

HAMN 1.10 ARBETAREN

**SÄMJA I GÖTEBORGS HAMN
FINSKA HAMNSTREJKEN ÖVER
SISTA HENKES STÄNKARE
TREPARTSSAMTAL OM AVTAL**

” Loui Eriksson bor i Dallas och tjänar miljoner i NHL. Vi spelade ishockey tillsammans i Lerums BK på pojklagsnivå. Jag blev kvar här jag, så det säger väl en del om våra olika talanger...”

JOHN ANDERSSON

LEDAREN:

Komplicerade treparts-samtal om hängavtal

ETT FACKFÖRBUND SOM SVENSKA Hamnarbetarförbundet som inte tillhör någon central organisation, som LO, har en mycket speciell situation på svensk arbetsmarknad. Har den fackliga organisationen dessutom under hela sin existens trots sin relativa storlek förvägrats ett rikstäckande kollektivavtal så blir läget än mer unikt.

VI SKALL KOMMA IHÅG ATT HELA DEN sk svenska modellen och den svenska arbetsmarknadslagstiftningen bygger på kollektivavtal. Medbestämmandelagen, förtroendemannalagen, lagen om styrelserepresentation, för att nämna några, ger hyggliga rättigheter till kollektivavtalslutande organisationer men mycket få sådana till fack utan kollektivavtal. Man kan som en kort sammanfattning säga att hela denna lagstiftning bygger på den svenska modell där det är de stora etablerade organisationerna på arbetsmarknaden som gör upp om avtal och spelregler och övriga "göre sig icke besvär". På grund av detta är Svenska Hamnarbetarförbundet, genom att vi organiserar minst hälften av landets hamnarbetare, något av en anomali; en orimlighet på arbetsmarknaden – något sådant skall inte kunna förkomma.

NU FINNS SVENSKA HAMNARBETARFÖRBUNDET och därför blir det ännu orimligare att förneka vårt förbund möjligheten att teckna kollektivavtal. Detta har också hamnarbetsgivarna blivit alltmer medvetna om under senare år och deras organisation Sveriges Hamnar har riktat ett erbjudande till Svenska Hamnarbetarförbundet om ett häng-/kollektivavtal som diskuterats mellan parterna sedan tidig höst 2009. Tidsutdräkten beror på flera olika faktorer men vi skall komma ihåg att detta är en mycket komplicerad fråga att hantera. En av dessa faktorer är naturligtvis närvaron av en tredje part, Svenska Transportarbetareförbundet, som är kollektivavtalspart på den fackliga sidan. Det för Hamnarbetarförbundet mest önskvärda är naturligtvis att som likvärdig part på den fackliga sidan teckna ett med Transport gemensamt avtal.

EN ANNAN VÄSENTLIGHET ÄR ATT VARE SIG vi eller arbetsgivar-sidan är vana vid att hantera en kollektivavtalssituation mellan parterna. I avsaknad av kollektivavtal har det inte funnits någon fredsplikt och detta faktum har vi ibland tvingats utnyttja. Enligt ovan så gäller arbetsmarknadslagarna endast i begränsad omfattning för en facklig organisation utan kollektivavtal och t ex förhandlingsskyldighet enligt medbestämmandelagen har arbetsgivaren bara mot den avtalsslutande fackliga organisationen (förutom i individfrågor enligt Mbl 13 §). Detta blir en fullständig

orimlighet i de hamnar där Hamnarbetarförbundet organiserar en majoritet av hamnarbetarna, eller t o m i vissa fall samtliga. Svensk lagstiftning blir då alltför uppenbart diskriminerande och stridande mot allmän rättsuppfattning. Skall verkligen en organisation med endast ett fåtal eller inte ens någon medlem tillåtas monopolisera kollektivavtalsrätten och förhandlandet enligt Mbl 11§?

VI SKALL NATURLIGTVIS INTE BLUNDA för det faktum att det i vissa fall är en fördel att stå utan kollektivavtal och därmed fredsplikt. Vi har under senare tid sett grupper av arbetare som, för att skydda sina avtalsenliga rättigheter och t o m anställningar, tvingats vidta olovliga konflikter. Arbetare på Lagena sades upp för att, enligt företagsledningens planer, ersättas av bemaningsföretag. Och renhållningsarbetarna i Stockholm skulle tvingas till längre arbetstider och lägre lön efter en upphandling i den heliga konkurrensens namn. Vi hade här två grupper av arbetare med den medvetenhet och sammanhållning som är nödvändiga förutsättningar för en framgångsrik facklig kamp.

MÅNGA ANDRA ARBETARE HAR TVINGATS från sina jobb eller fått sina villkor kraftigt försämrade i avsaknad av facklig kraft genom bundenheten till fredsplikt och fackförbund som ser som sin främsta uppgift att förvalta kollektivavtalet snarare än att ta strid för medlemmarnas rätt och villkor. Också Hamn4an i Göteborg tvingades vidta stridsåtgärder mot en arbetsgivare som inte ville förhandla med majoritetsorganisationen. Förhållandet i Göteborgs hamn är nu åter på väg att normaliseras och arbetsgivarna i de tre bolag som nu driver verksamheten i hamnen tycks vinnlägga sig om ett konstruktivt förhållningssätt mot den fackförening som är representativ för hamnarbetarna i Göteborg.

EN FACKLIG ORGANISATION MÅSTE KUNNA anpassa sig efter de förhållanden som gäller i varje given tid och situation. Vi i Hamnarbetarförbundet har visat att vi klarar av att vara ett för hamnarbetarna attraktivt fackligt alternativ trots att vi i stort stått utan kollektivavtal i 38 år. Denna attraktion ligger snarare i förbundets struktur som gräsrotsorganisation i vilken medlemmarna har ett direkt inflytande och där avdelningarna har en relativ autonomi i förhållande till förbundet – detta var en grundval vid förbundets bildande 1972. Vi är säkra på att vi genom vår organisatoriska uppbyggnad och medlemmarnas medvetenhet och engagemang också klarar av den nya situation som skulle uppkomma om Svenska Hamnarbetarförbundet skulle komma att omfattas av Hamn- och stuveriavtalet som avtalstecknare.

Björn A. Borg



Svenska Hamnarbetarförbundet är ett fristående fackförbund för arbetare inom hamn- och stuverinäringen, samt arbetare med likartade arbetsuppgifter.

Förbundet bildades i Örnsköldsvik 1972 och har idag 22 avdelningar med medlemmar i 24 hamnar samt på land- och flygterminaler. Målsättningen för Svenska Hamnarbetarförbundet är att främja medlemmarnas fackliga, ekonomiska, sociala och kulturella intressen. Detta sker bl a genom att verka för löntagarnas bestämmanderätt i företagen och krav på produktionens styrning i sådan riktning att löntagarnas och samhällets intressen tillgodoses på bästa sätt. Förbundet skall också verka för sociala reformer för välfärdssamhällets utveckling och solidaritet med arbetarklassen såväl inom som utanför landets gränser.

För ytterligare upplysningar kontaktas den lokala avdelningen eller förbundskontoret i Stockholm, tel 08-667 32 50. Hamnarbetarnas A-kassa nås på telefon 031-51 54 11 gällande ersättningsärenden och i övriga frågor på telefon 08-667 32 60.
Hemsida: www.hamn.nu

HAMN ARBETAREN

REDAKTION:

Ansvarig utgivare:
Björn A. Borg

Chefredaktör:
Mikael Ödesjö

Fackredaktör:
Björn A. Borg

Grafisk form:
Jonas Johnsson

Postadress:
Hamnarbetaren,
Runmarö Söderby 610
130 38 Runmarö
Tel: 070-527 09 19
Fax: 08-667 84 47

Prenumeration:
100 kr/år

Utkommer:
4 gånger/år

Upplaga:
3 000 exemplar

Produktion:
Mandarin
Box 19019
152 25 Södertälje
Tel: 08-554 246 70
Fax: 08-550 850 80

Tryck:
Grafiska Punkten, Växjö

Adressändring?
När Du ändrar adress skall
Du meddela detta till:
Sv Hamnarbetarförbundet,
Södra Hamnvägen 42,
115 41 Stockholm

INNEHÅLL 1.10

Profilen John Andersson
*John vill vara med och
påverka genom facket s.28*

Norrköping
*Hamnreportage
Sverige s.14*

Dunders Värld
*De bortglömda
splitvedsjäntorna,
del 2 s.27*

Avdelningarna runt
*Hur är läget i hamnen?
s.18*

**Inga fler
Henke's
Stänkare
s.24**

Lossat s.4
A-kassan s.5
Grattis s.6
Världen runt s.7
Charleston s.8
Arbetsmiljö s.9

Ny torrhamn planeras i Helsingborg

Helsingborgs hamn vill bygga en torrhamn för godshantering utanför Helsingborg. Den yta hamnen disponerar i dag är dyr att hantera gods på och går inte att utvidga. En möjlig plats att växa på är intill järnvägen vid Långeberga.

– Här finns det en stor potential att låta järnvägen ta hand om större volymer, inte minst miljömässigt. Det är ett nödvändigt steg med tanke på de begränsade ytor vi har i hamnområdet, säger PO Jansson, vd Helsingborgs hamn till Helsingborgs Dagblad.

Redan nu använder Göteborgs hamn och andra storhamnar i EU liknande torrhamnar. Även om Helsingborgs hamn klarar dagens godshantering, är situationen inte hållbar på sikt.

Det är oklart hur stor anläggningen blir, men det kan handla om allt från 10 000 till 50 000 kvadratmeter, med plats även för andra aktörer.

Det Helsingborgsbaserade fastighetsbolaget Brinova kan vara kandidat att bygga och äga logistiklokalerna, med hamnen som hyresgäst.

Varning för dålig luft

Våra kollegor, hamnarbetarna i Luleå, vill framföra en varning om stora problem med syrebrist ombord på fartyget Nassauborg.

Besättningen är medveten om problemet, och de ventilerar så gott det går, men det tar väldigt lång tid. Därför är det viktigt att kontrollera luftkvaliteten innan man beträder lastrummen, för att slippa råka ut för en obehaglig olycka. Ett sätt att undvika incidenter är att ha någon form av mätare med sig när man går ner i lastutrymme.

Mätare bör för övrigt alltid medföras i alla typer av båtar. Det är en billig livförsäkring.



GÖTEBORGS
HAMN

Parterna sams i Göteborgs hamn

Svenska Hamnarbetarförbundet och hamnarbetsgivarna Göteborgs Hamn AB, Gothenburg Car Terminal AB, Skandia Container Terminal AB och Älvsborg Roro AB har enats om att gemensamt dra tillbaka talan i samtliga rättstvister mellan fack och arbetsgivare. Parterna drar tillbaka alla pågående rättstvister om bland annat uppsägningar och turlistor. Skandiahamnen återanställer 20 personer till en början på ett halvår med målet att kunna ge fast anställning.

Förlikningen är ett led i den gemensamma ambitionen att etablera ett konstruktivt förhandlingsklimat som ska förbättra arbetsmiljö, trivsel och produktivitet inom stuveriverksamheten, heter det i gemensamt pressuttalande.

Ordföranden för Hamnfyran, Peter Annerback säger till Västekot,

att förhandlingssituationen förbättrats och arbetsmiljön i Skandiahamnen blivit bättre och att förbättringsarbetet i hamnen fortsätter.

– Fackföreningen upplever förhandlingssituationen på arbetsplatsen som alltmer positiv. Med förestående återanställningar, beroende på ökade volymer tycker vi därför att det är läge att lägga allt fokus på framtiden, säger Peter Annerback, ordförande för Svenska Hamnarbetarförbundet avdelning 4 Göteborg.

– Det här är ett avslut som bidrar till nystart för hamnverksamheten. Det är väldigt bra för alla som arbetar i eller berörs av hamnens verksamhet att vi har arbetsro och en konstruktiv samverkan för ökad konkurrenskraft, säger Dwight Sjöstedt, vd för Skandia Container Terminal AB som är det största terminalbolaget i Göteborgs hamn.

Viktigt att tänka på kring a-kassans ändrade rutiner

Hamnarbetarnas a-kassa ändrade sina rutiner när det gäller inbetalningen av medlemsavgifterna den 1 januari 2010. Det är ett stort projekt att ändra denna rutin efter över 30 år med löneavdrag. Vi på kassan har full respekt för detta. Åtgärden var dock nödvändig med tanke både på myndigheternas krav, säkra utbetalningar till arbetslösa medlemmar och kassans kontroll av sin egen verksamhet.



➤ Vi kan nu konstatera att omläggningen fungerat bra, även om det är svårt med information till så många. Av kassans 1500 medlemmar har drygt 800 valt att vi drar avgiften från konto med autogiro. Det är färre än vi förväntat oss, men vi hoppas att fler väljer autogiro för då sköter avgiftshanteringen sig självt och vi kan ägna vår tid åt att betala ut ersättning till våra arbetslösa medlemmar, vilket är huvuduppgiften för oss som arbetar med a-kassan.

100 hotas av uteslutning

Nästan alla har uppmärksammat att vi bytt avgiftshanteringen och har betalat in sina medlemsavgifter för januari och februari, men knappt hundra medlemmar har inte betalt och dem måste vi hjälpas åt att informera så att de inte blir uteslutna på grund av bristande betalning, vilket kommer att ske om man uteblir med även mars månads avgift. Reglerna om uteslutning regleras i lagen om arbetslöshetskassor och den måste vi följa. Vi på kassan kommer nu att kontakta varje avdelning och lämna uppgift om vilka som inte betalat avgift och be dem att kontakta medlemmarna och informera dem muntligt. Det är inte meningsfullt att skriva brev

igen och tro att informationen går fram. Vi har skickat ut tre brev och ett fjärde brev kommer troligtvis inte att ge något resultat.

Fyll i rätt summa...

Många har tyckt att det var förvirrande att vi först skickade ut brevet med autogiroanmälan och sedan skickade ut brevet med inbetalningsavvier för januari – mars. Det var dock nödvändigt eftersom det skulle ta tid att få autogiromedgivandena registrerade och godkända av bankerna, syftet med det senare brevet var också att informera om de avgifter som gällde från 1 januari 2010. I vissa fall har det både kommit in avgift som ni betalat in manuellt och samtidigt har det dragits avgift via autogiro för samma månad. I dessa fall har avgiften betalats för två månader och någon dragning via autogiro för kommande månad sker då inte.

Vid vår första avisering har alldeles för många aviserats arbetslöshetsavgift, det berodde på ett inställningsfel när systemet startades. Från nästa avisering i april kommer fler att få avi där det inte finns någon avgift ifyllt och där man själv får fylla i vilken summa man skall betala, utifrån om man skall betala arbetslöshetsavgift eller inte.

... och ange rätt konto

En del avgifter kommer in på felaktiga konton, som förbundets konton och a-kassans tidigare plusgirokonto och bankgirokonto, vilket ger ett onödigt extraarbete för oss och risk att avgifter inte registreras in i medlemsreskontran. Vi som arbetar på kassan kan inte heller hitta dessa avgifter som ni betalat in eftersom Jessica och jag inte har tillgång till några andra konton än just medlemsreskontran i vårt medlemsystem. Alla måste använda sig av de uppgifter som finns på inbetalningsavierna, pengarna skall betalas till *kassans bankgirokonto 479-4673* och skall märkas med det referensnummer som finns på respektive månads avgiftsavi.

Till sist vill vi tacka er för er medverkan så att vi fått avgiftshanteringen till stånd och ert tålamod när det blivit fel i vissa fall. Ibland känns det som jag pratat med varje medlem flera gånger de senaste månaderna, men det är bra, hellre att ni frågar en gång för mycket än att ni inte hör av er, så att vi kan klara ut oklarheter!

**Karl-Henry Andersson,
Kassaföreståndare**

Hot och trakasserier mot indiska hamnarbetare

Hamnarbetarna i Mumbai (Bombay) i Indien har både hotats och misshandlats av hamnbolagets lakejer när de hävdar sin rätt att ansluta sig till fackföreningen. Det hävdar det indiska transport- och hamnarbetarfacket, TDWU, som kräver att hamnarbetarna ska kunna gå med i facket och att hoten och trakasserier mot de fackligt aktiva upphör.

Ny Zeeländska hamnarbetare oroas över entreprenadplaner

Sedan planer på att hamnjobben i Nya Zeelands största hamn, Auckland, offentliggjorts har hamnarbetarna signalerat stor oro och kritik. Garry Parsole, ordförande i hamnarbetarfacket i Auckland reagerar starkt mot entreprenadplanerna vilka han menar äventyrar hamnarbetarnas arbetsförhållanden som redan idag är bland de mest "flexibla" i hela landet.

Kurs för blivande förhandlare

Hamnarbetarförbundet genomför en avtalskurs, som kommer att hållas för 15 deltagare på Runö Kursgård den 31 maj – 2 juni. Kursen vänder sig till de ansvariga för förhandlingar i förbundets olika avdelningar.



KURSDAGS PÅ RUNÖ
KURSGÅRD MELLAN
31 MAJ OCH 2 JUNI.

GRATTIS!

98 ÅR

Anders Johansson, Västra Frölunda 26/5

94 ÅR

Stig Plomgren, Göteborg 25/4

93 ÅR

Alfons Wallin, Uppsala 25/2
Karl Johansson, Göteborg 17/4

91 ÅR

Ingvar Thorn, Västra Frölunda 30/6

90 ÅR

Frank Karlsson, Dingle 15/6

85 ÅR

Lennart Granström, Solna 20/4
Kjell A J Forsgren, Bjästa 20/5
Bertil Karlsson, Holmsund 21/5
Kurt Nylander, Älmhult 23/6

80 ÅR

Miriam Noréus, Holmsund 2/4
Yngve Thudin, Västerås 1/5
Bengt Arne Pettersson, Bromma 3/5
Kurt Ingvar Petersson, Halmstad 9/5
Harry Nicklasson, Mönsterås 2/6
Jens Eriksson, Oxelösund 21/6

75 ÅR

Rune Rundh, Helsingborg 7/4
Bertil Karlsson, Landvetter 28/4
Sven Erik Redin, Norrala 5/5
Kjell Bengtsson, Karlshamn 16/5
Gunnar Boström, Holmsund 27/5

Lennart Wahlman, Sölvesborg 30/5
Eiluf Nielsen, Göteborg 10/6
Stefan Lindkvist, Skellefteå 24/6

70 ÅR

Bengt Strömberg, Enköping 11/4
Kjell Andreasson, Stenungsund 17/4
Sture Karlsson, Hönö 20/4
Hans Rune Olofsson, Holmsund 26/4
Björn Dahlström, Vikbolandet 1/5
Sten Callin, Göteborg 3/5
Rolf Göran Karlsson, Alnö 8/5
Hans Gustavsson, Askim 9/5
Ray Sundqvist, Stockholm 12/5
Tomislav Kostovski, Göteborg 13/5
Kurt Holst, Torslanda 16/5
Acke Brolin, Göteborg 25/5
Lennart Hansson, Sävedalen 28/5
Bernt Spolander, Holmsund 12/6
Lars Olof Andersson, Hisings 20/6
Kenneth Nordlund, Floda 26/6
Torne Karlsson, Helsingborg 26/6
Jorma Persson, Halmstad 27/6

65 ÅR

Stellan Karlsson, Lysekil 7/4
Mats Strömberg, Halmstad 13/4
Karl Ingvar Andersson, Kvibille 14/4
Dan Gustavsson, Öckerö 22/4
Torvald Olofsson, Lövsånger 24/4
Leif Blom, Sjövik 9/5
Kjell Kaborn, Älvängen 16/5
Dan Wennberg, Nygård 19/5
Urban Brorsson, Landskrona 25/5
Kjell Erik Berglund, Västerås 9/6
Jan-Erik Johansson, Jättendal 11/6

Hans Yngve Svensson, Hönö 19/6
Bo Sandén, Hisings Kärra 23/6
Ove Sjöberg, Ånäset 23/6

60 ÅR

Krister Berndtson, Kärna 11/4
Karl Gustav, Martinsson Asarum 12/4
Åge Sörensen, Hallstahammar 14/4
Max Boiardt, Söderköping 15/4
Jovan Kocev, Hisings Backa 16/4
Ingemar Johansson, Halmstad 28/4
Jan Erik Svensson, Helsingborg 4/5
Reine Larsson, Lerum 6/5
Pehr Claes Åhman, Vaxholm 14/5
Benny Österholm, Kvissleby 19/5
Sven Erik Gyllensvärd, Eldsberga 20/5
Per Lillemose, Laholm 25/5
Ilo Sekulovski, Frölunda 25/5
Lars Nordstrand, Sävedalen 15/5
Bernt Isaksson, Töre 15/5
Birger Bylund, Ramvik 21/5

50 ÅR

Tony Karlsson, Lillpite 7/4
Ulf Rosqvist, Helsingborg 10/4
Per Lindberg, Lysekil 8/5
Per Erik Tamrell, Råneå 13/5
Kari Laiho, Göteborg 22/5
Tomas Sandberg, Hemmingsmark 11/6
Dick Axelsson, Åby 14/6
Mikael Lindqvist, Oskarshamn 19/6
Lars Österholm, Sundsvall 21/6
Claes-Göran Borrman, Oxelösund 28/6

**Födelsedagsbok får Stefan Lindkvist,
Skellefteå som fyller 75 år den 24/6**

Världen runt:

Finska hamnstrejken över

Det pågår alltför många konflikter i världens hamnar. De gemensamma dragen i konflikterna är, i olika skepnad, stuveriernas vilja att gå över till daglönare eller timanställda hamnarbetare.



➤ I vissa länder, som Frankrike, Grekland och Spanien, blir staten motpart genom att tvinga genom regleringar eller märkliga privatiseringar av stuverier och hamnar. I andra länder, som Finland eller Irland sker det på en, i mina ögon mer ärlig, arbetsmarknad där mot-sättningen mellan arbete och kapital nått vägs ände.

FRANKRIKE

I Frankrike har ett antal kortare strejker lett till att regeringen inlett diskussioner med CGT om tvångsprivatiseringen av de stora containerhamnarna. Konflikten pågår under tiden och beslut har tagits om att ca 2000 kranförare ska föras över till privatägda bolag.

SPANIEN

Spanska Coordinadora ser positivt på resultatet av kommande förändringar av den "Ports Act" från 2003, som hamnarbetarna aktivt protesterat mot. Parlamentets nuvarande majoritet vill genomföra

förändringarna, vilket kommer att stärka hamnarbetarnas rätt till tryggare arbetsvillkor.

IRLAND

Irländska transportfacket SIPTU undertecknade ett avtal som i maj kommer att ha gett tillbaka jobbet till 11 av de 32 hamnarbetare som avskedades från Dublins containerterminal, MTL. De 32 avskedades juli 2009 på grund av att de strejkat.

COSTARICA

En IDC representant har åkt till Costa Rica för att se hur man bäst ska kunna stötta Costa Ricans hamnarbetare i det regeringsstödda angreppet mot hamnarbetarfacket.

FINLAND

I Finland avslutades en drygt två veckor lång och landsomfattande hamnarbetarstrejk som förtjänar ett förtydligande, då svenska media främst intresserat sig för

kundernas reaktioner på strejken.

Sedan 40 år finns en överenskommelse mellan finska transportfacket, AKT, och arbetsgivarna som reglerar anställningarna. Enligt denna ska stuverierna förhandla med AKT före uppsägningar, annars utgick en uppsägningslön på 12 månadslöner. Konflikten initierades av stuveribolagen, som gjort en nytolkning av den gamla överenskommelsen där stuverierna inte vill förhandla med AKT innan uppsägning av hamnarbetare och därtill halvera tiden uppsägningslön ska utbetalas. Parterna godtog förlikningsförslaget som blev bland annat innehöll ett nytt "omställningsavtal" för att reglera uppsägningar.

AKT tackade Hamnarbetarförbundet för stödet.

Anders Forsström



Internationell kongress och jubileum i Charleston

I början av år 2000 pågick en strid i hamnen i Charleston, South Carolina, USA mellan de fackligt organiserade hamnarbetarna och det danska rederiet Nordana. Rederiet hade beslutat sig för att, som en ren besparing, att anlita ett stuveriföretag som i sin tur inte anlidade de fackligt organiserade hamnarbetarna och följaktligen var utan kollektivavtal innebärande betydligt lägre löner.

➤➤ Hamnarbetarna som är organiserade i avdelning 1422 av International Longshoremen's Association, ILA, har funnits i Charlestons hamn sedan 1866 och tänkte inte frivilligt ge upp något jobb i här. De förklarade Nordanas fartyg i blockad och agerade blockadvakter vid portarna till hamnen.

Etablissemanget i det synnerligen konservativa South Carolina beslöt sig för att slå tillbaka mot hamnarbetarna, vilka utgör den enda egentliga fackliga kraften i en delstat där knappt 3 procent av den arbetande befolkningen är fackligt organiserade. Dessutom är så gott som samtliga medlemmar afroamerikaner vilket också har stor betydelse i en sydstat som South Carolina.

Protester hjälpte

I samband med att hamnarbetarna gick blockadvakt sattes stora styrkor delstatspolis in som slog till med stor brutalitet och ett antal hamnarbetare greps. Fem av dessa kom sedan att åtalas av den konservativa delstatsåklagaren Charles Condon

som såg sin chans att göra politiska vinster och hamnarbetarna (varav en var en vit kille från avdelning 1771 för tallymän) hotades av fleråriga fängelsestraff.

En omfattande nationell och internationell kampanj av stor omfattning drogs igång av hamnarbetarfacket under ledning av dess ordförande Kenneth Riley för att få "Charleston 5", som de kom att kallas, frisläppta. Efter omfattande protester från fackliga, politiska och medborgarrättsorganisationer friades de fem hamnarbetarna.

Peter Shaw omvald

Då nu tio år gått sedan dessa händelser organiserade avdelningarna 1422 och 1771 ett jubileum och i samband med detta höll International Dockers Council (IDC) sin 4:e kongress allt under en vecka i slutet av februari i Charleston. Veckan inledes med möte för IDC:s Europazon där Peter Shaw omvaldes som Zone Koordinator (ordförande). På själva världskongressen avgavs rapporter från de olika zoner i vilka IDC är indelat och valdes

Antolín Goya från spanska Coordinadora om som General Coordinator.

Ännu starkare fackgemenskap

Efter det fackliga kongressandet vidtog program för att manifesteras att 10 år flutit sedan den framgångsrika kampanjen för att fria Charleston 5. Under två dagar hölls anföranden av prominenta gäster och ägde flera paneldebatter rum i vilka Peter Shaw och undertecknad hade äran att delta i varsin.

Veckan blev en stark manifestation för internationell facklig solidaritet och betydelsen av att vi är beredda att stötta varandra. Därför var det extra glädjande att representanter inte bara för IDC fanns närvarande utan också från ITF – den världsomspännande internationella transportarbetarfederation som Svenska Transportarbetareförbundet tillhör. Detta lovar gott för en ännu starkare internationell hamnarbetarfacklig rörelse i framtiden.

Björn A. Borg

Utredningen om dödsolyckan i Slite läggs ner:

Slipad förhållningsteknik bakom beslutet

Att inte tillsätta signalman kan vara en lysande affär för hamnarna. Personalkostnaden för kranen halveras ju. På sikt finns här miljoner att spara. Priset betalar de som jobbar i lastrummet. På mindre än fyra år har två lik lyfts iland.

➤ Den första olyckan är väl känd – för oss som vill veta. I november 2003 klämdes en 58-årig trotjänare till döds av en kranskopa när man lossade lös gips från ett fartyg i Åhus hamn. Kranföraren såg honom inte – och där fanns ingen signalman. Olyckan fick ett segt efterspel i rätten. Punkt sattes först i maj 2007 när Högsta Domstolen fällde vd:n för Åhus Hamn & Stuveri AB för arbetsmiljöbrott.

Som arbetsmiljöreporter har jag genom åren läst otaliga polisutredningar om arbetsolyckor. De blir offentliga när någon åtalas. Då får man ofta svart på vitt om interiörer man knappt haft en aning om. Åhusutredningen var den dittills ruggigaste jag läst. Hamnen hade under en rad av år systematiskt skippat signalmannen. Det var inte fråga om ifall en olycka skulle ske – bara om när...

Kranföraren tar inte rast

Nu har jag gått igenom en utredning som är hackat värre. Den gäller en nästan identisk dödsolycka vid Cementas hamn i Slite.

Valborgsmässoafton 2007. Ewald O ligger inne. Flagg: Antigua och Barbuda. Besättning: rysk och ukrainsk. Folk från Cementa lossar naturgips med skopa i brokran. Bobcat och två lämpare i akter rummet. Däremot ingen signalman. Betting på båten. Lots beställd till klockan 13.00. Akterkant klar, kranen arbetar på förkant.

I rummet finns även fyra besättningsmän som finsopar.

Klockan 11.45 går Cementas folk på lunch. Alla utom kranföraren. Han fortsätter att köra.



I SLITE HAMN HAR MAN LÄNGE SYSTEMATISKT SKIPPAT SIGNALMAN, SÅ DET VAR INTE FRÅGAN OM EN OLYCKA SKULLE SKE, BARA OM NÄR.

– Om man inte passar lotstiden får lotsen vänta och det kostar pengar för antingen båten eller Cementa, säger han senare i förhör.

Skopan knäcker nacken

Besättningsmännen blir kvar i rummet. Den 58-årige matrosen Nikolaj Jeganov går upp på giphögen, i landsidan där kranföraren inte ser. Troligen ska han hämta en aluminiumstång med krok för att krafsa ner lastrester. Kranföraren firar skopan där han står. Den träffar Jeganov och knäcker hans nacke.

Befälhavaren såg inte själva olyckan. Men hans tolkning är, att eftersom Cementas folk ombord gick på lunch så tog besättningen för givet att även kranföraren gjorde det. Utan signalman ingen vettig kommunikation.

Kranföraren fattar inte vad som hänt, utan svänger ombord för att ta en skopa till. Då rusar besättningsmännen fram och gestikulerar åt honom. Han tror att han av misstag fått tag i en stege eller en plåt, kör upp skopan och väntar i tio minuter. Sedan ringer han till mäklaren och ber honom fråga båten varför han inte får >

> fortsätta. Först på eftermiddagen får han, vid det första polisförhøret, veta att skopan dödats matrosen.

Så småningom kommer räddningstjänsten och den avlidne lyfts iland på bår – inuti skopan.

Polispatrullen som kommer på blåljuslarmet håller ett par korta förhör. Båten slutlossas och får gå.

Slopad signalman orsaken

Precis som i Åhus var det i Slite bara frågan om när olyckan skulle ske.

Under 17 år i yrket, och med grovt räknat 1500–2000 lossade fartyg, hade kranföraren aldrig "varit med om att man haft någon specifik luckvakt", vilket man ska ha enligt hamnarbetsföreskrifterna. Även efter olyckan fortsatte man utan signalman. Så lossade han själv ett tjugotal fartyg under tre månaders tid. En annan kranförare hade aldrig hört talas om signalman förrän han läste om det i lokaltidningen efter olyckan.

Polisförhøren tillsammans tecknar en nästan osannolik bild av en hamn som lever helt i sin egen värld, där hamnföreskrifterna inte tummas alltför ofta – hamnchefen läste dem först flera år efter att han tillträtt, och då bara dåligt – och där den lärorika Åhusolyckan tre och ett halvt år tidigare är okänd.

Arbetsmiljöverkets analys av olyckan var snabb, enkel och klar; den berodde på att signalman saknades. Saken åtalsanmäldes och en åklagare inledde en förundersökning. Han ville åtala hamnchefen för grovt arbetsmiljöbrott. Cementa skulle betala företagsbot för samma sak.

Hamnchef och Cementa nekar

Men utredningen fick en usel start. Båten hade gått direkt och utan att de tre överlevande besättningsmännen blivit förhörda, trots att det ju var de som verkligen sett vad som hänt.

Så småningom förhöras två besättningsmän i Ukraina. Den ene är befälhavaren. Den andre är en av de tre i lastrummet, en befälselev:

– Jag vände mig om och fick se att Nikolaj Jeganov stod i ett hörn av lastrummet med en stång i händerna. Samtidigt höll lyftkranen på med att långsamt sänka sin gripklo i öppet läge ner mot den plats i lastrummet där Jeganov befann sig. Jag började ropa åt Jeganov att han skulle flytta på sig. Vi försökte också ropa till kranföraren att han skulle sluta köra ner griparen i lastrummet. Men gripklon fortsatte neråt och hamnade på den plats där Jeganov befann sig. Sen fick kranföraren bort griparen, men jag kommer inte ihåg hur lång tid det tog. Alla som var där hoppades att Jeganov hade överlevt.

Sedan hoppade befälseleven iland och fick en maskinförare på kajen att slå larm.

Trots detta klara vittnesmål nekar hamnchefen och Cementa konsekvent till brottsanklagelsen.

I förhör hävdar Cementas advokat att arbetet organiserats så att det, av kranföraren och personalen i lastrummet, fanns betryggande uppsikt över riskområdet – även utan signalman.

– Dessutom fanns en vall av material som lagts upp i syfte att den inte fick överskridas av någon i lastrummet. Och det kände även besättningsmännen till.



Efter fiaskot i Slite – nu ska arbetsmiljöbrott tas på allvar

>>> 9002 – de fyra siffrorna förklarar varför utredningen av Cementa-olyckan, och åtskilliga andra, gick i stöpet. Varje brottstyp har sin egen sifferkod, som bestäms av Brottsförebyggande rådet. På arbetsmiljöns område har vi till exempel 0391 (arbetsmiljöbrott med vållande till annans död), 4016 (brott mot arbetsmiljölagen) och den lite försiktigare

6003 (dödsfall genom olycksfall i arbete). Allt detta är gott och väl. Men så finns även den djävulskt försåtliga 9002, som betyder arbetsolycka utan misstanke om brott. Den är fullständigt ologisk. Inte ska väl polisen brottsutreda något som man redan från början bestämt inte är ett brott?

Jag har diskuterat 9002 med många drivna arbetsmiljöpoliser och åklagare. De är allt från frustrerade till förbannade. Samtliga är överens om att koden måste bort om inte utredningar ska styras snett från början.

Aldrig har jag hört någon försvara

9002. Men 9002 lever sitt eget liv. Kodningen görs av den polisman som tar upp anmälan, alltså av radiopatrullen vid en arbetsolycka. I Slite drog polisen till med 9002. Och eftersom man inte misstänkte brott, så fanns det ju ingen anledning att försöka hålla kvar fartyget och förhöra besättningen. Så lades grunden till den havererade utredningen.

Fällande dom i Åhus

I Åhus gick det annorlunda till. Olyckan skedde på morgonen. En polispatrull åkte ut efter ambulansen, tog upp anmälan



Den förolyckade besättningsmannen bröt mot denna regel.

Platt juridiskt fall

Förhören i Ukraina med de båda besättningsmännen hölls mer än två år efter olyckan, på begäran av Cementas ombud. Därefter begärde ombudet ytterligare förhör, nu med styrman, som man inte ens vet namnet på, och med övriga två matrosar, som de ukrainska myndigheterna inte kan hitta.

– Ingen orimlig begäran, anser åklagaren. Men eftersom dessa kompletterande förhör sannolikt inte skulle leda till åtal så ska de inte hållas.

Dessutom: Lång tid har gått sedan olyckan. Fortfarande finns oklarheter i utredningen. Några av vittnena är utländska sjömän och svåra att kalla till svensk tingsrätt. Inför alla dessa hinder ger åklagaren upp. Får han bestämma så blir det inget åtal.

Från vad som för både Arbetsmiljöverket och mig är ett kristallklart arbetsmiljöbrott – till platt juridiskt fall. Vad som verkar vara en slipad förhållningstaktik från Cementas sida gick hem till sist. Fast helt säkert är det inte. Beslutet kan ändras högre upp inom Åklagarmyndigheten om Arbetsmiljöverket begär det. Den saken diskuterar man just nu.

Per Turesson

CEMENTAS ADVOKAT HÄVDAR ATT ARBETE ORGANISERAS SÅ ATT DET AV KRANFÖRARE OCH PERSONAL I LASTRUMMET FINNS BETRYGGANDE UPSIKT ÖVER RISKOMRÅDET, ÄVEN UTAN SIGNAL MAN.

och kodade med neutrala 6003. Och då hölls alla dörrar öppna. Sedan åkte patrullen hem till polishuset och berättade bums för garvade arbetsmiljöutredaren Conny Carlsson vad som hänt. Han körde i sin tur genast ut på hamnen tillsammans med en tekniker. Enda vittnet till olyckan var den polske styrmannen.

Han måste givetvis förhöras direkt. Men Conny Carlsson kunde inte skaka fram en tolk på fläcken. Därför gjorde han upp med hamnen om att vänta med fortsatt lossning till nästa dag. På morgonen efter fanns tolk till hands, förhöret

hölls, koden skärptes till 0391 – och till sist blev det fällande dom.

Skärpt kontroll i Skånde

Kod 9002 verkar odödlig – all kritik till trots. Därför har man på flera håll i stället valt att nonchalera den, ofta med gott resultat. Redan för ett tiotal år sedan utbildades nästan alla ordningspoliser i Västmanland att från början utgå ifrån att det låg brott bakom varje arbetsolycka – och förstås att hålla fingrarna borta från 9002.

I Skåne har arbetsmiljöbrotten prioriterats upp rejält. Nu ska alla svåra arbets-

olyckor utredas lika snabbt och grundligt som om de vore mord eller grovt våldsbrott.

– Vi har beredskap att vara inne från timme noll med kommissarie, tekniker och utredare – dygnet runt, 365 dagar om året, berättade kriminalchef Tommy Lindén när förändringen sattes i sjön för fyra år sedan.

Men så sköttes alltså inte Sliteolyckan. Därför har nu kritikerna, mig själv inräknad, av 9002 fått ännu ett fiasko att peka på...

Per Turesson

Så gör du vid en arbetsolycka

➤ – Dokumentera, genast och nog, bristerna i text och bild när olyckan skett – och helst redan innan.

Det rådet ger miljöåklagare Stefan Karlmark alla som är med om en arbetsolycka, både skyddsombud och andra kollegor. På så sätt kan de bidra till att den utredning polis och åklagare sedan gör blir så fullständig som möjligt.

Att dokumentera en risk på en arbetsplats så snart den upptäcks har två poänger. Påpekar man felet för arbetsledningen kan det avhjälpas och en olycka förebyggas. Om däremot inget görs och olyckan ändå är framme så ligger de ansvariga illa till.

– Som åklagare ser jag en olycksplats som en brottsplats. Därför är det viktigt att säkra platsen innan den förändras. För den som är med om en olycka är första tanken att fixa till bristen så att det inte händer en likadan till, exempelvis genom



att täcka över ett hål i golvet. Men då ändrar man brottsplatsen och kan försvåra utredningen, säger Stefan Karlmark.

Tillkalla polis

I stället vill han att vittnet så snart som möjligt skriver ner vad som hänt och genast fotograferar platsen. Enkelt numera, när var eller varannan har en mobilkamera i fickan.

– Minnet tynar bort ganska fort. Då är anteckningarna ett gott stöd när man förhör av polis eller vittnar i rätten. Detta betyder inte att arbetskamrater eller skyddsombud tar hand om utredningen,

utan bara att de ger den en bra start.

– Mitt råd är att man till varje pris genast kallar polis till olycksplatsen. Om till exempel ett skyddsombud misstänker arbetsmiljöbrott bör han anmäla det direkt. Då är polisen dels skyldig att upprätta en anmälan och dels ge skyddsombudet en kopia om han begär det.

– Viktigt är också, att den som tagit bilder inte ger polisen intryck att den då inte själv behöver fotografera. Digitala bilder kan ju manipuleras, säger Stefan Karlmark.

Var saklig

Kontakten med de poliser som först kommer till en olycksplats, i regel en radiopatrull i ambulansens spår, kan kräva en viss finkänslighet. Vittnena är av naturliga skäl upprörda. Den skadade är ju en i gänget.

– Många poliser är bra på att hantera detta. Men av och till saknas kompetens. Därför är det bättre ju sakligare man kan förhålla sig.

Per Turesson



HYTTFÖNSTRETS SKYDDSGALLER VAR BORTTAGET. DET KOSTADE EN MAN LIVET.

Foto från utredningen. Jan-Olof Dahlström

Olyckor med bobcat: Livsfarligt att ta bort galler och säkerhetsbåge

➤ Bobcatens förare höll stilla med skopan upplyft när en kollega böjde sig in genom sidofönstret och av misstag kom åt spaken till lyftarmarna. Då föll lyftarmen ner och krossade kollegans huvud.

Olyckan inträffade i november förra

året på ett återvinningsföretag i Malmö. Den har nu utretts av Arbetsmiljöverket.

– Till hyttens konstruktion hör ett galler utanför sidofönstren. Det ska hindra föraren från att komma under lyftarmarna, som är fästa bakom hytten. Men på olycksmaskinen hade någon sågat av gallret och därmed var maskinen livsfarlig, berättar arbetsmiljöinspektör Jan-Olof Dahlström.

Han är orolig för att olyckan kan följas av fler liknande tragedier.

– Det är nämligen jättevanligt att man skär av gallret med vinkelslip. Jag vet inte hur många sådana maskiner jag sett efter olyckan. Därför vill jag att man uppmärksammar riskerna överallt där de används: på byggen och anläggningsarbeten samt i hamnar.

Orsaken är dålig sikt

Att man tar bort gallret beror antagligen på att föraren har dålig sikt; det är svårt att hålla rutorna rena. Och när det väl blivit gjort är det svårt att återställa gallret. Det finns inga lösa att köpa, eftersom de är en del av hyttkonstruktionen.

Återvinningsföretaget trodde att Bobcaten var säker när man köpte in den begagnad av en maskinfirma, som i sin tur

fått in den i samma livsfarliga skick. Enligt Arbetsmiljöverket bröt både företagen mot arbetsmiljöbestämmelserna om skydd. Därför skedde olyckan. Och därför är den nu ett fall för åklagare.

Fälla utan säkerhetsbåge

En annan dödsolycka med en Bobcat ledde till att arbetsgivaren dömdes för arbetsmiljöbrott. Den inträffade för tre år sedan på ett rivningsföretag i Norrköping. En anställd skulle med sin Bobcat köra ut rivningsmaterial från en byggnad. När han skulle öppna en port reste han sig från sitsen och råkade trampa på den pedal som lyfte skopan. Motorn gick på fullt varv. Därför lyftes skopan snabbt. Han klämdes då ihjäl mellan skopan och hyttaket.

Två säkerhetsanordningar var ur funktion, dels en säkerhetsbåge som föraren ska fälla över sig och som bryter hydrauliken om den lyfts och dels en kontakt i sitsen som även den bryter hydrauliken om föraren reser sig. Ifall bara en av dessa fungerat så hade olyckan inte hänt. Rivningsfirman hade köpt olycksmaskinen begagnad flera år tidigare. Redan då saknade den säkerhetsbåge.

Per Turesson

Tillfällig lag ger ordningsvakter rätt att alkotesta latsbilschaufförer

➤ Regeringen vill ha fler trafiknykterhetskontroller i färjehamnarna. Med början den 1 juli ska därför särskilt utbildade ordningsvakter och väktare få ta utandningsprov.

I oktober 2004 kom en ungersk lastbilschaufför med färjan till Trelleborg. När han körde vidare hamnade han på fel vägbana och krockade med två personbilar. Fem människor omkom. Chauffören hade druckit grundligt på färjan. En och en halv timme efter olyckan hade han 1,82 promille. Han dömdes senare till fyra års fängelse för vållande till annans död, grov vårdslöshet i trafik och grovt rattfylleri. Olyckan gav stora, svarta rubriker och fick skånska färjehamnar att agera mot rattfylleriet.

58 har åkt fast

Trelleborg var först ut med en så kallad alkobom, där var tionde lastbilförare får blåsa. Om han druckit, så stoppas han av bommar framför och bakom ekipaget tills polisen kommer. Alkobommen är automatisk och kräver inte personal från hamnen eller vaktbolag.

Hittills har 7800 tester gjorts. 58 förare har åkt fast.

– Bommen gör nytta. De berusade förarna blir allt färre. Det beror bland annat på att vi informerar om den på flera språk både i terminaler och på färjorna, säger trafik- och säkerhetsansvarige Jim Leveau.

Men alkobommen har inte fått några efterföljare. Däremot tog hamnen i Ystad våren 2007 ett annat grepp och anlätade ett vaktbolag för att ta frivilliga alkometerprov. Under ett halvår gjordes 24 304 kontroller. 133 förare, de flesta kraftigt berusade, överlämnades till polisen.

Ordningsvakter ersätter poliser

Trots det goda resultatet stoppade länsstyrelsen verksamheten, eftersom den saknade lagstöd. Kontrollerna är förbehållna polisen – som dock saknar tillräckliga resurser. Det är detta problem regeringen nu vill lösa med en ny, tillfällig lag. Den ska gälla i tre år och ge hamnarna möjlighet att frivilligt fortsätta så som man gjorde i Ystad.

Särskilt utsedda ordningsvakter och väktare utbildas till trafiknykterhetskontrollanter. De ska stå under ledning av polisman, som dock inte alltid behöver finnas på plats, och får ta så kallade sållningsprov även om de inte misstänker rattfylla. Är provet positivt ska de kalla på polis, som sedan tar ett riktigt bevisprov.

Kör fel ombord

Diskussionen om hamnarnas nykterhetskontroller har hittills bara haft bäring på trafiksäkerheten. Men minskat rattfylleri innebär också att arbetsmiljön på däck och kaj blir mindre riskabel.

–Givetvis är det positivt med ökade kontroller. Trafiksäkerhet och arbetsmiljö går ju hand i hand. Men för oss är det ingen stor fråga. Blir inte problemet med fulla chaufförer påtagligt värre, så tror jag inte att vi från facket sida kommer att kräva att hamnen gör sådana kontroller, säger Stockholmsavdelningens tillförordnade huvudskyddsombud Anders Forsström.

I Kapellskär, Stockholm och Nynäshamn gör polisen varje vecka egna nykterhetskontroller – men bara av förare som kör av färjan. Enligt Anders Forsström har man haft ett par olyckor med fulla förare, dock utan personsador. Men det har tvärtom skett i andra riktningen, när bilarna körts ombord.

– Det händer ju att chaufförerna har lite social samvaro i hytterna när de väntar på att få köra ombord. Det är nog därför som det två gånger har hänt att lastbilar försökt köra ombord på personbilsdäck ...

Per Turesson



FRÅN DEN 1 JULI SKA SÄRSKILT UTBILDADE ORDNINGSVAKTER OCH VÄKTARE FÅ TA UTANDNINGSPROV.

Illa monterad motvikt rasade efter rostangrepp

➤ På förmiddagen märkte kranföraren en kraftig duns. Han hittade ingen förklaring, utan antog att det var en isklump som träffat maskinrumstaket.

Vad som orsakade den andra, ultimata, dunsen på kvällen var däremot lätt att konstatera: motvikten på 81 ton hade släppt, landat mellan kranspåren och krossat landsidans ena boogie.

Men ingen av kött och blod kom till skada vid haveriet, som inträffade i Åhus hamn i januari.

ÅF Kontroll utredde händelsen och hittade utmattningssprickor i bultförbanden på motviktens ena sida. Kraftiga rostangrepp på både maskinhus och motvikt hade skapat en glipa som gjort att motvikten rört sig horisontellt. Så småningom brast fyra av de totalt 16 bultarna; det förklarar nog förmiddagens duns.

Slutsats: Om bultförbandet monterats enligt principen för friktionsförband hade trycket mellan motvikt och maskinhus varit så stort att vatten inte kunnat tränga in och orsaka rost vid infästningarna.

Nu blir det andra bultar i Åhus; diametern ökas från 24 till 27 millimeter. Och som extra säkerhet monteras hakar mellan maskinrum och motvikt som ska kunna ta hela dess vikt.

Kranen levererades 1999 av NDC Kraanbouw i Holland.

Per Turesson

Storsatsning i
Norrköping
*– ska bli störst
längst ostkusten*

AMPUS TERMINAL



Solen skiner över Norrköpings hamn. Även om vintern varit osedvanligt bister, även här intill östgötametropolen, finns det mycket som pekar på att hamnen går en såväl bokstavligt som bildligt ljus vår till mötes, och det både på kort och lång sikt. Stora investeringar och långsiktig strategi är orsakerna till de positiva framtidsutsikterna, påstår i alla fall företagets vd Bengt-Erik Bengtsson.



HAMNEN HADE EN NEDGÅNG IFJOL PÅ SÅGADE TRÄVAROR. MEN EN NY STOR SATSNING FRÅN 2011. DÅ HOLMENS STORA SÅGVERK HAR PRODUKTIONSSTART, KOMMER ATT GE EN KRAFTIG ÖKNING PÅ CA 200 000 KUBIK OM ÅRET, OM HAMNEN HITTAR EN SAMLÖSNING MED HOLMEN TIMBER. HAMNBOLAGETS PROGNOSEN ÄR ATT MAN FRAMÅT 2015 SKA SKEPPA UT CA 1 MILJON KUBIK SÅGADE TRÄVAROR.



BJÖRN "24:AN" GUSTAVSSON OCH KRISTER KARLSSON I GLATT SAMSPRÅK...

... MED KENNETH WELAM OCH SVENNE "MEXIKO" LINDGREN I MATSALEN.

» Innan vi träffar honom tittar vi upp i hamnarbetarnas matsal i Pampashamnen. Här sitter bland många Kenneth Welam, som har jobbat i hamnen sedan 1969. Han har tre år kvar till pension. Det är ett fåtal som har slutat självmant i hamnen och trots att han själv har problem med både axlar och rygg har han trivts hela tiden.

– Egentligen har själva jobbet nog bara blivit till det bättre genom åren. Tack vare att maskiner sköter sådant som vi slet med förr, handrullning o.s.v. Fast det är klart att det nu när allt ska datoriseras tar ett tag innan man dels trimmat in de olika systemen och dels själv fått koll och handlag på hur det ska skötas, man är ju ovan i början. Och mer och mer jobb verkar det bli.

Rätt men hjärtligt

Bredvid sitter Svenne "Mexiko" Lindgren och nickar instämmande när Kenneth

pratar om den trogna hamnarbetarkåren i hamnen.

– Vi har bra stämning här, lite rå kanske men hjärtlig och vi har faktiskt mycket att göra med både båtar och terminaljobb. Det verkar gå rätt bra för bolaget. Men så jobbar vi rejält också, understryker han.

En som jobbat ännu längre i hamnen är Björn "24:an" Gustavsson. Han började som 18-åring redan 1964 och har nu ett år kvar till pension, något som han ser fram emot med skräckblandad förtjusning.

– Jag har både längtat och bävat för pensioneringen och mest skraj är jag väl för att livet som "panschis" blir långtråkigt, erkänner han.

Han och de andra reser sig, det är dags att ge sig ut och fortsätta lasta virkespaketet i båten vid kajen.

Hamnarbetarförbundets avdelningsordförande, Krister Karlsson, tar oss med till hamnchefen istället.

– Han är väl rätt så bra egentligen, även >





BENGT-ERIK BENGTSSON, VILL GÖRA AFFÄRER. HAN ANSER SIG VARA ENTREPRENÖR. I NORR-KÖPINGS HAMN HAR HAN VARIT VD SEDAN 1994. HAN HAR TRIVTS BARA HELA TIDEN, HÄVDAR HAN. TROTS ATT HAN I ÅR FYLLER 65 ÅR KOMMER HAN ATT JOBBA KVAR I YTTERLIGARE TVÅ ÅR. DET SOM DRIVER HONOM ÄR ATT AVSLUTA DE STORA PROJEKT SOM ÄR I STARTFASEN.

FAKTA

Norrköpings Hamn och Stuveri AB

Anställda

150 st, varav xxx hamnarbetare

Fartygsanlöp, 2008

1 133 st

Godsomsättning, 2008

4 424 000 ton

94 785 teu (=20-fots container)

Kajer

5 500 meter

5 Ro-Ro-kajer

Medelvattendjup

Inre hamnen: 6,0–9,0 meter

Pampushamnen: 9,0–12,4 meter

(14,9 m efter 2010/2011)

Djurön: 12,2 meter

Braviken: 8,8 meter

Utrustning

11 kranar – 50 ton

2 Ship-to-shore-kranar, gantry

(From hösten 2009)

1 tyngdlyftskran 320 ton

6 mobilkranar – 36 ton

5 containertruckar

Div gaffeltruckar, mafi-vagnar etc

Lagringsutrymmen

Totalt 1 140 000 m² hamnplaner och

62 890 m² magasin, fördelat på:

Norra hamnen: 187 000 m² hamnplan

och 2 400 m² magasin.

Södra hamnen: 620 000 m² hamnplan

och 27 723 m² magasin.

Pampusterminalen: 330 000 m² hamnplan och

32 767 m² magasin (varav 875 m² uppvärmt).



> om han råkar i blåsväder mellan varven. Det är inte lätt att komma från det privata näringslivet och så jobba i ett kommunalt bolag, som hamnen är sedan några år, förklarar Krister.

Urusel start

Det var i mitten av 1990-talet som Bengt-Erik Bengtsson kom som ny vd till Norrköpings hamn. Läget då var kritiskt, hamnens verksamhet gick uruselt.

– Det var faktiskt frågan ett tag om vi skulle ha någon hamnverksamhet överhuvudtaget, avslöjar han.

Idag 15 år senare är tongångarna betydligt muntrare. Norrköpings hamn är idag ett erkänt varumärke och en viktig länk i den satsning på effektiv logistikstruktur som östgötastaden målmedvetet genomfört efter krisåren, då bland annat Ericsson tvingades lägga ner sin verksamhet och tusentals fick gå från sina jobb.

– Idag har vi lyckats utveckla hamnen till en fullserviceanläggning med moderna utrustning, många magasin och en stor terminalverksamhet.

Flera ben att stå på

Norrköpings hamn har klarat sig relativt bra genom lågkonjunkturen och hamnchef Bengtsson menar att det beror på att man har flera olika verksamhetsben att stå på. Trots allt räknar han inte med någon uppgång under detta år, men tror att den kommer hösten 2011.

– Vårt resultat för ifjol var inte mycket

sämre än 2008. Vi har tappat lite ränterintäkter och bara tio procent på godsvolymer, det tycker jag är bra gjort.

Bengt-Erik betonar att han trots att omsättningen och vinsten minskat något inte ens låtit tanken föresväva honom att varsla om uppsägningar.

– Jag anser att det är ett totalt misslyckande att säga upp personal. Jag har varit med om det en gång i ett rederi för många år sedan, det var förskräckligt. De minnena skulle helst vilja vara utan. Jag hoppas att det finns fler företagsledare som har samma inställning. Att de istället inser att kunderna inte kommer av sig själva och satsar på att skaffa mer jobb så att företaget har en bred kundbas.

”Större flexibilitet!”

Bengt-Erik Bengtssons analys är att hamn- och stuveribolagsbranschen lever i en värld med korta avtal, vilket kräver en extremt hög servicenivå, ett företag med god organisation och bra personal som jobbar hårt i alla led, från företagsledning till produktion.

– Det tycker jag att vi har här. Men vi måste bli ännu bättre på att serva kunderna. För det krävs större flexibilitet, det vill säga ett nutidsanpassat kollektivavtal, märk dock utan försämrade lönevillkor. Stuveriavtalet idag är inte tillämpligt fullt ut och inte kundanpassat. Inte ens ett kommatecken är ändrat i riksavtalet sedan decennier!

Hamnchef Bengtsson menar att om en

båt kommer in på kvällen, kan den inte ligga och vänta på att något ska hända morgonen efter.

– Ibland måste vi kunna beordra ut folk för att behålla kunden., hävdar han. Krister Karlsson håller delvis med sin chef i och med att tiderna har förändrats, men påpekar samtidigt att hamnarbetarna minsann ställer upp när det gäller.

– I natt jobbade de till exempel till midnatt och det var väl inget undantagstillfälle! inflikar han.

Spännande Östersjöavtal

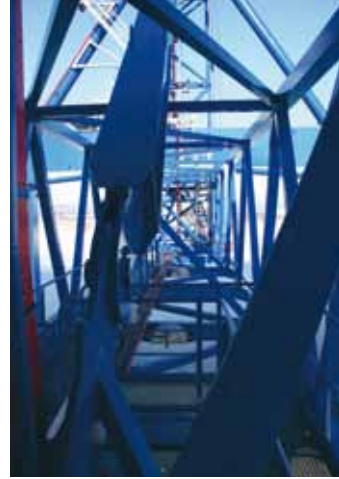
När det gäller de hanterade totala godsvolymer i Sverige anser Bengtsson att det i landet idag finns alldeles för många hamnar. Kanske lätt att säga för en som drifrar en av de tio statligt prioriterade hamnarna kan tyckas.

– Det finns utredningar som visar att antalet hamnar måste minskas. Hur många vet jag inte, men jag tror att det blir en självsanering. Här i Norrköping satsar vi nu långsiktigt på industrin och logistiken. Vi försöker komma så nära industrierna som möjligt och knyta upp dem till hamnen, beskriver han.

Ett nyligen undertecknat kontrakt har gjorts med det italienska företag som lägger ut gasledningarna i Östersjön. Norrköpings Hamn och Stuveri har genom avtalet blivit huvudansvarig för företagets supplyverksamhet i hela Östersjön. Ett avtal som i praktiken innebär en mycket kraftig omsättningsökning, vilket i sin tur tryggar >



NORRKÖPINGS HAMN STORSATSAR PÅ ATT BLI OSTKUSTENS STÖRSTA HAMN OCH DÅ MED EN BETYDANDE HANTERING AV CONTAINRAR.



ÅSE WIKLUND
TITTAR UT
FRÅN SIN
CONTCHAMP
MELLAN
CONTAINER-
LYFTEN.



> anställningarna i hamnen, och dessutom skapar fler jobb. Bengt-Erik Bengtsson räknar med att successivt nyanställa hamnarbetare, upp till ett par gång.

– Supply-båtarna, som förser de stora fartygen som lägger ut rören till havs med förnödenheter, kommer att ha sin huvudhamn i Norrköping, men kommer även att finnas i Slite och Karlskrona, avslöjar hamnchefen och inflikar stolt att denna affär har han inte "snott" från annan svensk hamn, utan är resultat av en lång tids förhandling med italienare, skottar, irländare, engelsmän och rumäner.

– Vi har helt enkelt tagit hem den här affären i hård internationell konkurrens med de stora logistikföretagen, vilket bevisar att vi bedöms ha värdefulla resurser och kapacitet.

Mest avancerade terminalen

Utan falsk blygsamhet pekar Bengt-Erik på sin rederibakgrund som en god förutsättning för att bedöma vad som kan vara framtidens uppdrag och kunder och därmed skapa en strategi, som nu konkret för Norrköpings hamn handlar om att utveckla containerhanteringen.

– Om fem kommer vi att vara ledande på containersidan längs hela den svenska ostkusten. Planen är att vi ska bygga upp pendlar så att vi är effektivt nåbara från hela mellansverige och norröver. För att

klara detta har vi under femton års tid investerat för drygt 700 miljoner konor, utan att låna en enda krona, i bland annat en ny kombiterminal, nya gantrykranar, multipurposekranar, förlängd kaj, ny roroklaff, väl tilltagna hamnplaner, ett stort antal rymliga terminalmagasin, muddring till Östersjömax m m, m m.

Bengt-Erik berättar hur han agerat delvis i ilska över att Göteborgs hamn fått sådana politiska fördelar med tågpendlar för att fylla Maersk-båtarna.

– Det har taggat och sporrat oss i vår containersatsning! Målet är att 2015 hantera 30 000 TEU's. Men så har vi nu också den tekniskt sett mest avancerade terminalen i hela Skandinavien. Vi ska tas på allvar, slår han fast och avslöjar att trots att han i år uppnår pensionsåldern så sitter han kvar i två år till.

– Det är så mycket på gång just nu att det skulle skada bolaget om jag klev av nu.

Snålhet som bedrar vishet

Efter besöket hos Bengtsson beger vi oss ut i Pampashamnen. När vi går runt på hamnplanen i hamnen visar Krister Karlsson på olika exempel där han menar företagets snålhet gått före vishet.

– Som här asfältläggningen på containerplanen. Se vilka gropar och knölar det är. Truckar och lastbilar får krypa fram och burkarna står på sned och utan

markkontakt på flera ställen. Orsaken är att underarbetet inte är riktigt utfört, det "sparade" man in på, suckar Krister och efterlyser det driftutskott som tidigare fanns i hamnen, där representanter för olika delar av hamnen, inkluderande hamnarbetarna, kunde mötas, diskutera och dela med sig av åsikter och erfarenheter så att investeringar, installationer och löpande arbete går som man har tänkt sig.

– Tyvärr ser vi ju hur stress och brådska sätter både arbetsmiljösäkerhet och godsets hantering på spel. Vi har ju till exempel kört fyror (fyra virkespaket) åt gången för att lasta så att fartygets sjösäkerhet inte äventyras och för att få med så mycket som möjligt. Det här har vi fått kritik för och man menar att det går för långsamt så nu ska vi köra åttor istället. Jag tror att man biter sig själv i tummen och att det kostar mer än det smakar i längden när man bara räknar minuter och inte ser vilka kvalitetskonsekvenser det får, anser Krister.

Om det inrättas ett nytt driftutskott i Norrköpings hamn och om Bengt-Erik Bengtssons planer på en storhamn kommer att uppfyllas återstår att se. Förutsättningarna ser emellertid onekligen lovande ut.

Text & foto: Mikael Ödesjö



AVDELNINGARNA RUNT

Hur är läget i hamnen?

MALMÖ

Bertil Bruhn:

– Bilarna rullar ju på så smått här och vi har fått extra trailer på järnväg från Tyskland lossning och lastning. Dessutom har vi en ny Nordö-linje mellan Malmö och Eskilstuna med trailers på järnväg. Oljan ligger på topp, ger inga jobb men pengar till hamnbolaget. Vi har ganska mycket skog från Småland som går ut. Stena lastar metallskrot, nedmalt till fraggel som skeppas till bl a Kina och USA.

– Här pågår också en omorganisation för att återgå till en produktionschef och en marknadschef. Det blir alltså en sammanhållen avdelning för all hantering, utom oljan. Det finns väl både för- och nackdelar med detta, men jag hoppas att det ska bidra till att vi som jobbar här känner att vi sitter i samma båt igen.

– Samtidigt måste jag tyvärr konstatera att företaget har anställt folk som inte har koll på vad facket ställer för krav och vad som är reglerat i avtal. Det har hänt att företaget lurat dessa ovetande som inte känner till vad som gäller, hittat på egna regler och försökt utnyttja okunskapen. Sådant slår ju dock snabbt tillbaka på såväl förmän och företag.

– Vid Bilbåtarna, hade vi ett rastrum

med toalett. När någon satt fem minuter för länge stängde man det hela, istället för att snacka med den det gällde. Kollektiv bestraffning trodde jag tillhörde stenåldern!

– Vi får väl en och annan båt med plåt till EWP (fd Kockums) också. Vindkraftverken som ska till Norrland ska byggas här så det kan ju bli lite jobb även för oss. Norra Hamnen, den helt nyanlagda delen, ligger lite före i tidplan, så det blir invigning 2011 – då flyttar containerhanteringen, Nordölink med järnväg och TX Logistic m fl dit.

LUNDE

Håkan Tjärnberg:

– Här finns kranförare och truckförare om någon är i "sjönöd". Vi far i hela Sverige, och om någon behöver hjälp av oss från avd 40 Lunde, så kontakta mig (Tjarnberg.63@hotmail.com), för i Ådalen är det tämligen dött. Och vi kan ju allt vad stuveriarbete gäller. Vi kan jobba vart som helst, bara man följer avtalet.

– Jag är ju också förbundets regionale förtroendeman i Norrland och har bl a haft möte i Söderhamns stuveri och gått igenom skyddsfrågor. I Hudiksvall ska allt vara utrett, så det är nu upp till med-

lemmarna att fatta beslut om att gå upp i avd 8, Sundsvall. Om det är något i någon annan Norrlandshamn, ring och fråga – jag kommer på en gång!

– Skoj också att Matti Holmlund kommer tillbaka till Hamn efter att ha tillhört Pappers i Husum ett tag. "Hellre dö upprätt, än dö på knäna", sa Matti till mig.

HALMSTAD

Roger Johansson:

– Vi har ganska ojämn beläggning. Vissa dagar har vi mycket att göra, andra dagar ingenting. Då får vi städa och rensa. Mest lossar vi plåtrullar, valstråd mm. Vi har tappat på träsidan, där har Varberg norpat åt sig.

– Stämningen här är väl typ gott och blandat, bra gubbarna emellan, men lite flathet i företagsledningen, vilket innebär att vi är tillbaka till en situation där initiativ och framtidsmål saknas, vad ska hända? Hamnchefen Birgitta Johansson har slutat, säger själv att hon slutat på egen begäran. Ny chef är Eric Nilsson, hittills bara tillförordnad. Han verkar bra, har jobbat i Göteborgs hamn, men vill inte själv satsa på en längre tjänst.

– Det verkar bli tre perioders semester

” Skoj också att Matti Holmlund kommer tillbaka till Hamn efter att ha tillhört Pappers i Husum ett tag. "Hellre dö upprätt, än dö på knäna", sa Matti till mig.

” Vi har mycket jobb, så har det varit hela vintern – ved, virke och massa skeppas ut. Det är 2–3 båtar varje dag, även på helgerna. Så det känns riktigt bra. Vi har jobbat varenda helg hela året. Vi är åtta man på skiften plus sex-sju man på dagtid, och så tar vi in extrafolk. Extringarna går åt när det är virket och så har vi terminalen som ska skötas, det kräver två man heltid på skiftet som ska sköta virket.

i sommar igen, vilket ju inte faller oss på läppen. Det finns ingen rimlig anledning att lägga det så. Vekar vara en principfråga för företaget, som inte har behov, men det gör oss heligt förbannade att slår sönder familjelivet och jag rädd för att det kan ta sig praktiska uttryck. Vi har också en vilande blockad som vi la ifjol, men den är stilla så länge det är stilla i Göteborg.

– Vi har tappat de flesta extringarna, som har fått slutat p g a 75-dagarsregeln. Det är synd, de har ju utbildning och erfarenhet och istället öppnas väl tyvärr marknaden så småningom för bemanningsföretag. Vad avtalsfrågan gäller tycker jag att hängavtal med Transport inte är så intressant, då har vi tappat det mesta.

SKELLEFTEÅ

Roger Luojukoski:

– Här är väl ungefär som vanligt, kanske extra kallt och mycket snö. Fast det kommer ju båtar ändå, lite försenade blir det och måste ha assistans av isbrytarna, som dock lite för ofta fick vara nere i Ålands hav och hjälpa fastkörda passagerarbåtar. Fram på våren blåser isen och driver ihop här inne, då blir det ännu värre för båtarna.

– Annars jobbar vi på med virkespake-

ten och det ser bra ut, på England ökar utskeppning. Så har vi börjat skicka även virke till Nordafrika. Ahlmarksbåten kommer hit och det finns också chans att vi får hit ett par nya rederier. Vi klarar oss sannolikt på samma antal gubbar, men vi hoppas nog på någon nyanställning. Godset vid Rönnskärsverken sköter vi ju också som vanligt. Vi är åtta hamnarbetare, plus sex som jobbar åt kommunen och därtill sex extringar, som har haft hyfsat nu ett tag.

HOLMSUND

Kent Sehlstedt:

– Fram till årsskiftet hade vi mycket jobb, sedan har isen hindrat båtarna en hel del och har företaget drabbats ekonomiskt. Men vi har trots allt jobb mer än vi hinner med, det är mycket runt i kring. Containersidan, samma linje som Sundsvall, har bland annat ökat jättemycket.

– Det är på virkessidan som båtarna har kört fast. Isläget är betydligt värre än vanligt. Det kan ta två tre timmar för båtarna bara att vända runt och lägga sig vid kajen. Ofta är de flera dagar försenade.

– Vi har extringar som jobbar nästan varje dag. Har vi båt vid kaj så har de

jobb. Sedan är det problem med 75-dagarsreglen, och de tvingas ibland tacka nej för att de förlorar för mycket pengar, och då är det ju risk att man tappar utbildat folk, och står med problem när det vänder sedan.

SÖLVESBORG

Tommy Lindskog:

– Här flyter det på i vanlig takt. Men vi har massor av snö, så lite tungrott är det ju, men det är bara att bita i och hålla efter.

MÖNSTERÅS

Tony Landerman:

– Vi har mycket jobb, så har det varit hela vintern – ved, virke och massa skeppas ut. Det är 2–3 båtar varje dag, även på helgerna. Så det känns riktigt bra. Vi har jobbat varenda helg hela året. Vi är åtta man på skiften plus sex-sju man på dagtid, och så tar vi in extrafolk. Extringarna går åt när det är virket och så har vi terminalen som ska skötas, det kräver två man heltid på skiftet som ska sköta virket.

– Nej, det är fullt upp och om detta är en lågkonjunktur så vill jag inte vara med om en högkonjunktur.

Inga fler Henke's Stänkare

Skrivarlyan på Hisingen är tom.
Den sista John Silvern utan filter är fimpad.
Den sista Whiskyn i glaset är urdrucken.
Den trogne följeslagaren, Amigo, är ensam kvar.
Henrik Johansson är död.



**HENRIK JOHANSSON TILLSAMMANS
MED SCHÄFERHUNDEN AMIGO.**



Foto: Mikael Odesjö

HENRIK, som inte hann fylla 63 år, är ännu en kamrat som lämnat oss alldeles för tidigt. Jag lärde känna honom i början av 1970-talet, då vi båda jobbade i Lindholmshamnen. Där grundlades en vänskap som kom att vara i 35 år.

Henrik var en mycket god kamrat och alltid obrottsligt lojal med ett starkt fack och med politiskt engagemang.

Han var under ett antal år förtroendemän i avdelning 4, Göteborg, samt ledamot av vår förbundsstyrelse. Och är det något man kan vara säker på så är det att Henrik alltid sa rent ut vad han tyckte och tänkte och stod för vad han sa.

Nu när rösten har tystnat för alltid in-finner sig ett stort tomrum. Mina tankar går i denna svåra stund till hans dotter Linda och hans tre barnbarn.

Vila i frid Henrik.

Hans Kindgren

Henke var krönikör i 15 år

HENRIK "HENKE" JOHANSSON skrev krönikor här i Hamnarbetaren sedan i mitten av 1990-talet. Han var lika påläst som han var en känslomänniska. Osande eder varvades med kloka resonemang om vitt skilda ämnen.

HAN BLANDADE MED STOR skicklighet högt och lågt om hamnarbete, den fackliga kampen, sjömansliv, vardagsbetraktelser samt politik och samhällskritik på såväl den nationella arenan som den globala, alltid med mustiga och vassa formuleringar.

MEN FRAMFÖR ALLT VAR det värmen och humorn i texterna om hamnarbetare och sjömän som blev hans signum i de här krönikorna. Vad som var sant och vad som kryddats genom krönikans generösa

sanningsfilter får vi aldrig veta. Men det mesta är sannolikt sant, för Henke var inte rädd för sanningen – tvärtom. Han stod jämt för allt han sa och gjorde. Något för alla att ta lärdom av.

VI TALADES SÄLLAN VID, bara nån gång emellanåt när han ville förvissa sig om att hans krönika kommit till redaktionen. Och om något var lika säkert som amen i kyrkan var det just att Henkes handskrivna krönika, alltid skrivet i "en tagning" så att säga, i god tid landade i brevlådan.

NU FÅR VI INTE NÅGON MER krönika från Henrik Johansson, men vi kan vara tack-samma för alla han låtit oss publicera här i tidningen. Och vi vill hedra hans minne med att trycka en av hans bästa här intill. Tack för dina verk, Henrik, de kommer att leva vidare. **Mikael Odesjö**

Afrikansk kalabalik och snö i Saudi

DEN HÄR GÅNGEN skall jag avstå från att kritisera tjuvsamhället, men ämnet finns alltid kvar. Istället ska jag dra ett par historier från sjötiden plus lite mellanspel, men med den allvarliga frågan om huruvida man handlar rätt eller fel i ett par situationer.

Dessa två händelser utspelade sig 1969 i Afrika och man kan väl säga att i den sista storyn figurerar en person, om än av underordnad betydelse, som kom ombord i Hamburg där vi lastade för östafrikanska hamnar.

NU HÖR DET TILL SAKEN att när vi skulle till dessa moskitoländer så kom det en läkare ombord för att ge vaccination mot gula febern. En av lättmatroserna hade sådan skräck för sprutor att han vägrade ta sticket och föredrog att mönstra av varvid han blev ersatt av en tysk kille som kom att spela en litet omedveten roll i den andra händelsen.

Nästa hamn Rotterdam för sista inlastningen men också den slutgiltiga däckslasten innan vi bytte den europeiska kontinenten mot den afrikanska, där det första strandhugget skulle bli Kapstaden i Sydafrika för att bunkra olja och annat.

SÅ TUFFADE DEN HÄR GAMLA SKORVEN söderut med sin besättning i en maxfart av 15 knop. En resa med flera stormar som ibland var så häftiga att vi fick gira upp till 90 grader från kursen för att möta vind och vågor med fören. Och som om det inte räckte med detta gjorde den slitna maskinen att det titt som tätt uppstod sk polluftsbrand som fick maskingänget att svära ve och förbannelse när dom fick extra arbete. Vid sådana här speciella bränder stod det en eldkvast av gnistor ur skorstenen. Det såg ut som ett fyrverkeri.

EFTER LITE MER ÄN HALVA distansen guppade vi över den där "marina vägbulan" som ekvatorn utgör. Och som alla vet som har passerat jordens mittlinje så gungar det till lite extra när den här skarven körs över, eller hur?!

Och så bar det iväg nerför. För visst är det väl så att norrut är det uppåt och söderut nedåt?!

Näväl, efter ett par dygns försening

klappade vi till kaj i Kapstaden och här på södra halvklotet är i oktober månad försommar. Medan ni läser detta har hösten gjort sig påmind här hemma, men vi slipper myggen, och hundarna fästingarna och så kan vi alltid gotta oss med en bok och tända värmeljus.

ATT FYLLA PÅ BRÄNSLE, färskvatten och proviant brukar normalt ta några timmar men här var det helg, så vi skulle få lång-

frågan vilken ras vi tillhörde, som visserligen var solbrända som pepparkakaor – nästans mitt i emellan?

PÅ KROGEN FANNS DOCK en äldre svart kvinna som gick omkring med borste och trasa, hon var väl både städare och diskplockare. Hon hade just passerat ett bord med golvsvabben där det satt ett vitt par då han tömde ut askfatet på golvet bakom hälarerna på städerskan, sa något på afrika-



Illustration: Jonas Johansson

re tid i hamn – och inte oss emot! För då skulle vi hinna gå iland och "turista".

Lördag kväll infann sig och nu bar det iväg med taxi till de "svarta kvarteren" för att köpa dricka, där kvaliteten på djungeljuicen spelade mindre roll då det var billigare att handla svart. Det hör nämligen till saken att vid den här tiden i Sydafrika tog man med sig spriten till barerna och ställde upp på borden. Konstiga regler som jag aldrig tidigare stött på, men det är bara att ta seden dit man kommer.

Taxichaffisen visste precis så den affären var fort avklarad och sedan bar det in till centrala stan och ett "vattenhål" där vi laddade upp. Några groggar senare och vi mådde riktigt bra, snacket och skratten flödade, blickarna började spana runt i lokalen efter kvinnlig fågning. Här fanns några vita tjejer; kom nu ihåg att vid den här tiden härskade apartheid-systemet så här tilläts inga andra kulörer utan här gällde det som anslaget på dörren så: BLACKS ONLY. Då kan man ju ställa sig

ans, samtidigt som äcket pekade på fimparna och hänflinade. Han tittade bort mot oss för att se om vi sympatiskrattade. Icke. Det här blev bara för mycket för vårt rättänkande. Vi rusade upp och gick till anfall, fick ner skabbet på golvet och använde honom som skurtrasa. I sådana här händelser sker saker och ting fort, stolar, bord och flaskor ramlar. Den svarta städerskan försvann ut i köket och ut rusade den vite barägaren, hotade med polisen samtidigt som övriga krogpubliken ylade och viftade med armarna. Rena rama kalabaliken alltså.

VI STACK IVÄG. Haffade en droska som återigen beordrades att lägga ut kursen mot de svarta kvarteren, Här skulle träffas svarta skönheter. Nu gällde den största försiktighet för blev man ertappad för att vänslas med "kaffebönorna" kunde det leda till böter, prygelstraff eller fängelse. De här taxikillarna kunde spelets regler, och nu får ni ursäkta uttrycket, men på >

> sjömansslang gick de under namnet "fitt-lotsar". Ett par andra sådana där sailors-uttryck var: "En sjöman kommer när han kan och går när han vill". Sedan har vi detta om att det finns tre ting som man kunde träffa på varhelst i världen: Finska luffare, tyska horor och svenska tändstickor. Det sista påståendet stämmer i alla fall.

NÅJA, NU GÅR VI IN PÅ några detaljer om det som närmast följde, men det gjordes som göras skulle allt medan taxametern tickade rand. När vi så träffades igen bestämde vi oss för att inte fortsätta kvällen på stan utan åkte ombord och väl där gick vi till mässen för att teckna oss på listan för att vi ville bli purrade till söndagsfrukosten, som av tradition i svenska handelsflottan alltid var stekt potatis, ägg och bacon. Det ville man inte missa.

Söndagmorgon och efter kåket gick vi och hängde oss vid relingen för lite efter-snack. Och vad skådade då våra ögon?! Jo, en av killarna kommer på kajen, sicksack-körandes en skottkärra och i den ligger en utslagen "Tokiga Eriksson", som vi kallade honom. Det var bara att gå nerför fallrepstrappan, bära ombord kärrans last och koja honom. Han missade frukosten.

TILL SLUT BLEV SKEPPET bunkrat, provianterat och sjöklart. Vi avseglade från det här "fucking country" utan större saknad, men kvar på kajen stod en skottkärra.

Vi rundade Goda Hoppsudden, och trodde ni mig inte när jag påstod att det gungar lite extra när man är över ekvatorlinjen, så kan ni tro när jag säger att utanför Afrikas sydspets ser man skärningen där Atlantens och Indiska Oceanens vågor möts och kysser varann.

Vi styrde nu kosan mot andra östafrikanska hamnar och famnar för att så gira runt Afrikas horn och in i Adenviken och docka i Djibouti i Franska Somaliland där Främlingslegionen upprätthöll den koloniala ordningen och förtrycket. Det var här den andra händelsen kom att utspela sig. Förresten det där med att gå i land var ju inte så att hela besättningen dundrade nedför landgången för att känna fast mark under fotsulorna. Det fanns alltid kvar folk ombord, dels beroende på hur hamnarbetarna jobbade och andra tillsynsarbeten på däck och i maskinrummet. Det kallades att ha stopptörn eller sjövak.

Bland dem som var lediga föredrog en del att stanna ombord. Andra aktiviteter som utflykter, fisketurer, byte av böcker

och filmer skötes genom sjömanskyrkorna. Ibland hände det att vi besökte kyrkan för en aftongudstjänst och kaffe med kanelbulle då det också gavs tillfälle till snack med andra sjömän. Sedan gick vi ut och syndade.

JUST DEN HÄR KVÄLLEN var vi fyra som satt i en hytt och tog oss några startsupar innan vi gick för att fröjdas. Väl uppe på stan och inne på baren, drickat på bordet, flickorna inbjudna och på knät. Belysningen dämpad och juke boxen i ett hörn spelade, kanske var det förföriska låtar som Seaman och La Paloma.

Längre bort satt ett par legionärer med två brudar och festade. Rätt som det var välter den ene både solen och bruden över ända och börjar smålla på henne med knytnävarna. Nu fick det för fan vara nog med misshandeln och med några snabba steg är vi framme för att sätta stopp. Nu tyckte väl den andre soldaten att vi inte skulle bry oss för han gick i boxarställning. Vi var mindre druckna och fler så de åkte på en rejäl omgång i konsten att utöva "krog- och gatufajt" där allt är tillåtet, öga för öga, tand för tand. Och som jag nämnde vid den första händelsen så händer sakerna fort. I den allmänna villervallan med två legionärer däckade tog "våra" flickor tag i oss och drog iväg runt ett par gathörn där vi stannade för att snacka oss samman. Vi kom fram till att nu delar vi på oss och hänger med respektive hem för övernattnig.

MORGONEN KOM OCH MAN tog sig ombord för att där mötas av senaste nytt om ett bråk kvällen innan på fartyget. Det var den i Hamburg påmönstrade tyske lättmatrosen som hade trubblat med den spanske "mäss-kallen" och knivskurit honom på underarmen. Ingen större skada skedd, som tur var, det fixade sig med ihoptejpning och bandage. Tysken hade sedan rusat iland allt under det att han skrek något om att gå in i Främlingslegionen. Han kom i alla fall inte tillbaka. Och kanske fick legionen påfyllning och ersättning för de två som vi klippte, de mädde nog inte så bra de närmaste dagarna.

Det lev en kväll till i hamn, men då föredrog vi att stanna ombord, risken var kanske att vi kunde åka på stryk av ett kompani hämndlystna. De hade kunnat hitta oss i den här lilla staden för vi var också vid det här tillfället det enda fartyget i hamnen. Nä, oddsen var inte till vår fördel.

MED EN MAN MINDRE i besättningen styrde vi in i Röda Havet och två hamnar i Etiopien, Assab och Massawa, där temperaturen passerade 50 grader i skuggan! Den här regionen tillhör bland de varmaste på jorden. När det är så här hett tappar man matlusten totalt så den magra menyn bestod av vatten och salttabletter. Vidare till Port Sudan och därefter tvärs över till Saudiarabien och hamnstaden Jidda där vi ankrade på reddan i väntan på kajplats. I mina arbetsuppgifter hörde bland annat att ankra och jag hade lagt märke till att på det andra ankarets ena ankarklo hängde en vajer efter något tidigare bottennapp. Jag försökte att uppifrån med en lång båtshake nå ner för att lyfta av vajern men nådde den inte. Då firade jag ner ankaret till vattenytan och äntrade nerför fallrepet, hoppade i och simmade förut, klättrade upp på ankaret, hängde av vajern och simmade tillbaka. Väl ombord igen hivade jag upp ankaret och återgick till andra sysslor. Senare under dagen kom det upp anslag i de olika mässarna och dagrummen där det stod: Hajvarning – badning förbjuden! Det är vid sådana här tillfällen som man blir extra svettig.

SÅ KOM VI TILL KAJ och kunde lossa det sista av lasten som bland annat var en plywoodlåda. Den har precis passerat relingen då vajern som den är slingad med skär igenom den tunna plywooden varvid den ena gaveln ramlar ur. Och ut på kajen fladdrar tomma vita skokartonger och vitt silkepapper som spred sig som ett snötäcke över kajen. Tänka sig, snö i Arabien! För övrigt no comments. Här fick vi också ett rederimeddelande som sa att nästa destination var Singapore, där alla skulle avmönstras, för fartyget skulle säljas. Det var vid den här avmönstringsceremonin som det märktes att nästan alla hade nya skor. Undantaget var väl salongsuppasserskan, men hon hade ju ingen användning för herrskor.

Nu skiftade vi från fartyg till flygplan och med Tokiga Eriksson som "reseledare" så kräver den hemresan sitt eget kåseri. But thats antoher story.

Så åter till den filosofiska frågan om det var rätt eller fel och konsekvenserna därav. Fick den svarta städerskan behålla jobbet? Fick tjejen senare mera stryk? Jag vet bara att frågorna inte fick något svar.

**Henrik Johansson,
Göteborg**

När jag gjorde research till artikeln om splitvedsjäntorna blev det en hel del foton och annat material över och mer har tillkommit därefter, därför fortsätter här berättandet om dessa tappra kvinnor. Ässå lite politiskt uppvarvande inför höstens val på slutet.

De bortglömda splitvedsjäntorna del 2

Ä

R MAN, SOM JAG, uppvuxen i ett samhälle med sågverk och egen utskeppningshamn så vet man att mycket av det som står i Civildepartementets- och Vita-bandet-kvinnornas undersökningar, från början av 1900 talet är bullshit.

Mycket är vandringsrägner, bland annat om damen som gömde en av polisen efterjagad man under sin långa kjol när polisen kom ombord. Även att de gömde minderåriga flickor (yngre än 21 år) under sina kjolar vid liknande situationer. Detta på grund av att Kungl. Maj:t år 1916 utfärdade ett förbud för kvinnor under 21 år att arbeta ombord.

Sådana historier är ju ganska oskyldiga. Värre saker spreds om dessa arbetsamma och duktiga kvinnor, till exempel att de *söp, dansade nakna och idkade hor med sjömännen*.

DYLIKA SAKER HAR KANSKE förekommit någon gång, men jag är fullt övertygad om att det inte var av splitvedsjäntorna. Att jobba 10 timmar om dagen och oftast tre timmar overtid i hårt stuveriarbete, inte orkar man då med någon skörlevnad efteråt. Ett citat från förra numret angående deras påstådda osedliga leverne: *"... det gjordes omöjligt af bland annat kvinnornas skamkänsla för varandra."*

Vi som har seglat och jobbat i hamnar vet att det har förekommit och förekommer, men då är det inte av dessa flitiga damer som är inblandade utan sk businessgirls.

DET FANNS ÄVEN EN ANNAN sedlighetsivrande kvinnoförening som hette Federationen. De hade en tidning, *Sedlighets Vännen*, där de uttryckte samma åsikt om



splitvedsjäntorna som Vita Bandet gjorde. Lyckligtvis hade de kvinnliga stuveriarbeterskorna försvarare ibland annat. Aftonbladet som riktade hård kritik mot moralanterna i Federationen och deras tidning. 1890 skrev de så här: *"Det finns knappast någon yttring af köttlig utsäfnings och last, någon skörlefnadens sjukdomsföljd som icke i denna tidskrift blifvit antydd skildrad och diskuterad ... /Föreningen borde ägna sig åt en verksamhet mera sant kvinnlig än den som nu upptar föreningsledamöternas tanke, vilja och fantasi."*

Precis min åsikt! Men hade jag skrivit det hade jag nog använt ett annat ordval. De fina Östermalmsfruarna borde ha läst: *"Psalm 37, Vers 11 Psaltaren: ... De saktmodiga skola besitta landet ..."* och levte efter de visdomsorden.

I EN DEL HAMNAR BILDADE kvinnorna egna fackföreningar för att slippa de manliga "stuvarna", som ju tog den största förtjänsten. I till exempel Båtskärsnäs fanns det starka och okuvliga kvinnor som drev upp lönen för klenvirket såpass

att det blev lönsamt även för de manliga stuveriarbetarna att befatta sig med det. Jag har egen erfarenhet av dessa viljestarka och orubbliga damer för min egen mor kom från "Baskeri", som sågverkssamhället kallades. Jag skulle ha velat se någon av de fina moralanterna ställa sig framför de karaktärsfasta stuverikvinnorna och kalla dem för lösaktiga. Då skulle det säkert ha fått på skallen, för de flesta av de så kallade splitvedsjäntorna var både slagfärdiga, verbala och fysiskt starka.

OCH SÅ ÄR SKANDALLOBBYISTERNAS tid här. Nu är det ca ett halvår kvar till valet och bägge sidorna laddar upp till valstriden. Alliansen (axis of evil) har bytt logga. Vi får väl vänta lite på alliansens reklambyråers skandaler och avslöjanden, de börjar väl dyka upp på förstasidorna snart, åtminstone i de borgerliga blaskorna.

Undrar om de har Rot- eller Rut-avdrag för lobbyisternas tjänster? Konstigt att inte Aftonbladet väntade med avslöjandet av de fuskande moderaterna.

Alf Dunder affes@mail.com



” Han övertygade mig att gå en teoretisk linje på gymnasiet. Och visst jag tog mig igenom, men det gav mig inte särskilt mycket så jag satt nog mest och funderade på att skaffa någon slags praktiskt arbete och om inte det gick försöka att bli snickarlärling.

John vill vara med och påverka genom facket

Det är en solig vårvinterdag i Aspedalen i Lerum, några mil inåt landet från Göteborg sett. Här bor John Andersson, en "tredagarsskiftare" i Skandiahammen med körning av lyftkran och grensletruck som främsta arbetsuppgifter. John möter upp med sin vita lilla Polo vid pendeltågstationen. I baksätet på bilen sitter franska bulldogen Edwin och bredvid honom ligger två ishockeyklubbor.

» – Loui Eriksson bor i Dallas och tjänar miljoner i NHL. Vi spelade ishockey tillsammans i Lerums BK på pojkligsnivå. Jag blev kvar här jag, så det säger väl en del om våra olika talanger, skämtar John, och erkänner samtidigt att han tänker göra comeback i div 4-laget Audi Flyers till hösten..

Gillar heminredning

Det är bara ett stenkast till bostaden och John Andersson är ledig fast det är tisdag och arbetsvardag för de flesta. Han tillhör det ganska unga gäng i Skandiahammen i Göteborg som går på ett tredagarsschema. Han uppskattar att kunna vara ledig mitt i veckan och hinna med att fixa i hans och sambon Gabrielles trerummare intill Säveån. Trots att han måste jobba tre lördagar i månaden.

– Jag gillar att hålla på med inredning och finsnickeri här hemma, så den mesta lediga tiden går ju åt till detta, påpekar han och sveper med handen över den nya fondtapeten och det nyinlagda golvet i köket. När han också visar det ny renoverade badrummet förstår man att här

finns det både smak och gott handlag, även om John inte gärna använder superlativer om sig själv.

Faktum är det länge pekade mot att han skulle bli snickare eller i alla fall någon form av hantverkare, trots att pappa, som drev egen smidesverkstad, varnade sin son för allt slit det innebär.

– Han övertygade mig att gå en teoretisk linje på gymnasiet. Och visst jag tog mig igenom, men det gav mig inte särskilt mycket så jag satt nog mest och funderade på att skaffa någon slags praktiskt arbete och om inte det gick försöka att bli snickarlärling, avslöjar han.

Johns intresse för studier, som fram till och med årskurs nio varit tämligen gott, avtog successivt under de tre studieåren på samhälls/ekonomi-programmet på gymnasiet. Han tog i alla fall studenten och gjorde lumpen kort därpå. Som gruppchef på T2 i Skövde lärde han sig ledarskap och samverkan samtidigt som han insåg hur mycket mer han tålde av fysisk och psykisk utmattning.

– Det är faktiskt bra erfarenheter att ha med sig, anser han.

Köra truck med gamla gubbar

Efter lumpen, med lastbilskort i plånbooken, vill han pröva att jobba som lastbilschaufför. Fick först också besked om att han skulle få jobbet om han bara skaffade ett yrkeskompetensbevis. Men möttes sedan av kalla handen när han glad i hågen visade upp det och trodde han skulle få börja köra.

– Det kändes tråkigt då, men idag är jag glad att det blev nobben där för istället tog jag kontakt med en av pappas kompisar som tipsat om blyxt-jobb i hamnen. Jag var rätt skeptisk och tänkte att det väl inte kan vara något kul att hålla på och köra truck tillsammans med gamla gubbar. Men hans farhågor visade sig inte stämna alls. Han fick ett gott intryck av den nya arbetsplatsen från första stund.

– Vi var väl en 60–70 nya blyxtspiranter som hälsades välkomna av en duktig instruktör. Och jag fick börja som bilblyxt i bilhamnen. Men jag fick inte så mycket jobb som jag ville så efter en månad sökte jag ett vikariat i Älvsborgshamnen. Det fick jag. Så från maj till september stod jag och vevad tusentals trailerben, ett ganska >

> lugnt jobb, men också rätt så enformigt. John arbetade tillsammans med blix i blandade åldrar, som de flesta trodde och hoppades att få riktig anställning efter vikelet, för så hade det sagts. Men John blev grymt besviken när han fick höra att han var för ung. Han hade då hunnit bli femsiffrig blix, vilket innebär att man jobbat ihop 500 timmar på ett år (det finns bilblix, fyrsiffrig och femsiffrig blix) och i och med det får företräde på listan.



"DET ÄR SÄLLAN JAG SÄTTER PÅ MUSIK HEMMA. MEN JAG GILLAR JU ROCK OCH BLUES. SPELADE SJÄLV GITARR I SKOLAN. OCH I ETT BAND SOM FÖRSÖKTE SPELA HÅRDROCK, MEN DET BLEV MEST BARA KAOS OCH HÅRDROCK ÄR NOG INTE RIKTIGT MIN GREJ HELLER."

Stressigt bildbudsjobb

– Men jag var inte nöjd med att bara vara blix, så jag sökte jobb på Schenker, för att köra lastbil hade jag tänkt, men det blev budbil istället. Att ha 80 levnansstopp om dagen innebar ju att man fick vara glad om man hann svänga in till en mack, köpa en baguette och försöka äta den medan man stressade vidare. Fem månader höll jag ut innan jag, efter att också utan tvekat tackat nej till Postens budbilsjobberbudande, tänkte att

jag går tillbaka till blixjobbet i hamnen.

Bara en vecka senare fick John tips om att man sökte fast personal både till Skandiahamnen och Älvsborgshamnen. Han sökte båda och fick jobbet i Skandiahamnen.

– Jag var lite tveksam först eftersom jag ju jobbat i Älvsborgshamnen under det tidigare vikariatet ock kommit att trivas väldigt bra där, men sedan när man väl började i Skandia kände jag att det var rätt. Nya bra arbetskamrater och nya roliga arbetsuppgifter gjorde att jag kände att

FAKTA John Andersson

Ålder: 25 år

Familj: Gabriella, sambo och Edwin, fransk bulldog.

Yrke: Hamnarbetare i Göteborg.

Aktuell: Ung engagerad styrelseledamot i Hamn4an.

Fritidsintressen: Ishockey; gör comeback som powerforward till hösten i div 4-laget Audi Flyers. Hemmasnickeri i lägenheten. Sommarstället i Bengtsfors i norra Dalsland..

Tittar på: "Jag är allätare med lätt slagsida åt action och komedi. Jag är också rätt förtjust i heminredningsprogram på tv. Det bästa hittills bäst är nog "Nytt läge", med mycket tips och idéer."

Läser: "Sportbladet ibland, haha. Jag håller faktiskt på och läser min första bok någonsin, en julklapp – Liam Norbergs *Insidan*. Den är bra, men krångligt skriven. Jag är inte riktigt klar med den. Tidigare har jag mest sett bokläsande som ett slöseri med tid, men kanske hittar jag någon ny bok att läsa efter den här..."

Lyssnar på: "Det är sällan jag sätter på musik hemma. Men jag gillar ju rock och blues. Spelade själv gitarr i skolan. Och i ett band som försökte spela hårdrock, men det blev mest bara kaos och hårdrock är nog inte riktigt min grej heller."

Blir glad av: "Att umgås med vänner, spela hockey och innebandy på jobbet. Och att bara vara på landet och ta det lugnt."

Blir arg på: "Jag blir sällan förbannad, jag är mer den buttra typen. Men nu under lågkonjunkturen har jag reagerat över hur företag och företagare visat dålig människosyn. Så länge det går bra värderas individerna sin vikt i guld, men när det går dåligt vill man gärna göra sig av med dem och skylla på arbetsbrist. Det har sparkats folk på jobbet som stått mig nära, och när arbetsbrist råder det min själ inte i hamnen. Huvudsaken verkar vara att aktieägarna ska få ut sina pengar. Att som ägare kunna med att plocka ut pengar på bekostnad av andras jobb är för jävligt. Jag kan också känna det som att produktionsledarna i hamnen utgår från att vi hamnarbetare maskar gör ett dåligt jobb. De agerar i någon slags polimentalitet, när vi i själva verket försöker göra ett riktigt bra jobb. Någon dunk i ryggen, vilket vore både befogat och gagna alla, får man inte."



det funkade kanonbra. Hela första sommaren gick jag på utbildning, lärde mig köra lätt- och tung- plus grensletruck, fick signalmansutbildning mm. Det var en riktigt rolig sommar, intygar han.

Vill kunna påverka genom facket

Johns fackliga engagemang var det till en början ganska skralt med. Under hela hans barndom var pappan egenföretagare så något facksnack var det aldrig på hemmaplan. Det enda han själv visste när han

började i hamnen var att han måste vara med i ett fack.

– Det blev Hamnarbetarförbundet, det kändes naturligt eftersom merparten är organiserade här, plus att jag fick ett positivt intryck vid informationsmötet. Mitt egentliga fackliga engagemang tog väl rejäl skruv när vi gick in i lågkonjunkturen. Då det började tisslas och tasslas om varsel. I och med att alla på mitt skift var tämligen nya i hamnen, kände jag att jag ville ta del av situationen och kunna vara

med och påverka och göra vår röst hörd, de nyanställdas alltså. Jag pratade med kamraterna om när var intresserad av att sitta med i avdelningsstyrelsen, men intresse var lite ljummet så då kände jag att jag inte ville sitta och se på bara, utan kunna vara med påverka. Och jag uppfattar det som att de andra i hamnen tyckte det var bra att någon från "Tredagars-schemat" var engagerad, så jag blev nominerad och invald.

John betonar att han fortfarande har >

” Jag pratade med kamraterna om när var intresserad av att sitta med i avdelningsstyrelsen, men intresset var lite ljummet så då kände jag att jag inte ville sitta och se på bara, utan kunna vara med påverka. Och jag uppfattar det som att de andra i hamnen tyckte det var bra att någon från "Tredagars-schemat" var engagerad, så jag blev nominerad och invald.



” Jag är för fler offentliga jobb och precis som för mitt fackliga engagemang har intresset för politiken vaknat när jag ser hur nedmonteringen försämrar vårt samhälle.

> mycket kvar att lära om fackligt arbete, avtalsfrågor och annat, men han är ändå skapligt insatt i många frågor och är själv tveksam till ett hängavtal.

– Frågan är komplicerad, men ett rent hängavtal skulle kanske innebära att vi blir bakbundna i och därigenom försämrade möjligheter att påverka och förändra. Min uppgift idag är dock att göra mina kollegors röst hörd sedan hoppas jag kunna växa in i styrelserollen med tiden.

Tänker plugga på inför valet

Inför höstens riksdagsval tänker han ta reda på mer om vad de olika partierna står för än gjorde inför förra valet. Som det är i dagsläget finns det egentligen något parti som faller i honom helt i smaken.

– Med tanke på hur de fyra senaste åren varit, med Alliansen med utförsäljning av statliga bolag för ideologisk privatisering och ägandointressen kan jag i alla fall säga att jag kommer inte att rösta på de blåa. Jag är för fler offentliga jobb och precis som för mitt fackliga engagemang har intresset för politiken vaknat när jag ser hur nedmonteringen försämrar vårt samhälle. Men jag måste också säga att jag är grymt besviken på socialdemokraterna i Göteborg i allmänhet och Sven Hultström sosse och hamnbolagsstyrelseordförande i synnerhet som verkar för att sälja ut hela hamnen. Det är riktigt dåligt tänkt och tragiskt illa skött! Hur Johns framtid ska forma sig har han själv ingen aning om.

– Jag är en sådan som lever i nuet, sätter inte upp några långsiktiga mål, tar en dag i taget. Som det ser ut nu så fortsätter jag i hamnen. Har inte kommit på vad min dröm är, kanske lever jag den just nu.

Text & foto: Mikael Ödesjö



JOHN om ...

... att "Riktiga karlar väger över 90 kilo" (som det står på hans kaffekopp):

Jag väger 98 kilo, tyvärr är det inte längre bara muskler. Jag måste ha en puck eller en boll och en klubba i handen för att springa och få motion. Fåfånga är inte tillräcklig motivation, än så länge i alla fall."

... **barndomen:** "Den var bra. Jag var definitivt inget busfrö, utan har väl alltid varit väldigt lydig till skillnad från lillesyrran Frida, som haft ett hetare temperament. Det värsta jag har gjort var att slänga suddgummi på fröken i andra klass, när jag satt bredvid klasens värsting. Vi sa att båda att det var jag som slängde när hon upptäckte det, men hon gav sig ändå på honom, orättvist och ganska typisk för hur det fungerar. Nej, jag var snäll som liten och tycker nog att jag är det fortfarande."

... **ishockeykarriären:** "Det gick väl sådär. Jag fick testspela för TV-pucken, men hade nog inte den kämpaglöden som krävs och nu att prata om att man kanske var talangfull och så känns som att skryta och det tycker jag verkligen inte om, man är väl lite typiskt svensk där."

... **att bo i Lerum:** "Jag har alltid gillat Lerum. Vi bodde i ett lugnt och fridfullt radhusområde på andra sidan motorvägen, och jag hade kompisarna nära. Hade man ingen kompis tog man en plywoodskiva, en hockeyklubba och puckar och sköt på fotbollsmålet. Skott blev också min starka sida som spelare."

... **att vara lastbilschaufför:** "Jag fick lastbilskort genom lumpen och hjälpte efter detta min morfar som hade åkeri. Då upptäckte hur himla tråkigt att kör lastbil. De långa transportererna är hejdlöst sega - inget för mig."

... **att bli snickare:** Hade jag valt byggprogrammet hade jag inte varit hamnarbetare idag, så det var kanske tur i oturen att jag integjorde det, för i det långa loppet tror jag att jag trivs bättre som hamnarbetare än som snickare. Tänk att jobba på stora byggen och gå och gipsa två veckor i sträck. Som hamnarbetare har man ändå en viss omväxling och många arbetskamrater som bildar en bra gemenskap.

... **om fackligt engagemang:** Det tänkte till för mig när det talades om uppsägningar. Att bara sitta bredvid och se på känns inte bra. Man vill ju kunna påverka. Det kan jag nu. Även om vi jobbar på samma arbetsplats, upplevs ju alla olika scheman och platser i hamnen på olika sätt. Viktigt att man har en från varje schema i styrelsen för det varierar ju kraftigt, i alla fall när det gäller lokala frågor.