omkring 80% af havnearbejderne erhvervet; for det andet var TGWU fuldstændig marginaliseret i de fleste havne, med mange af dets bedste militante tvunget ud; for det tredje blev arbejdet gjort til løsarbejde, en blanding af deltidsbeskæftigelse, 'flexible' arbejdsmøn-

stre og den eufemistisk benævnte 'multi-kvalifikation' (skønt i realiteten ofte en degradering af arbejdsopgaver) blev gennemgående i hele industrien.

Liverpool havn var imidlertid på nogle måder undtagelsen fra meget af dette. Havnearbejderne fra Liverpool har haft en lang historie med militante menige og disse traditioner – omend svækkede – blev reddet af arbejdsstyrken i eftervirkningen af 1989-kampen. Skønt antallet af havnearbejdere, som arbejdede på havnefronten, faldt væsentligt, forblev fagforeningen intakt, og mange af havneformændene forblev i erhvervet. Ikke desto mindre vidste både arbejdere og ledere, at balancen i styrkeforholdene var svunget dramatisk over i ledelsens favør. Selve den dag, de kom tilbage, blev hele arbejdsstyrken 'sat til at børste', sat til at feje dokkerne og varehusene overalt på havnen. Desuden skiftede deres arbejdstitel, alle ansatte skulle nu kaldes for havneoperations-arbejdere (*Port Operation Workers*), forkortet af MDHC til POWs.¹⁰ Symbolismen i begge handlinger undgik ikke de tilbagevendtes opmærksomhed. Tony beskrev situationen.

Den første dag efter vi kom tilbage fik alle tildelt en børste ... der var hundredvis af børster, som lå der ... de udgjorde en pointe ... de forandrede vores arbejdstitel ... til POWs ... de var symbolerne ... Jeg vidste, de var ude på at lave forretninger ... hvilket de også gjorde ... de bearbejdede arbejdsstyrken lige indtil ... 1994, da de påtvang os ... de nye kontrakter.

Den relative kontrol, som arbejderne havde over deres arbejde før 1989, betød, at selv om arbejdet var anstrengende, beskidt, og ofte farligt, så nød de det ikke desto mindre. Dette forandrede sig efter 1989. Mangelen på kontrol, forøgelsen af arbejdstid og den generelle demoralisering gav næring til en følelse af fortvivlelse, stress, ængstelse og generel mangel på arbejdstilfredshed. Willie, som havde arbejdet på havnen siden sidst i 1960'erne sagde:

Jeg elskede jobbet ... men jeg blev frygtelig ... de sidste seks måneder før konflikten var de værste seks måneder i mit liv på havnen.

Disse forandringer kan måske bedst understreges i relation til den stigende brug af skrevne advarsler imod arbejdere med tidligere rene disciplinærpapirer. I 1991 blev Torside-arbejdsstyrken rekrutteret til at arbejde i havnen. Havneformændene forsøgte at opretholde deres traditionelle rolle i udvælgelsen og var delvist succesfulde i deres anstrengelser. En af den aktuelle konflikts ironier er, at Torside arbejderne ofte var sønner af havnearbejdere, som arbejdede i Seaforth. Mens havnearbejderne klarede at opretholde en rolle i rekrutteringen af den nye arbejdsstyrke ved Torside, blev de imidlertid ikke rekrutteret til den samme betaling og de samme betingelser som andre havnearbejdere. I starten hævdede ledelsen, at dette var fordi folkene fra Torside gennemgik et lærlingeforhold, men deres betingelser nåede aldrig op på niveau med arbejderne i resten af havnen. Mick afslørede at:

da vi startede .. fik tillidsmændene at vide, at vi ville få disse kontrakter, blive optrænet og så, når der opstod jobs (i resten af komplekset), ville vi blive flyttet og få de bedre betingelser ... det skete aldrig.

Mens John forklarede:

det var ligesom et lærlingeforhold ... efter to eller tre års optræning ville vi få de samme lønninger som de andre ... det blev aldrig til virkelighed.

Arbejdsstyrken fra Torside blev faktisk i stigende grad brugt overalt i havnekomplekset, idet den arbejdede ved siden af andre havnearbejdere, udførte de samme opgaver, men for færre penge og med ringere 'arbejdsgoder'. John erklærede at:

... vi fik aldrig sygebetaling ... vi fik aldrig feriebetaling ... jeg arbejdede ved siden af de gamle havnearbejdere .. vi udførte det samme

Solidarity on the Waterfront

Support The Dockers

Join the

SOLIDARITY PICKET

Tuesday
19th December
6.00 am
 Seaforth Container Terminal
 Bootle Docks

500 Dockers continue their fight against casualisation and brutal sackings.
 They need our continued support and solidarity.
 Bring food, toys and any donations to the picket line.

STUFF THE BOSSES THIS CHRISTMAS

(Photostat 4)
Mass Picket leaflet
 75

Løbeseddel med opfordring til at støtte havnearbejdernes blokade.

arbejde som dem, men vi fik 135 £ om ugen, og de fik 250 £.

I generelle vendinger forringedes situationen i havnen endnu mere efter 1994 med påførelsen af nye arbejdskontrakter for majoriteten af

havnearbejdere. Disse kontrakter repræsenterede de klareste udtryk for løs ansættelse af arbejdskraften og havde signifikant ødelæggende konsekvenser for havnearbejderne, deres familier, og i den videste betydning, deres sociale liv. Deres kontrakter blev præget af to betydningsfulde træk. For det første skulle arbejdstimer beregnes over en tre ugers periode (på 117 timer), og for det andet kunne den daglige arbejdstid variere afhængigt af ledelsens behov og de behov, der udgik af skibsplanerne. Arbejdere kunne arbejde hvad som helst mellem fire og tolv timer om dagen, og ville ofte være usikre på deres arbejdstid, når de gik hjemmefra for at gå på et skift. De nye arbejdskontrakter betød, at de kunne arbejde seks hinanden efterfølgende tolv timers dage, før de fik en 'turnusfridag' midt i ugen, når venner og familie var på arbejde og børnene i skole. Alternativt, hvis der var meget lidt arbejde, og havnearbejderne havde arbejdet over tidligere på deres tre ugers cyklus, blev de sendt hjem efter fire timer, hvilket således reducerede deres muligheder for at opnå overtidbetaling. Folk kom lige fra natskift til deres 'turnusdag' og var derfor nødt til at sove på deres fridag. Endelig måtte folkene selv på deres fridag være parat til at tage på arbejde og forventedes således at være i nærheden af deres telefon. Som Doreen gør klart:

Vi får opringninger praktisk talt hver dag, som ændrer skift. 7 om morgenen til 3 om eftermiddagen bliver ændret til 7 om morgenen til 7 om aftenen, 3 om eftermiddagen til 11 om aftenen kan blive til 11 om formiddagen til 11 om aftenen eller nat. Dagen før en turnusfridag kan de ringe og ændre dit skift til 12 timer om natten, så bliver din fridag til en sovedag. Vi får opringninger på hans fridag, hvor han bliver bedt om at arbejde eller ændre de næste dages skift.

Susan beskrev nogen af de virkninger, disse processer havde på familielivet:

skiftene var frygtelige, de ændrede dem hele tiden. Han (hendes mand) kom hjem efter tolv

timers skifter og gik lige i seng, han så aldrig børnene ... de tog alting fra ham.

Under disse betingelser blev familieforholdene anstrengte. John lagde mærke til, at:

der var uger, når jeg havde arbejdet tolv timer om dagen 7 dage i ugen ... hvor jeg aldrig kunne se min familie ... se børnene ... Det var hårdt ved min kæreste, jeg kom hjem og var i dårligt humør, du ved tosset, og hvis min te ikke var på bordet, når jeg kom ind ... jeg havde ingen grund til at være misfornøjet med det, det var ikke hendes fejl, men det var bare den måde arbejdet påvirkede dig.

For Derek betød de nye kontrakter, at "du var som en livegen for dem".

Skønt havnearbejderne nok har lidt direkte, har stresset og belastningerne fra løsarbejdet påvirket hele familier. Som Doreen bemærker, har de påførte livsstile haft "sundhedsvirkninger; søvnløshed, tab af appetit, depression og stress" er i stigende grad et træk i havnearbejdernes familieliv. De pres, som løsarbejde skaber, opsummeres af Irene:

du kan ikke få et lån på baggrund af løsarbejde, du får ikke løse regninger .. du kan ikke spise løst, så hvad skal man stille op med det her løsarbejde?

Løsarbejdet griber ind i alle familielivets arenaer, og det er dette træk, der i kombination med den historie, som knytter sig til en stærk menig fagforeningsorganisation, som delvist forklarer, hvorfor havnearbejderfamilier var villige til at kæmpe i 28 måneder for at beholde jobs og forbedre arbejdsbetingelserne i havnen.¹¹

Kampagnen mod lock-out'en

Straks havnearbejderne var blevet fyret, lockoutet og erstattet af en arbejdsstyrke af skruetrækkere, krystalliserede striden sig til en lang 'positionskrig' mellem havnearbejde-

re, deres støtter og MDHC. Fra begyndelsen var striden organiseret gennem strejkekomiteen, som udgøres af medlemmerne i komiteen af de tidligere tillidsmænd og andre fagforeningsaktivister. Denne gruppe mødtes hver dag, og der blev holdt massemøder i det mindste en gang om ugen. Strejkekomiteens kampagne bestod af et antal strategier. Pladsen tillader ikke en tilbunds gående diskussion af de forskellige elementer, men her ønsker vi at fokusere på tre betydningsfulde komponenter: den 'britiske' kampagne, den rolle som 'Kvinder på havnefronten' spillede, og den internationale kampagne.¹²

(a) kampagnen i Storbritannien

Havnearbejdernes kampagne i Storbritannien reflekterede tre konkurrerende strategier. Først var der en lokalsamfunds kampagne, som tog sigte på at mobilisere en 'folkelig front' af lokale politikere, honoratiores og gejstlige til at lægge stemme bag støtten til havnearbejdernes sag. I stridens tidlige måneder så kampagnen for at opnå opbakning i den offentlige opinion ud til at bære frugt. Den lokale Liverpool-avis, *Liverpool Echo*, som ikke er kendt for radikalisme, blev oven i købet tvunget til at indrømme at:

MDHC må give agt på den voksende opinion ved Merseyside, der tilskynder til genansættelsen af havnearbejderne.¹³

Et sådant pres var delvist ansvarlig for det første tilbud om bilæggelse fremsat af MDHC i oktober 1995 med en skønsmæssig sum af 10.000 pund ex-gratia betaling til de tidligere direkte ansatte hos MDHC, men intet til hverken Nelson Freight eller Torside arbejdere. Dette tilbud var klart uacceptabelt for havnearbejderne, som klart afviste tilbudet på deres massemøde. Nogle af deres lokale støtter følte imidlertid, at det dannede grundlaget for en forhandlingsløsning, og som konsekvens heraf begyndte den 'brede koalition' at disintegrere.

Som konsekvens heraf blev der udviklet en anden strategi, som gjorde brug af 'traditionelle' kampmetoder i fagforeningerne udledt

af arbejdernes 'kamprepertoire'¹⁴. 'Symboliske' strejkevagter havde været placeret ved portene til havnen fra konfliktens første dag, men efter debat indledt af nogle havnearbejdere og tilhængere fra Socialist Workers Party (SWP) var der opbrud i retningen af at holde masseblokader ved dokkerne, hvor arbejdere fra andre industrier kunne tilslutte sig og vise deres solidaritet med den fyrede arbejdsstyrke. Endvidere startede havnearbejdere i tilslutning til denne strategi med at sende delegerede til kontorer, fabrikker og fagforeninger overalt i landet, idet de øgede opmærksomheden omkring konflikten og argumenterede for en finansiel og fysisk støtte til havnearbejdernes sag. En konsekvens var skabelsen af et netværk af 'Havnearbejdernes Støttegrupper' (*Dockers Support Groups*) tværs over landet.

Imidlertid skabte massekonfrontationerne ved havneportene visse problemer. For det første hævdede tillidsmændene, at det gav selskabet og skibslinierne tid til at lave alternative ordninger for de dage, hvor masseblokaderne blev sat i værk. For det andet brød masseblokaderne den eksisterende fagbevægelseslovgivning og indebar muligheden for lovhjemlet indgriben mod TGWU. For det tredje var truslen om lovhjemlet indgriben og mulige scener med konfrontationer ved blokadelinien også en trussel mod tillidsmændenes forhold til TGWU. Selv om konflikten var 'uofficiel', blev den kørt fra de lokale fagbevægelseskontorer, og der var en løbende kontakt med fagbevægelsens repræsentanter (som jævnligt henvendte sig til MDHC for at opnå en forhandlingsaftale). Endelig argumenterede tillidsmændene for, at konfrontation ved blokadekæden var 'upassende' med en aldrende arbejdsstyrke. I stedet udviklede havnearbejderne en særlig 'slå til og løb væk'-blokadetaktik. Hver uge ved massemødet plejede havnearbejderne at få en hemmelig blokade-turliste. Denne oplyste havnearbejderne om, hvornår der ville være 'normale' blokader (som opererede inden for loven), og hvornår der ville være masseblokader. Under sådanne masseblokader plejede havnearbejdere at samles ved portene og, som følge heraf, forårsage



I demonstrationen den 28. september 1996 deltog grupper fra hele landet som det fremgår af faner og bannere..



Havnearbejderne blokerede indkørslerne til havnen..

betydelig forsinkelse for fartøjer, der kom ind i havnen. Når så politiet, og i særdeleshed afdelingen for Special Operations (*riot police*, uro-politiet, SAA), ankom til stedet, ville havnearbejderne imidlertid bare marchere væk og derved undgå enhver konflikt. Formålet med disse blokader var at forsinke og forstyrre havnetrafikken, men sådanne taktikker standsede ikke havnens arbejdsgang. Endvidere betød nødvendigheden af hemmeligholdelse af tid og sted for blokaderne, at det var ualmindeligt vanskeligt for andre arbejdere at slutte sig til havnearbejderne og vise deres solidaritet.

Der var nogen debat om relevansen af og det passende i denne taktik under konflikten. Nogle havnearbejdere og deres tilhængere argumenterede for regelmæssige eller daglige masseblokader med henblik på at lukke komplekset ned, men det var ikke en strategi, som blev foretrukket af tillidsmændene. Den kendsgerning, at der var en sådan debat, understreger, at arbejdskonflikter og episoder med kollektiv aktion¹⁵ ikke er forudsigelige, rutinerede begivenheder, men at de i stedet er dynamiske hændelser, inden for hvilke de politiske perspektiver og aktioner hos forskellige sektioner inden for konflikten udformer resultaterne og de strategier, der skal følges.¹⁶

Endelig iværksatte havnearbejderne, efterhånden som kampagnen fortsatte, et antal højprofilerede stunts, hvis sigte var at offentliggøre konflikten, forstyrre havnens arbejdsgang og trække opmærksomhed til MDHCs uhæmmede angreb. Sådanne aktiviteter blev påvirket af taktikker, som var udviklet af 'øko-krigere' i forskellige miljø-kampagner i Storbritannien gennem de sidste par år. Således kædede havnearbejderne f. eks. sig selv til kraner og besatte taget af MDHCs administrationsbygning ved et antal lejligheder. Igen fordrede sådanne strategier forpligtelse og aktivitet fra en minoritet af havnearbejdere, men omfattede ikke den aktive deltagelse af alle havnearbejdere eller deres tilhængere og kammerater i fagbevægelsen i byen.

Disse tre strategier virkede gennem hele

konflikten i varieret grad, men de var ikke de eneste former for støtte, som havnearbejderne mobiliserede. Særlig betydningsfulde var de aktiviteter, som hustruer, partnere, søstre og døtre af havnearbejdere organiserede i kvindernes støtte-gruppe, Women of the Waterfront (WOW).

(b) Kvinderne på havnefronten

For første gang i en havnekonflikt dannede hustruerne, havnearbejderes kærester og mødre deres egen gruppe og indtog en aktiv rolle i kampen for jobs. De nedværdigende arbejdsvilkår på havnen efter 1989 havde en i stigende grad skadelig indflydelse på havnearbejdernes hjemmeliv. Kvinderne i WOW ønskede at understrege over for MDHC, at mændene havde deres familiers fulde støtte. Som Doreen McNally, leder af WOW, bemærker:

Jeg havde aldrig før været involveret i en konflikt på havnen, men denne her er helt anderledes ... når havnekommissionen trænger sig ind på dit familieliv, så inddrager de dig: ikke blot behandler de mændene dårligt, de behandler også familierne dårligt. Vi ønskede at vise dem, at vi vil ikke have vores liv taget til gidsel.

WOW blev skabt i konfliktens anden uge og var engageret i alle aspekter af kampen, inklusive fund raising, strejkevagt ved havneportene, nationale og internationale delegationsbesøg og mindre konventionelle aktiviteter så som det at sætte strejkevagter ved skruetrækernes hjem og hjem tilhørende skikkelser i MDHCs seniorledelse.

WOW blev et betydningsfuldt og uafhængigt element inden for strejken, som arbejdede i forbindelse med tillidsmændenes komite. Kvinderne bragte en række erfaringer fra tidligere beskæftigelse, fagforeningsaktivitet og politisk engagement med sig. Efterhånden som konflikten skred frem, indtog de en i stigende grad aktiv, offentlig og kampagneledende rolle.

Delvis som konsekvens heraf oplevede

kvinderne dramatiske forandringer i deres liv, både politisk og personligt. Deres involvering i konflikten gav dem selvtiliden til at udtrykke deres synspunkter offentligt og engagere sig i konflikten som aktive politiske aktører. For kvinderne var formålet med WOW at arbejde ved siden af mændene for at vinde konflikten, men det er også klart, at for mange af dem havde deres engagement i strejken ført til en dramatisk forandring i deres syn på verden og de roller og aktiviteter, de nu forventer at spille. Kampprocessen ændrede nu klart, i det mindste forbigående, forholdet mellem mænd og kvinder i havnesamfundet, og kvinderne i WOW blev noget nær den mest radikaliserede afdeling i konflikten.

(c) Havnearbejdernes internationale strategi

Et af de karakteristiske træk ved konflikten var havnearbejdernes internationale strategi.¹⁷ Havnearbejderne og tillidsmændene udviklede kontakter med tillidsmænd, havneledere i fagbevægelsen og fagforeningsledere i et antal havne og lande overalt i verden. Havnearbejderne vendte sig mod den internationale arbejdsstyrke af havnearbejdere for støtte, med henblik på at skaffe midlerne til at forhindre last adresseret til Liverpool i at blive behandlet, og som følge deraf ville forårsage maksimal forstyrrelse for MDHC. Dette resulterede i overordentlig stor moralsk, finansiel og praktisk international støtte og producerede solidaritetsaktion, som omfattede go-slows og boycott af skibe med Liverpool som destination eller udgangspunkt.

Der er to årsager til, at en sådan solidaritet blev opnået under konflikten. For det første, som tillidsmændene fra Liverpool har hævdet, er havnearbejde det samme overalt i verden, og internationalt arbejder havnearbejdere på skibe, som drives af de samme selskaber overalt i verden.¹⁸ For det andet, står havnearbejdere internationalt overfor et lignende voldsomt angreb som følge af privatisering og løsansættelse. Den svenske fagforeningsleder Bjørn Borg fortalte Liverpool-havnearbejderne, at løs-ansættelse og de-regulering var en

britisk sygdom, som kom fejende tværs igennem det internationale havnesamfund, og at det var nødvendigt, at det blev standset ved kilden (massemøde feb. 1996).¹⁹

Det seneste sådanne angreb foregår nu i Australien, hvor Australiens Maritime Fagforbund (MUA) er i konflikt med højrefløjssregeringen bestående af Federal Liberal Party og National Farmers Federation (NFF), der handler i fællesskab for at føre ikke-organiseret arbejdskraft til havnene. Disse omfatter NFF-ledere, som forpagter dele af havnefronten i Melbourne og opbygger deres eget stevedoreselskab med ikke-organiserede samt skabelsen og brugen af meget streng anti-fagforeningslovgivning. Nøgleforskellene mellem de australske selskaber og Liverpool-selskaberne er, at MUA har den fulde støtte fra Australian Council of Trade Unions og International Transport Federation omkring kravet om international boycott af laster, der håndteres af ikke-organiseret arbejdskraft.

Skabelsen af en international strategi kom tidligt i konflikten og var klart på plads før juli 1995. Den bestod indledningsvis af at sende delegerede tværs over kloden for at gøre opmærksom på konflikten og søge efter opbakning omkring havnearbejdernes sag. Den generelt positive modtagelse, som havnearbejderne modtog i havnene så langt borte som i Australien og både øst- og vestkysterne af USA overbeviste tillidsmændene fra Liverpool om, at denne internationale strategi skulle spille den centrale rolle i konflikten. Som en konsekvens af succeser på dette område var havnearbejderne i stand til at organisere en række internationale konferencer for havnearbejdere, hvis formål var at etablere et netværk af aktivister, som var i stand til at organisere solidaritet med et hvilket som helst medlem af det internationale havnesamfund, der stod overfor en trussel mod deres jobs eller arbejdspraksis. Den første internationale konference blev afholdt i Liverpool fra den 18. til den 23. februar 1996. Der var over halvtreds delegerede fra 17 lande, og 24 støtte- og solidaritetsresolutioner mellem havnearbejdere blev enstemmigt indgået, herunder en resolu-

tion, som lovede international afbrydelse af de skibe, som brugte havnen i Liverpool.

Konferencen blev udråbt som en stor succes af to grunde: for det første understregede den det niveau af international støtte, som havnearbejderne havde, og fremholdt muligheden af, at denne kunne blive brugt til at afbryde skibe, der brugte havnen i Liverpool. For det andet hævdede den havnearbejdernes selvtillid, idet den bestyrkede det argument, at samlede anstrengelser fra det internationale havnesamfund kunne vinde strejken for Liverpool-arbejderne.

Konferencen gav yderligere kraft til den internationale strategi, der bekræftede sin placering som den primære strategi i konflikten. Målet var at øge presset på MDHC ved at forhindre fartøjer i at bruge havnen i Liverpool. I særdeleshed blev der sat fokus på det amerikanske ACL (Atlantic Container Line) skibsfartsselskab, som var en af MDHCs storkunder. Tillidsmændene fra Liverpool sørgede for John Bowers, præsidenten for det amerikanske International Longshoremen's Union (ILU), som lovede at lægge pres på ACL for at få dem til at trække sig ud af Liverpool. Dette løfte blev afgivet adskillige gange gennem de næste par måneder, og da ACL faktisk forlod havnen den 26. juni 1996 blev dette set som en stor sejr for konflikten og en triumf for den internationale strategi. ACLs tilbagevenden mindre end en måned senere, den 23. juli, var klart et anslag mod moralen. Ikke desto mindre følte man stadig, at den oprindelige bedrift med at få dem til at forlade havnen kunne gentages, og at den internationale strategi var vejen fremad. Planlægningen af den næste del af kampagnen blev iværksat ved den anden internationale konference, der blev afholdt i Liverpool i weekenden den 31. august 1996.

Sigtet med august-konferencen var at producere en handlingsplan, som man kunne vinde konflikten med. Der var god tilslutning til konferencen, repræsenteret af en tværsektion af delegerede fra positioner i forskellige landes fagbevægelser. Konferencen var imidlertid overvejende sammensat af fagforeningsle-

dere snarere end menige havnearbejdere. Desuden var der nogle afgørende udeblivelser ved konferencen: for det første udeblev John Bowers, der heller ikke sendte nogen repræsentant fra sit forbund; fra Europa var der forventet tyske ledere, ligesom også Bob Beate (præsidenten for de belgiske havnearbejdere), men begge udeblev. Udeblivelsen af såvel den tyske delegation som Bob Beate blev af mange delegerede opfattet som et resultat af pres udøvet af International Transport Federation. ITFs rolle under konflikten har været en flertydig støtte og brudte løfter. Det er måske ikke uden forbindelse med den kendsgerning, at det største medlem af ITF er TGWU. Igen blev konferencen anset for meget succesfuld, og et antal resolutioner blev vedtaget, herunder en appel til ITF om at støtte konflikten, og en styringskomite blev dannet med henblik på at overskue og koordinere international aktion mod havnen i Liverpool, og international solidaritet blev organiseret med henblik på at markere stridens første år den 30. september 1996 med en aktion. Komiteens første formelle møde fandt sted i Paris den 28. oktober 1996.

Den 30. september 1996 blev der iværksat en række aktioner verden over. Disse omfattede møder på arbejdspladsen i adskillige havne i Spanien, begrænsede strejker i Le Havre, arbejdslangsomt i Montreal og 24 timer udvandring i en række danske havne. Dagen gav igen genlyd af succes og skabte en platform, hvorfra den internationale strategi kunne udvides.

En anden international aktionsdag blev afholdt den 20. januar 1997. Dette var en meget betydningsfuld begivenhed. Rækken af aktiviteter varierede: I Brasilien skrev havnearbejdernes fagforbund til brasilianske og fremmede skibsselskaber og bad dem om at overtale MDHC til at genansætte Liverpool-havnearbejderne og indbød til en national delegeretkonference med henblik på at diskutere effektiv boycott imod Liverpool-last; i Japan holdt National Council of Dockworkers Union samlinger på arbejdspladsen og 'tidsbegrænsede strejker' i 50 havne; i New Zealand opstillede



Den første store demonstration..

Den første internationale konference i februar 1996 med deltagelse fra mange lande, bl.a. Danmark..



søfolk blokader, som arbejdere på havnen nægtede at overskride, i de tre vigtigste containerhavne i Aukland, Wellington og Lyttleton forblev blokaderne på plads i en time, hvilket forårsagede betydelige forsinkelser for mange skibslinier; i Sverige blev alle containere tilhørende Atlantic Container Line (ACL) og det canadiske CAST selskab (de to største selskaber, der brugte Liverpool-dokker) gjort immobile af en 24 timer boycott; i Aarhus blev havnen lukket i 24 timer; i Holland og Belgien var der arbejds-efter-reglerne på fartøjer og skibslinier med forbindelser til Liverpool; i Quebec blev de kontorer, som tilhørte CAST og Canadian Maritime Company (CANMAR), besat, medens skibe blev afbrudt af fagforbundet, idet der blev arbejdet efter 'sundheds- og sikkerhedsnormer', medens, endelig, arbejdet standsede på alle havne på Amerikas vestkyst i *i det mindste* 8 timer. Som Los Angeles Times bemærkede:

var Pacific Rim Trade tvunget til at gøre holdt og dusinvis af mammut-lastskibe gjort ubeskæftigede i deres havn i mandags, da organiserede havnearbejdere fra Los Angeles til Seattle blev væk fra arbejdet på en éndages støttestrejke for havnearbejderne i Liverpool, England ... På Los Angeles-Long Beach havnekompleks, nationens travleste, blev 33 skibe enten siddende fast på ankerpladserne uden nogen til at håndtere deres last eller opankret i San Pedro Bugten uden noget sted at tage hen.²⁰

De forskellige aktiviteter til støtte for havnearbejderne i Liverpool forårsagede betydelige forsinkelser og omkostninger for de internationale skibsselskaber. En rapport i den amerikanske *Tribune Business News* (21. januar 1997) fremhæver de tab, der kom. Idet den citerede en kaptajn Karsten Lemke, vicepræsident for Zim-American Israeli Shipping Co., hævdede den, at forsinkelserne i Amerika den 20. januar "ville komme til at koste os millioner af dollars i forsinkelse",²¹ mens en anden kilde citeres for at anslå, at effekten på den amerikanske forretningsverden ville blive "en

halv billion dollars i omsætning ... lukket .. ned i kloakrøret."²²

I september 1997 blev der iværksat en aktionsuge mod skibsselskaberne med Liverpoolforbindelser. Bredden af støtte til havnearbejderne overalt i verden genspejles i den række af lande, som deltog. Aktionerne omfattede en én times strejke iværksat af All Japan Dockworkers' Union, arbejdsstop i Australien, vestkysten af Amerika og i Sverige og Danmark. Den mest bemærkelsesværdige begivenhed var havnearbejdere i ILWU, der nægtede at arbejde på 'Neptune Jade'. Dette skib og dets last blev gjort til skydeskive i Oakland i USA, fordi det havde forbindelser til Thamesport, England (hvilket havnearbejderne mente stod i forbindelse med MDHC, selv om dette spørgsmål stadig står uklart). De nægtede at losse skibet, som så overgik til Vancouver i Canada, hvor havnearbejdere igen nægtede at losse det. Skibet blev nødt til at gå til Yokohama i Japan for at blive losset, men de japanske havnearbejdere nægtede at håndtere lasten fra Thamesport.

Havnearbejdernes internationale strategi producerede en række bemærkelsesværdige begivenheder til støtte for arbejdsstyrken i Liverpool, og der er ingen tvivl om, at disse påførte skibsselskaberne og MDHC finansielle og organisatoriske vanskeligheder. Vanskelighederne med at koordinere og organisere sådanne begivenheder betød imidlertid, at reaktionen var ujævn, og det var vanskeligt at opretholde dens fremdrift. De støttende aktioner, som Liverpools havnearbejdere opnåede, er virkelig beundringsværdige og et vidnesbyrd om solidariteten blandt arbejdere overalt på jorden. På grund af de vanskeligheder, som er skitseret, var det imidlertid hele tiden usandsynligt, at denne strategi alene kunne besejre MDHC.

Støtte i Danmark

Den støtte, som havnearbejderne i Liverpool modtog fra både danske havnearbejdere og andre fagforeningsfolk i Danmark, var betydningsfuld gennem hele konflikten. Henven-

delsen til danske havnearbejdere om støtte fandt sted i december 1995, to måneder inde i konflikten. Denne støtte blev hurtig tilbudt og blev primært koordineret af Ole Møller, en havnetillidsmand fra Aarhus. Ialt syv delegationer af havnearbejdere og -kvinder fra Liverpool besøgte Danmark under konflikten. De danske havnearbejdere tog del i alle tre internationale aktionsdage, på de første to Aarhus, og København standsede arbejdet den pågældende dag, mens andre havne holdt to-timers arbejds møder.

I tillæg til havnearbejdernes støtte blev der etableret et antal støttegrupper i Danmark. Støttegrupperne blev stærkt involveret i aktiviteter med fund raising og organisering af møder for de delegationer, som kom fra Liverpool. I forening har havnearbejderne og støttegruppen skaffet over 100.000 £ til havnearbejderne fra Liverpool og deres familier.

Stridens afslutning

I maj 1997 ændredes Storbritanniens politiske geografikort. For første gang i atten år var Labour-partiet i regering, revet med til valgsejr på en underdønning af opposition mod år med destruktion af både velfærd og jobs under De Konservative. I henhold til en mangfoldighed af opinionsundersøgelser var de spørgsmål, som motiverede en Labourstemme, en opslutning om velfærd og beskæftigelse og en ende på den voksende ulighed i det britiske samfund og en afslutning på de meget strenge anti-fagforeningslove, som De Konservative havde indført fra 1980 og fremefter.²³ Det blev imidlertid hurtigt klart, at Labour i regering ikke ville opfylde ønskerne hos majoriteten af deres vælgere.²⁴ Anti-fagforenings-lovene blev ved med at eksistere, enlige forældre fik deres ydelser skåret ned, og der har været trusler mod de handicappedes og de ældres ydelser. For havnearbejderne bragte valg-resultaterne fornyet håb. Regeringen er den største enkelte aktieejers i MDHC, de kunne klart bruge deres indflydelse til at afslutte striden og sikre, at havnearbejderne blev genansat. Et andragen-

de blev udfærdiget. Det anmodede regeringen om at intervenere, og tusinder af underskrifter blev overrakt til regeringen. På trods heraf nægtede Labour-regeringen at intervenere i striden. Faktisk tilbød de stiltiende støtte til MDHC ved at give dem endelig tilladelse til at udvide deres drift ved at gen-udvikle og genåbne de gamle dokker i Birkenhead (den modsatte bred af floden Mersey til den eksisterende Liverpoolhavn) og udvikle jernbane-forbindelser og roll-on-roll-off faciliteter inden for Mersey-komplekset (*Liverpool Echo* 20. jan. 1998). Annonceringen af grønt lys for begge projekter var et hårdt slag for havnearbejder-kampagnen og understregede forpligtelsen overfor kapitalinteresserne fremfor arbejderbevægelsens interesser. Det skete en uge før den endelige aftale blev accepteret.

TGWU er et af de største fagforbund i Storbritannien. Gennem dets historie har havnearbejdere været centrale i udformningen af forbundet og været en af dets nøglesektioner. Forbundet organiserer arbejdere på en lang række vigtige arbejdspladser omkring Liverpool, herunder både Ford- og Heinz-fabrikkerne. Begge disse selskaber indskiber varer gennem Liverpool og fortsatte med at gøre det under konflikten. På trods af dette opfordrede TGWU aldrig deres medlemmer til at strejke eller boycotte varer, som kom ind i eller gik ud af havnen. Forbundet publicerede aldrig kampen aktivt, og mange af dets egne brancher hævdede ikke at kende til lockouten mange måneder efter, den var startet. Forbundets halvårslige konference i juni 1997 tilbød fuld støtte fra forbundet. Alligevel handlede forbundet gennem alle de 28 måneder på en måde, som undergravede havnearbejdernes kampagne, isolerede havnearbejderne og forhindrede (eller i det mindste prøvede på at forhindre) solidaritetsaktion. Fagforbundet nægtede at gøre kampen officiel under lockouten og nægtede at give arbejderne lockout-betaling. Ved talrige lejligheder søgte de at påtvinge arbejdsstyrken en bilæggelse, som ville have involveret dem i en accept af fratrædelsesbetingelser. I februar 1996 foretog de en postafstemning om et tilbud fra MDHC

imod tillidsmændenes ønsker, og i oktober 1997 (*Liverpool Echo* 25. okt. 1997) iværksatte de en anden postafstemning, men denne gang informerede de ikke engang tillidsmændene, før den fandt sted. Ved begge afstemninger blev tilbudene afvist af havnearbejderne. Denne aktion ved Bill Morris antyder det forringede forhold mellem havnearbejderne og TGWU-ledelsen, som med valget af Labour-regeringen syntes endnu mere optaget af at afslutte fremfor at vinde kampen, uden hensyn til omkostningerne for havnearbejderne og deres familier.

Fagforbundet stillede rigtignok nogle penge til rådighed for strejkekassen, men de blev givet tøvende og efter betragtelig konflikt med tillidsmændene. I januar 1998 fortalte forbundet havnearbejderne, at de ikke længere kunne garantere for flere penge til strejkekassen og anbefalede havnearbejderne at acceptere MDHCs tilbud om aftrædelsesbetalinger. De gjorde det klart, at en afvisning ville medføre, at forbundet ville trække sig ud af forhandling til havnearbejdernes bedste.

Den 26. januar 1998 afsluttede havnearbejderne pludselig deres kamp. Mange af dem stod overfor desperat fattigdom: mange goder, som var købt på højere købe-aftaler, var blevet returneret, lejer og pantebreve var ikke blevet betalt, opsparinger brugt op, den daglige overlevelseskamp var blevet intens. Under disse omstændigheder og overfor fagforbundets pres for en accept af MDHCs endelige tilbud og Labour-regeringens indgreb for at afstive MDHCs langsigtede projekt, Mersey-komplekset, anbefalede tillidsmændene aftalen. Tilbudet var en fratrædelsesbetaling på op til 28.000 £ pr. mand for de havnearbejdere, der tidligere havde været direkte ansat hos MDHC, Nelson Freight-arbejdere modtog 2.000 £, men til de unge Torside-arbejdere var der ingenting. På massemødet, hvor anbefalingen blev fremlagt, var der en ophedet debat. En minoritet af arbejdere (ca. 40 af de tilstedeværende 400) talte og stemte imod aftalen. Først Terry, hvis vrede var rettet mod Tony Blairs ny Labour-regering. Han sagde:

Vi har en Labour-regering, som har siddet i ni måneder. Regeringen er den største aktieholder i MDHC. Der var en masse håb sidste maj, at en Labour-regering ville gøre noget for os. Men Blair har ikke løftet en finger for at hjælpe. Blair siger, at han styrer en folkeregering i majoritetens interesse. Men han lytter til en rig minoritet – den slags mennesker, som styrer dette land.²⁵

Mickey derimod, drager på trods af nederlaget den konklusion, at 'kampen fortsætter':

De 500 mænd og deres familier tabte ikke denne kamp. TGWUs ledere, Labour-partiet og TUC tabte den. Jeg taler for mig selv, men jeg kunne tale for hver eneste havnearbejder og hans familie, når jeg giver min dybest mulige tak til enhver, som gav penge og støttede os her og overalt i verden. Uden støtten fra almindelige mennesker ville vi ikke have holdt ud så længe som vi gjorde ... Vi var oppe imod det kapitalistiske system. Mit budskab til alle, som støttede os, er, at kampen fortsætter.²⁶

Oversat af Svend Aage Andersen

Noter

1. Se *Daily Post* (Liverpool) 27. januar 1998, p. 20.
2. Se f. eks. Taplin, E (1985) *The Dockers' Union* Leicester, University Press; Turnbull, P & Wass, V. (1994) "The greatest game no more – Redundant dockers and the demise of dock work" *Work, Employment and Society* 8 (4): 488-506; Turnbull, P; Woolfson, C & Kelly, J. (1992) *Dock Strike: Conflict and Restructuring in Britain's Ports* Aldershot: Avebury; Wilson, D. F. (1972) *Dockers*, Suffolk, Fontana; Hunter, B. (1994) *They Knew Why They Fought*, London, Index. Lavalette, M & Kennedy, J. (1996) *Solidarity on the Waterfront* Liverpool, Liver Press.
3. Havnearbejderne og deres familier lever ikke længere i rumsligt distinkte områder, men er blevet spredt over hele byen. Vi bruger termen 'havnesamfund' for at referere til deres familie-bånd og traditioner inden for erhvervet.
4. Wilson, *op cit.* pp. 27-28.
5. Se Turnbull et al. *op cit.*

6. *ibid.*
7. Hunter *op cit.*; *Socialist Review* June 1989.
8. *Socialist Worker* July 1989.
9. Medmindre der refereres til andre kilder, er citater fra havnearbejdere uddraget fra interviews med forfatterne som har fundet sted gennem de sidste to år. Båndene opbevares i Department of Sociology, Social Policy and Social Work Studies.
10. På engelsk refererer initialerne POW normalt til "Prisoners of War" (Krigsfanger, SAA).
11. For videregående diskussion af de sociale omkostninger ved overgangen til løsansættelse af arbejdskraften, se Lavalette, M & Kennedy, J "Casual Lives? The social effects of work casualisation and the lock out on the Liverpool docks" *Critical Social Policy* Vol 16 (3) (Aug 1996).
12. For en fyldig diskussion af disse spørgsmål se Lavalette and Kennedy 'Solidarity on the Waterfront' *op cit.*
13. Lederkommentar, 'Time for healing' *Liverpool Echo* 11. oktober 1995.
14. Tilly, C (1995) *Popular Contention in Great Britain 1758-1834* Cambridge: Harvard University Press.
15. Klandermans, B (1997) *The Social Psychology of Protest* Oxford: Blackwell.
16. Disse temaer udforskes i Barker, C & Lavalette, M.
17. Denne strategi opsummeres bedst i forskellige numre af the *Docker Charter*. Se f. eks. "Dockers win worldwide backing" *Dockers Charter* No. 2 Dec. 1995; "The World is our picket line" *Dockers Charter* No. 3 Jan. 1996; "Globalization" *Dockers Charter* No. 6 May 1996.
18. Mersey Port Strike Committee (1996) *Never Cross A Picket Line* (Liverpool) p. 15.
19. Alle massemøder er blevet båndoptaget af de nærværende forfattere og vil blive gemt og placeret på Liverpool University Library ved konfliktens afslutning. Her gives referencen til datoen for det massemøde, på hvilket bemærkningerne blev gjort og/eller argumenterne blev fremført.
20. *Los Angeles Times*, 21. januar 1997.
21. Karsten Lemke, vice-præsident, Zim-American Israeli Shipping Company, citeret i *Tribune Business News* 21. Januar 1997.
22. Mike Johnson, præsident for the Port Intermodal Operators Association, citeret *ibid.*
23. C.f. Harman, C (1997) "Thinking it through" *Socialist Review*, juni 1997.
24. De fortsatte angreb på enlige forældre, pensioner og handicap-ydelser.
25. Citeret i *Socialist Worker* 31 januar 1998 p. 3.
26. *Ibid.*

Abstract

Michael Lavalette and Jane Kennedy: The return of casual work. Dockers, trade unions and the lock-out in Liverpool, 1995-1998, *Arbejderhistorie* 3/1998, p. 23-41.

Lavalette and Kennedy present in the article an account of the 28 months' long fight by 500 Liverpool dockers for reinstatement when on September 25th 1995 they were locked-out after they refused to carry-out work which broke the existing contractual agreements. The article starts by sketching the background to the lockout and therefore Lavalette and Kennedy first describe the development of harbour work in Great Britain in the post-war period which led to the abolition of casual work through a new scheme with permanent employment under the National Dock Labour Scheme (NDLS) from 1967. The direct roots of the conflict in question are to be found in the arrangement in 1987 which followed the dissolution of the NDLS, and which can be seen as an expression of the tendency of the time towards casualisation, 'flexibility', and deregulation. The article describes the changed conditions which followed the introduction of the new 'flexible' work pattern as well as the consequences this has had for the dockers' family life. In the last part of the article Lavalette and Kennedy detail various elements in the dockers' fight for reinstatement: the campaign of trade unions and local community in Great Britain, the international aspect of the fight – including the Danish support given to the campaign – and the role which women's support groups played. On January 26th 1998 the dockers surprisingly ended their struggle and the authors conclude the article with an assessment of the probable implications of their defeat.

Michael Lavalette og Jane Kennedy, lecturers, Department of Sociology, Social Policy and Social Work Studies, Liverpool University, Liverpool eller

Michael Lavalette, 10 Yewlands Crescent, Fulwood, Preston, PR2 QS. E-mail: lavalett@liverpool.ac.uk