

# HAMN 4.10 ARBETAREN

**LEDAREN: VI VILL HA ETT MODERNT AVTAL**  
**KARLSTADSVÄNTAN PÅ TRÄVARURUSCH**  
**RENARE SJÖFART – HOT ELLER MÖJLIGHET?**  
**HAMN OCH TRANSPORT ENIGA OM SIGNALMAN**

” Förr blev man stark av hamnarbete.  
Nu sitter vi mest och skakar i maskiner.

**OSKAR  
GRÖNSTEDT  
ANDERSSON**

# LEDAREN:

## Vi vill ha ett modernt avtal med goda löner och villkor

**V**I KAN SNART LÄGGA ÅR 2010 TILL HANDLINGARNA och börja förbereda oss för 2011 då ett nytt hamn- och stuveriavtal skall förhandlas fram. I vintras fortsatte Svenska Hamnarbetarförbundet de samtal med arbetsgivarorganisationen Sveriges Hamnar om ett hängavtal som initierades i augusti 2009. Dessa samtal/överläggningar betecknade båda parter som konstruktiva, men de förde inte till något konkret resultat i form av avtalsskrivande.

NÅGRA AV VÅRA GRUNDLÄGGANDE KRAV, bl a en möjlighet att i förtid säga upp avtalet, kunde inte tillgodoses av arbetsgivarna. Efter som vi, och egentligen också arbetsgivarna, vid en avtalsrelation ger oss in på något helt nytt ville vi ha en möjlighet att på rimlig tid häva avtalet – en bakdörr att ta oss ut genom. Risken vi såg var att vi inte skulle få något direkt inflytande över avtalet såsom varande hängavtalspart, men ändå vara fredspliktsbundna. I och för sig i åtnjutande av de förmåner som medbestämmandelag och andra arbetsmarknadslagar ger kollektivavtalslutande facklig organisation, vilket skulle ha varit bra, men inte tillräckligt om vi inte samtidigt har ett mer direkt inflytande över avtalet.

SVENSKA HAMNARBETARFÖRBUNDET HAR FUNNITS i över 38 år och har följaktligen 40-årsjubileum 2012 och är nu "väl etablerat" på den svenska arbetsmarknaden – väl etablerat som ett alternativ till de traditionella ombudsmannafacken. Vårt förbunds särmerke är bl a beslutandeprocessen i vilken medlemmarna genom omröstning bestämmer i alla väsentliga frågor, till skillnad från de flesta andra svenska fackförbund där medlemsomröstningar i bästa fall är rådgivande. Vårt förbund bygger på att alla förtroendeposter innehas av aktiva hamnarbetare med god förankring ute på arbetsplatserna. Detta sätt att bygga en facklig organisation är inte helt problemfritt det skall medges. En grundläggande förutsättning är att medlemmarna vill vara med och fatta beslut om villkoren på arbetsplatserna istället för att lägga dessa beslut i händerna på förbundsfunctionärer.

IBLAND ANKLAGAS VI FÖR ATT VARA GAMMELDAGS, och det är vi i så motto att vår beslutandestruktur liknar den som användes då fackföreningarna bildades i slutet av 1800-talet, men jag vill istället hävda att det är vi som är moderna. Dagens arbetare vill och är väl skickade att vara med och fatta de avgörande besluten och med dagens möjligheter till it-lösningar kan medlemsomröstningar ordnas snabbt och effektivt. För den som söker ett alternativ till den traditionella svenska fackföreningsmodellen finns Hamnarbetarförbundet som ett levande exempel.

HAMN- OCH STUVERIAVTALET LÖPER UT den sista juni 2011 och vi närmar oss snabbt en avtalsrörelse. Svenska Hamnarbetarförbundet avser vara en aktiv part i denna, men på vilket sätt är i skrivande stund oklart. Vi har ju en något komplicerad situation inom avtalsområdet med två fackliga organisationer, med ungefär lika många medlemmar bland de berörda hamnarbetarna. Vi vet genom tidigare mindre lyckade samordningsförsök att det inte är lätt att hitta en modell som fungerar för de tre inblandade parterna, men nog borde tiden nu vara inne för att hitta ett fungerande koncept för en trepartsöverenskommelse.

HAMNARBETARFÖRBUNDETS AVTALSKRAV ÄR ÄNNU inte fastställda. Detta kommer att ske på en avtalskonferens i början av 2011. Det är ingen djärv gissning att förbundet kommer att vilja ha ett kort avtal även om det avtal som skall avlösas var osedvanligt långt och vältajmat i förhållande till lågkonjunktur och därmed gav relativt goda löneökningar. På den idékonferens som hölls i Göteborg i månadsskiftet september/oktober var kollektivavtal eller ej en av de frågeställningar som diskuterades. Noterbart är att knappt en enda röst höjdes mot att Hamnarbetarförbundet skall arbeta för att bli avtalspart – tvärtom underströk de flesta vikten av detta.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET HAR ANNONSERAT ett märkligt krav om att de skall ha ersättning från arbetsgivarna för att deras ombudsmän också jobbar med våra medlemmars frågor – men det måste väl vara ett missförstånd eller...?!

ARBETSGIVARNA KOMMER MED STÖRSTA SANNOLIKHET att återigen säga att de vill reformera avtalet: ha ett "modernt" avtal, d v s ett avtal där de i högre grad bestämmer över arbetstider och villkor. I detta fall, som i så många andra, sitter vad som är modernt i betraktarens öga. Vi finner snarare att det är i överensstämmelse med moderna tider att löntagarna har största möjliga inflytande över sitt arbete och sin arbetstid utan att därför göra avkall på kundernas servicekrav.

VI I HAMNARBETARFÖRBUNDET ser fram emot ett intensivt avtalsår där vi kommer att prestigelöst jobba hårt för goda löner och övriga villkor i hamnarna.

Tack för i år och en riktigt GOD JUL och GOTT NYTT ÅR!

**Björn A. Borg**



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

Förbundet bildades i Örnköldsvik 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 3250. Hamnarbetarnas A-kassa nås på telefon 031-51 54 11 gällande ersättningsärenden och i övriga frågor på telefon 08-667 3260. Hemsida: [www.hamn.nu](http://www.hamn.nu)

## HAMN ARBETAREN

### REDAKTION:

Ansvarig utgivare:  
Björn A. Borg

Chefredaktör:  
Mikael Ödesjö

Fackredaktör:  
Björn A. Borg

Grafisk form:  
Mandarin

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

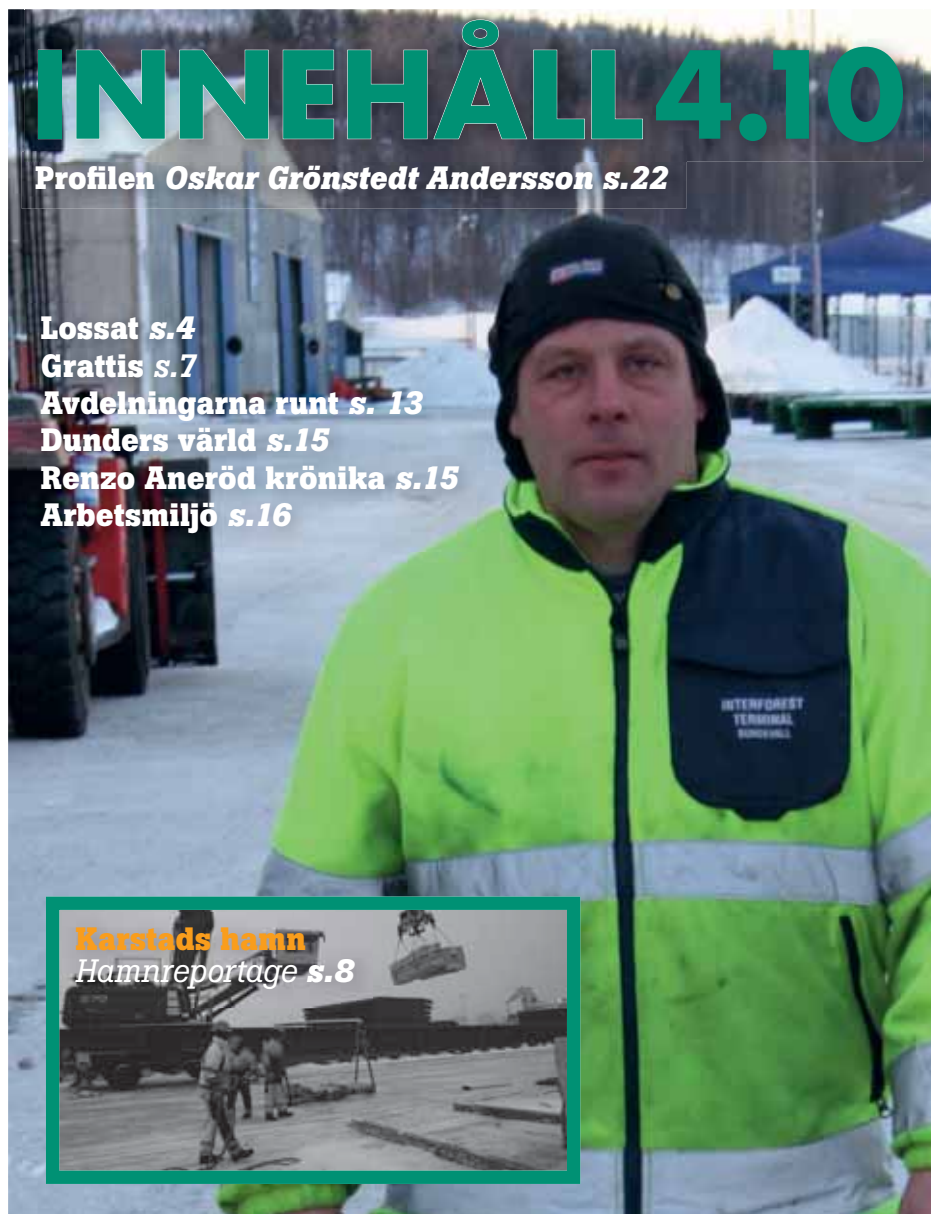
Adressändring?  
När Du ändrar adress skall  
Du meddela detta till:  
Sv Hamnarbetarförbundet,  
Södra Hamnvägen 42,  
115 41 Stockholm

# INNEHÅLL 4.10

**Profilen Oskar Grönstedt Andersson s.22**

**Lossat s.4**  
**Grattis s.7**  
**Avdelningarna runt s. 13**  
**Dunders värld s.15**  
**Renzo Aneröd krönika s.15**  
**Arbetsmiljö s.16**

**Karstads hamn**  
**Hamnreportage s.8**



## GÖTEBORG

### DFDS och Cobelfret tar över Älvsborgshamnen

Göteborgs Hamn AB har tecknat ett tjugofemårigt koncessionsavtal med bolagen DFDS och C. Ports som ska driva roro-terminalen via ett gemensamt bolag. C. Ports är systerbolag till det belgiska rederiet Cobelfret.

– Det känns väldigt positivt att två av hamnens största kunder går samman för att driva roro-terminalen, säger Sven Hulterström, styrelseordförande för Göteborgs Hamn AB. Det skapar möjligheter för de anställda. Bolagen är marknadsledande på roro-sidan och har resurser att utveckla verksamheten. Dessutom får Göteborgs Hamn en bra intäkt över lång tid och kan stärka sin roll som ledande transportnav.

Bakgrunden till affären är att hamnen i februari i år delades upp i ett kommunalt hamnbolag och tre separata terminalbolag. Kajer och infrastruktur är liksom tidigare i kommunal ägo och avtalet gäller själva driften av roro-terminalen. Därmed får hamnen samma upplägg som en majoritet av världens stora hamnar: en offentlig ägare och separata terminalbolag.

– Vi uppvaktades av flera stora internationella aktörer och till slut föll valet på DFDS och C.Ports, som är ett systerbolag till rederiet Cobelfret, säger Magnus Kårestedt, vd för Göteborgs Hamn. De delar våra visioner vad gäller hamnen och har en långsiktig strategi. Det var en förutsättning för att teckna koncessionsavtal. Detta är första gången DFDS och C.Ports samarbetar om att äga och driva en roro-terminal. Roro-terminalen ska drivas via ett nybildat bolag. Avtalet med Göteborgs Hamn är tjugofemårigt och börjar gälla i januari 2011.

När koncessionsavtalet börjar gälla tar DFDS och C.Ports över terminalbolaget, de cirka 320 anställda och alla kundkontrakt. Roro-terminalen är det första av de tre terminalbolagen som får ny ägare. Även verksamheten i containerterminalen och bilterminalen kommer att överlämnas under nästa år.

### Ny skogsterminal i Arendal

Göteborgs Hamn stärks som exporthamn för svenskt papper när logistikföretaget RPG bygger ny skogsterminal i anslutning till hamnen.

Papper, virke och andra skogsindustriprodukter fraktas med tåg från bruk och sågverk runt om i Sverige till Göteborgs Hamn och sedan vidare med fartyg till exportmarknader i hela världen. Innan sjötransporten måste en del av godset lastas om och in i containrar.

Nu ökar möjligheterna till sådan omlastning markant i Göteborg. Det är logistikföretaget RPG, Roger Peterson Group, som satsar på en ny logistikterminal med inriktning på skogsindustrin, skriver Göteborgs Hamn i ett pressmeddelande. Terminalen ligger i Arendal, i direkt anslutning till hamnen. RPG har utvecklat projektet i nära samarbete med NCC, som bygger fastigheten, och Göteborgs Hamnbolag.

– På senare tid har omvärldens efterfrågan på svenskt papper ökat och RPGs nya terminal innebär att vi får ytterligare en aktör i hamnen som betjänar skogsindustrin vilket stärker vår roll som nav för svensk pappersexport, säger Magnus Kårestedt, vd för Göteborgs Hamnbolag, i pressmeddelandet.

Den nya skogsterminalen innebär ökade volymer för Göteborgs Hamn. På ett år har terminalen kapacitet att hantera 1,5 miljoner ton papper och andra skogsprodukter. Det motsvarar 110 000 containrar (20 fots, TEU) och RPG räknar med att utnyttja terminalens fulla kapacitet inom några år. En stor del av det är helt nya volymer för hamnen och innebär ett betydande tillskott. Förra året skeppades totalt 820 000 containrar via hamnen. Som jämförelse kan nämnas att Sveriges näst största hamn, Helsingborg, hanterade 125 000 containrar 2009. Export till övriga Europa kommer främst att gå via hamnens roro-terminaler medan exporten till andra världsdelar går via Skandia Container Terminal i Göteborgs Hamn.

Byggstart är i januari 2011 och den 20 000 kvm stora byggnaden beräknas stå

färdig 2012. Dubbla järnvägsspår, varav ett invändigt i byggnaden, gör det möjligt att köra in hela tåg i terminalen. Enskilda vägar underlättar lastbilstransporter mellan terminalen och hamnen.

Terminalen kommer även att lasta om importgods från containrar till lastbilar för vidare transport till svenska handeln. Även stål och andra godsslag kommer att hanteras i terminalen.

## OXELÖSUND

### Kunder ger hamnen högt betyg

Kunderna blir allt nöjdare med Oxelösunds Hamn. Det visar den undersökning som Zondera genomfört på uppdrag av hamnen som presenterades nyligen.

Hamnen har fått högre betyg inom nästan alla områden jämfört med den undersökning som genomfördes för två år sedan.

Den sammanlagda nöjdheten har stigit med 25 procent och tre fjärdedelar av kunderna tycker att Oxelösunds Hamn har hög kompetens. Det är 22 procent fler än vid förra mätningen. Över hälften av de tillfrågade tycker att Oxelösunds Hamn fungerar bra i jämförelse med andra leverantörer av hamntjänster.

Medarbetarna i Oxelösunds Hamn får höga betyg. De är lätta att komma i kontakt med, visar stort engagemang och har en stor servicevilja, tycker kunderna, som är mycket nöjda med kvaliteten på de tjänster som hamnen levererar.

– Oxelösunds Hamn har all anledning att glädja sig. De har gjort en väldigt bra utveckling trots några svåra år. Hamnen har stärkt sig mot sina konkurrenter under de senaste två åren och 75 procent av alla kunder tycker att Oxelösunds Hamn är ett professionellt företag, säger Annika Styruud på Zondera, som genomfört undersökningen, i en kommentar.

**HAMNARBETAREN**  
önskar alla läsare en riktigt  
God Jul och ett Gott Nytt År!



HASSE KINDGREN

## GÖTEBORG

### Gammelordförande Hasse Kindgren avtackad av fackföreningen

Hasse Kindgren, som under 80-, 90- och 00-talen var Hamn4ans ordförande under 20 år, avtackades i höst av fackföreningen för sina insatser. Såväl yrkesaktiva som pensionerade hamnarbetare, samt en journalist och en rättsprofessor, dök upp på fackexpeditionen för avtackning av den nyblivne pensionären. Det bjöds på tårta och samkväm, och yngre och äldre medlemmar kom och gick. Dagen avslutades med att Hasse fick motta en resecheck på närmare 8 000 kronor, som samlats in på askarna. Avdelningen överräckte också hedersbetygelse i form av en grips med inskriptionen "Till ordförande Hasse. Med tacksamma hälsningar: Hamn4an", samt tillhörande smicker och smädelser.

"Hasse Kindgren har som förbundsstyrelseledamot och avdelningens ledare varit en betydelsefull kraft i arbetet med att förbättra hamnarbetarnas arbetsförhållanden och inflytande på arbetsplatserna under lång tid. Han har lovat att fortsätta vara avdelningen behjälplig när så krävs framöver och ville i efterhand förmedla

ett stort tack för all uppvaktning i samband med hans pensionering."

## NORRKÖPING

### Nytt stort avtal med Holmen

Norrköpings hamn får en central roll när det nya sågverket i Norrköping startar vid årsskiftet. Hamnen ska lagra trävarorna innan de går vidare till kund via fartyg, järnväg eller lastbil. Holmen Timber, som driver sågverket vid Braviken, har skrivit ett omfattande och långsiktigt samarbetsavtal med Norrköpings Hamn och Stuveri kring lagring och hantering av trävaror.

– På sikt kommer vi att hantera närmare en miljon kubikmeter trävaror åt Holmen Timber och det kan öppna för nya destinationer och även för andra sågverk som vill använda Norrköpings hamn, säger Bengt-Erik Bengtsson, vd i hambolaget

Sågverket, som snart startar produktionen, blir Skandinaviens största och modernaste sågverksindustri.

Fullt utbyggt får det en årlig kapacitet om 750 000 kubikmeter trävaror. Dessa plastpackas innan de går ut från sågverket och sedan körs trävarorna med lastbil till Pampushamnen.

Där lagras de på kaj eller under tak inför vidare transport till kund.

Bengt-Erik Bengtsson känner stor glädje över avtalet och tror att nyutvecklad teknik och nya arbetssätt kan komma att spela stor roll för hamnens fortsatta utveckling. Hamnen växer och under de närmaste åren kommer man att behöva göra vissa nyrekryteringar inom både administration och stuveri.

## LULEÅ

### Näst bästa resultatet hittills

Frakterna till och från Luleå hamn har fått ett rejält uppsving i år jämfört med förra året. Det ökade frakterna gör att hamnens underskott under förra året har vänts till ett rejält överkott. Under tre första kvartalen förra året var det drygt 4,7 miljoner ton gods som fraktades via Luleå hamnar. Under motsvarande tid i år är det närmare 7,7 miljoner ton.

Den stora ökningen av frakterna gör att hamnen går från en förlust på 4,4 miljoner till en vinst på 16,7 miljoner får årets tre första kvartal. Resultatet är betydligt bättre än vad hamnchefen räknat med. Redan nu har hamnarna tjänat mer pengar än vad budgeten är för hela året. Innan året är slut kommer Luleå hamn att göra sitt näst bästa år historiskt sett: – Vårt rekord från 1974 kommer att stå sig även efter det här året. Men som det ser ut så kommer vi i år att göra vårt näst bästa resultat när det gäller godsomsättning i våra hamnar, säger hamnchef Leif Åberg.



NORRKÖPING

## HALMSTAD

**Hamnen investerar för att växa**

Halmstads Hamn planerar investeringar på ca en halv miljard och att växa i volymer med 50 procent de närmaste fem åren.

– Nu vill vi knyta ihop oss också med öst, med förbättringar av Tvärleden och bättre knyta ihop Halmstad och västkusten med sydöstra Sverige.

Halmstads hamn har redan idag ett starkt linjenät och servicen från Halmstad kan snart att utökas med ytterligare avgångar per vecka.

– Vi arbetar även för nysatsningar på järnvägspendlar. Vårt mål är att öka volymerna i Halmstad Hamn med 50 procent de kommande fem åren. Investeringarna under den här perioden ligger kring en halv miljard i form av utbyggd hamn, modernare utrustning och muddring.

## HOLMSUND

**Hamnen moderniseras för 160 mijoner**

Hamnen moderniseras för 160 miljoner Kommunägda Umeå Hamn vill bygga ut hamnområdet i Holmsund, modernisera tåganslutningen och flytta E12:an så att den inte längre går genom hamnområdet.

– En elektrifierad bana är bättre för miljön än dagens dieseldrivna och vi får vettigare anslutning till Botniabanan, säger Curt Kristoffersson, VD för Umeå Hamn till Västerbottens-Kuriren.

Hela projektet, som beräknas vara klart 2013–2014, kostar närmare 160 miljoner kronor. EU står för hälften, 80 miljoner. 30 miljoner kommer från Trafikverket, 20 miljoner från Region Västerbotten och resten från Umeå kommun.

– Vi servar inte bara Umeå utan hela regionen, därför måste vi anpassa oss till dagens logistiksituation.

## Tommy har gått i pension

**Svenska Hamnarbetarförbundets arbetsmiljöprofil** framför alla andra, Tommy Andersson, har gjort sin sista arbetsdag i hamnen. Tommy, som jobbade som extra hamnarbetare redan på 60-talet, blev ordinarie i Stockholm 1976, samma år som under-teknad. Hamnarna var då Sveriges farligaste arbetsplatser och arbetsolycksfall sågs i det närmaste som en del av jobbet. Detta var något som Tommy dock inte ville acceptera och påbörjade redan i mitten av 70-talet sitt uppdrag som skyddsombud med stort engagemang.

**Arbetsgivarna var vid den tiden** minst av allt skyddsmedvetna och ville inte tåla några stopp i produktionen men var inte heller riktigt medvetna om de rättigheter den då nya Arbetsmiljölagen gav skyddsombud. Om det föreligger uppenbar fara och arbetsgivaren, på skyddsombudets begäran, inte omedelbart vidtar åtgärder har skyddsombudet rätt att stoppa det farliga arbetet. Det här var en rättighet som Tommy var tvungen att använda sig av gång på gång och som förde till att han kom att kallas "Stoppa jobbet" vilket i våra öron, om ock inte i arbetsgivarnas, var en hederstitel.

**Tommy såg alltid till att han hade** kunskapsmässig uppbackning för sina åtgärder och då arbetsgivarna i stort var väldigt okunniga i arbetsmiljöfrågor fick han i princip alltid rätt. Så småningom insåg vår motpart att det var bättre att förlita sig till Tommys sakkunskap och istället dra nytta av den för att skapa en bättre arbetsmiljö i Stockholms hamn.

**När Arbetsmiljöverkets föreskrift** om hamnarbete skulle utarbetas hade Tommy skaffat sig så bra renommé, och lärt känna rätt personer på verket, att han kraftigt kunde påverka skrivningarna i föreskriften. Utan denna påverkan är jag helt övertygad om att föreskriften om hamnarbete varit mycket mer urvattnad och tandlös än vad den kom att bli.

**Under hela sin tid i hamnen** var Tommy inte bara skyddsombud med stora bokstäver utan också en kraftfull företrädare för Hamnarbetarförbundet. Han satt i avdelning 1:s styrelse från 1975 till 2008 och i förbundsstyrelsen från 1996 till 2008. I Hamnarbetarförbundet var Tommy ansvarig för arbetsmiljöfrågorna under alla sina år i styrelsen och jag har fog för att påstå att ingen annan enskild person har haft större betydelse för hamnarbetarnas arbetsmiljöarbete än vad Tommy haft och det oavsett organisationstillhörighet.



TOMMY ANDERSSON, TIDNINGENS PROFIL 1995.

**För mig personligen kom Tommy** att vara så mycket mer än vårt huvudskyddsombud och en kollega. Han har varit och är en fackföreningskamrat av bästa märke och en personlig vän och vi har alltid kunnat vända oss till varandra för att diskutera det mesta här i världen. Inte för att vi alltid tyckt lika, och diskussionerna har ibland varit heta, men vi har alltid gått ur de eventuella meningsskiljaktigheter vi haft som fortsatta vänner och så kommer det att förbli.

**En person med en unik gärning** för alla hamnarbetares bästa har gått i pension och jag och alla andra kamrater kan bara buga och tacka!

Björn A.Borg

**Bildgatan – Vilken hamn är detta?**

Sydfart har nu varit i fart under 131 år och är därmed vårt lands utom tävlan äldsta torrlastare. En försommardag 1988 lossade den gamla damen spannmål med sug, efter att ha stävat uppströms och bara haft en halv fot vatten att flyta på. Frågan, som nog även en och annan akademiker kan svara på: Vilken är hamnen? Vi lottar ut Akta Hatten av "Långa Bengt" Örsell bland de rätta svaren.

Svara till: Hamnarbetaren, c/o Ödesjö, Runmarö Söderby 610, 130 38 Runmarö. E-post: micke@gbf.se. (Foto: Per Turesson)



# Cosco äventyrar EUs hamnpolicy

Efter några års diskussioner mellan parterna har EU:s hamnpolicy om hur EU ska utveckla hamnarna i framtiden börjat bli verklighet.

De flesta av oss hamnarbetare har aktivt skapat förutsättningarna för hamnpolicyn när vi med strejker och demonstrationer stoppade EU:s två försök att genomdriva antifackliga hamndirektiv. Eftersom EU inte klarade att köra över hamnarbetarfacken beslöt sig EU för att istället bjuda in till "social dialog" för att gemensamt utforma en hamnpolicy. If you Can't beat them, join them.

## IDC och ITF överens

Våra två internationella fackliga organisationer IDC (Hamns) och ITF (Transports) lyckades komma överens om hur den fackliga representationen i "sociala dialogen" skulle vara utformad och nu har till slut även arbetsgivarna FEPORT och ESPO kommit överens om sin representation. Så den "sociala dialogen" ligger i startgroparna.

EU:s "sociala dialog" visar på en vilja

att gemensamt utveckla branschen, vilket ger ett konstruktivare klimat än den tidigare destruktiva direktivlinjen. Sannolikt är "sociala dialogen" ett vinnande koncept för alla berörda parter, men det förutsätter att berörda parter kan få sina medlemmar att acceptera överenskommelserna. De flesta medlemmar har i någon situation något att vinna på att frångå centrala överenskommelser och köra sitt eget race, så det är inget litet problem. Varken för facken eller för arbetsgivarna.

## Grekiska regeringen ett hot

Det i december 2010 största hotet mot EU:s "sociala dialog" är det sätt Greklands regering låtit rederiet Cosco kasta ut de grundläggande fackliga rättigheterna för hamnarbetarna i den containerhamn i Pireus som Cosco tagit över driften av.

Arbetsmiljön, arbetstider, löner och andra arbetsvillkor i Coscos terminal har rapporterats ligga långt under det normala. De hamnarbetare som försöker organisera fackliga krav blir motarbetade och blir lätt offer i Cosco:s satsning på osäkra

anställningar. Det finns med andra ord ingen facklig kraft i Cosco:s terminal som ens kan begära hjälp av andra fack.

## Cosco ett fackligt problem

Det är omöjligt för ett annan hamn- eller stuveribolag att konkurrera med Cosco, som struntar i sitt sociala ansvar. Det blir även svårt för FEPORT och ESPO att hävda EU:s sociala dialog kring hamnpolicyn när samtidigt Cosco driver Pireus hamn utan facklig representation.

Från hamnarbetarperspektiv blir Cosco ett fackligt problem som vi har att lösa utan stöd av hamnarbetarna hos Cosco som ju saknar facklig styrka. Ett lite ovanligt, men troligen hanterbart problem. Det är ju alltid juridiskt säkrare att ha fått begäran om sympatiaktioner än att initiera blockader på egen hand. Gör vi ingenting kommer snedvridningen av konkurrensen att fortgå till Cosco:s fördel, och gör vi något kommer en viss stolle på "Svenskt Näringsliv" att ställa sig på Cosco:s sida!

God Jul

Anders Forsström Internationella rapporter

# GRATTIS!

## 94 år

25 feb Alfons Wallin Uppsala

## 90 år

10 feb Yngve Hansson Halmstad  
18 feb Karl Pettersson Dingle

## 85 år

24 jan Nils Gustavsson Västra Frölunda  
28 jan Karl Lennart Olovsson Alfta

## 80 år

3 jan Göte Lundsten Umeå  
5 jan Lasse Kljutschnik Mölndal  
16 jan Holger Vestman Råå  
24 jan M Carreiro Durval Göteborg  
4 feb Allan Johansson Bygdeå  
6 feb Leif Engström Torslanda  
07 feb Stig Hedqvist Kvissleby  
12 feb Ingvar Berg Västra Frölunda  
17 feb Väinö Venetpalo Tungelsta  
11 mar Egon Strömberg Karlshamn

## 75 år

10 jan Karl Erik Nilsson Söderköping  
15 jan Stig Anders Högberg Hisings Kärra  
18 jan Lennart Zetterberg Norsborg  
16 feb Signar Isaksson Luleå  
19 feb Leif Sjöberg Svenljunga  
7 mar Rune Björkman Västra Frölunda

## 70 år

24 jan Jan Erik Åhlin Ankarsvik  
14 feb Carl-Erik Stranne Ellös  
14 feb Roland Johansson Piteå  
7 mar Gunnar Eriksson Bergeforsen  
11 mar Lars Gustavsson Nyköping

## 65 år

6 jan Abdelhamid Zitoun Göteborg  
15 jan Stefan Haak Karlshamn  
1 feb Bo Göransson Billdal  
7 feb Jorge Negrin Kungälv  
18 feb Bengt Beckman Trollhättan  
24 feb Roland Olausson Öckerö  
24 feb Bo Seger Hisings Kärra  
5 mar Karl-Axel Norén Göteborg  
5 mar Carl Wilhelm Borgström Kungsbacka  
7 mar Björn A. Borg Stockholm  
8 mar Tenho Hietanen Göteborg  
12 mar Lars Hagman Helsingborg  
12 mar Peter Shaw Munka Ljungby  
13 mar Åke Bergström Kvissleby  
17 mar Yngve Håden Hudiksvall

## 60 år

5 jan Alf Andersson Göteborg  
17 jan Lars Åke Wersén Göteborg  
18 jan Claes Göran Kullberg Skivarv  
14 feb Maj-Lis Jacobson Värmdö

4 mar Alf Nimbart Malmö

13 mar Benny Sörman Öckerö

17 mar

## 50 år

4 jan Ragnar Carstens Asarum  
11 jan Christer Hagman Öckerö  
24 jan Christer Gustavsson Kungsbacka  
25 jan Peter Fagerlund Onsala  
25 jan Ove Renström Skellefteå  
07 feb Mats Bruér Billesholm  
10 feb Mats Nilsson Norrfjärden  
18 feb Peter Nilsson Karlshamn  
26 feb Mikael Svensson Göteborg  
3 mar Sture Jonsson Piteå  
4 mar Roger Klozz Karlshamn  
4 mar Berndt Karlsson Torpshammar  
21 mar Lars Grelsson Alnö  
23 mar Michael Svensson Västra Frölunda  
24 mar Leif Johansson Hypeeln

**GRATTIS bok Mats Nilsson fyller 50 år den 10 februari och får boken "Akta Hatten, karlar!"**

# Karlstads hamn väntar på trävarornas uppsving



*“Ett reportage om Karlstads hamn? Men Karlstad ligger väl inte...?!”  
Jo, tänk för att den gör det, ligger intill Sveriges största sjö och “innan-  
hav” – Vänern. Med Klarälven, Byälven, Göta Kanal och andra viktiga  
tillflöden och sedan kontakt med det riktiga havet via Göta Älv, som ju  
mynnar ut i Göteborg. Så sjöfart och hamnarbete har en lång historia i  
Värmlands residensstad, där solen för övrigt alltid sägs skina.*



MORGAN KARLSSON



ANDREAS THÖRNER





SEBASTIAN LINDBERG, NY SEKTIONSORDFÖRANDE I KARLSTAD, STORMTRIVS MED JOBBET PÅ KAJEN INTILL VÄNERN.

Det gör den dock inte denna decemberdag. Istället ligger staden och hamnen inbäddad i en råkall dimma och termometern visar på 13 minus. Ute på kajen lastar hamnarbetarna sågade trävaror. Tempot är högt. Samarbetet påtagligt effektivt. Trots det bistra klimatet hörs inget gnäll och klagande. Tvärtom skrattas det och Sebastian Lindberg och Bengt Johansson, intygar mellan slingningen, att stämningen och trivseln bland kollegorna är god.

– Jag stormtrivs, deklarerar Sebastian utan tvekan, Hamnarbetarförbundets färsksektionsordförande i hamnen.

– Jobbet är varierande och vi har hyfsat stor frihet att lägga upp arbetet själva. Dessutom fungerar samarbetet med driftchefen, Mats Hallerstedt, mycket bra. Han har en jargong som de inte som känner honom kanske tycker låter lite rå, men

han är faktiskt både schysst och rolig. Bredvid står Bengt Johansson, men en is-tapp i mustaschen och nickar instämmande.

– Här är det ingen som slutar självmant. Jag har jobbat sedan 1978 och fyller 65 till sommaren, men tänker nog fortsätta jobba ett tag till. Åtminstone på deltid, och helst nere vid Gruvön, där vi också har jobb och så ligger det närmare min bostad, förklarar han.

#### Starkt koncernbolag

Nej, det är inte alla dagar det ligger någon båt inne i Karlstads hamn. Då kan en del av hamnarbetarna få fara till Gruvöns pappersbruk för att lasta massa. Ibland kan det också bli en resa till Kristinehamn, som också ingår i Vänerhamn AB, det av Karlstads, Kristinehamns, Gull-

spångs, Lidköpings och Vänersborgs kommuner samt Lantmännen samägda hamnbolaget.

Vänersjöfarten har under århundraden varit en avgörande förutsättning för det regionala näringslivet. Vänerns förbindelse med Nordsjön har öppnat vägen för ekonomiskt och praktiskt gångbara transporter av gods över hela världen.

– Även om vi i varje hamn har våra resultatenheter och driftledning så har vi en gemensam vd och för att bättre kunna möta marknadens behov har samarbetet mellan hamnar vid Vänern efterhand fördjupats. 1994 samlades också resurserna i ett gemensamt bolag – Vänerhamn AB, berättar Mats Hallerstedt. Koncernbolaget är totalt sett en av Sveriges största hamnaktörer med en årlig godsvolym motsvarande mer än 3 miljoner ton. Fem moder-



BENGT JOHANSSON NÅR PENSIONSÅLDERN NÄSTA ÅR, MEN TÄNKER NOG FORTSÄTTA ARBETE PÅ DELTID ETT TAG TILL.

na insjöterminaler med strategisk placering mitt i Sverige gör Vänerhamn till en uppskattad verksamhet för mellansvensk industri och handel.

#### Terminalbolag intill

–Just nu går det väl inte så där väldigt lysande. De flesta näringsgrenar har hämtat sig efter krisen, men sågade trävaror, vårt största gods, tillhör tyvärr undantagen. Trävarorna utgör hälften av allt vi omsätter, berättar Sebastian och Bengt, som tillhör de 13 fast anställda hamnarbetare och 20 extringarna i Karlstads hamn.

Utöver själva hamnbolaget finns i Karlstad även en omfattande lagerhantering i Vänerterminalen där ett 30-tal kollektivare arbetar, inklusive ett dussintal fackligt anslutna till Hamnarbetarförbundet. På uppdrag av kunderna magasin-

ras, bearbetas och omlastas här gods mellan olika lastbärare. Här tas lastbilar emot dygnet runt, året om. Godset sorteras och lastas i sekvens efter avrop. Effektiviteten säkras med IT-baserade lagerlösningar med streckkodläsning av godset och dattaskärmar i truckarna. Järnvägsspår löper ända in i terminalen vilket gör det möjligt att klara all lastning under tak.

Vänerterminalen har egna kajplatser och kapacitet att hantera mer än 800 000 ton gods per år.

#### Färre original idag

Effektivisering i all ära. På bara tio år har hamnarbetarstyrkan minskat från drygt 30 man till de 13 som arbetar idag.

–Det är förstås automatiseringen som är huvudorsaken till detta. Vi har ju maskiner för allt och i princip inget manuellt

arbete kvar, konstaterar Bengt och får medhåll av Mats Hallerstedt, som också kan känna viss saknad av den gamla tidens hamnarbete och hamnarbetare.

– När jag började 1967 som extring i hamnen, fanns det gott om original här. Då fanns det inga krav på körkort eller maskinkunskaper. Hårt arbete med kroppen som redskap var det som gällde.

– Visst hade vi rätt många original här och i synnerhet fredagseftermiddagar efter veckolönen kunde det vara svårt att få ihop ett arbetsfört gäng eftersom festen började tidigt. Och utanför grindarna stod fruarna och väntade på att få ta hand om pengar för att klara hushållet. På ett sätt är det förstås förskräckligt, men på ett annat också väldigt mänskligt. Det var ett stökigt men trevligt folk, menar Mats.

*Text och foto Mikael Ödesjö*

## Fakta

# Karlstads hamn

**Karlstads hamn ingår** som en del i Vänerhamn AB, som bildades och ägs av flera kommuner intill Vänern. Övriga hamnar i bolaget ligger i Kristinehamn, Otterbäcken, Lidköping, Vänersborg, Åmål och Gruvön. Huvudkontoret ligger i Karlstad.

**Här arbetar 13 fastanställda**, plus 20 extringar. Totalt sysselsätter Vänerhamn AB 137 anställda.

**Karlstads hamn hanterade** 290 000 ton gods 2009, varav hälften utgörs av skogsprodukter/sågat virke, övrigt är bl a salt, glas, järn, stål och petroleum.

**Vänerterminalen servar** främst Stora Enso i Skoghall, där 85 procent av deras produkter körs varje dag på skift till terminalen för lossning och lagring i magasin. Godset, främst pappersrullar lastas sedan ut på container, sjöcontainer, i box, fartyg, lastbil och järnväg.

**Karlstads hamn har egen** isbrytning och bogsering.

**Anlöpande fartygs** maxstorlek är 88 meter × 13,3 meter. Snittfartyg till hamnen lastar ca 3 000 ton.



# HUR ÄR LÄGET I HAMNEN?

## **STOCKHOLM Peter Ströback:**

– Nja, direkt lugnt är det väl inte. Vi har ganska mycket att göra och således personalbrist. Det innebär att vi får jobba ganska mycket övertid, vilket vi egentligen inte vill, utan hellre anställa folk då. Om jag fick bestämma skulle bolaget anställa fem hamnarbetare och ta in ett gäng nya extringar. Dels för att möta den godsökning vi kommer att få, dels för att Viking får större båtar om två år, där vi för övrigt också jobbar hårt för att få ta över bemanningen vid grindarna in till kajområdet. På Siljaterminalen går det också för fullt med mycket trailers. Så man kan nog säga att det går bra för hamnen.

– Orosmomentet är den nya ägaren som vi inte vet så mycket om än. Skyddsfrågorna måste vi bevaka hårdare nu, just med tanke på att ägaren är ny gamet. Men det är i alla fall inte sämre än innan. I Frihamnen är problemet dock att arbetsytorna hela tiden minskar på grund av bl a bostadsbyggande.

– Containerterminalen går väl inte så bra som man hoppats. En av orsakerna är osäkerheten kring den planerade etableringen i Nynäshamn där definitivt beslut ännu inte kunnat tas på grund av ett antal ärenden som behandlats i miljödomstolar. Ryktet säger att allt ska ok:as, men det har vi hört rätt länge nu. Som det är nu blir containerhanteringen väldigt ryckig. Vissa dagar har vi folk över, men om det kommer en båt så krävs det tio man genast, samtidigt som vi behöver folk på färjorna. I extrakåren har vi tio man som jobbar mycket, flera av dem jobbar mer än full tid.

## **LULEÅ Evert Åhl:**

– 2010 blir ett godsvolyummässigt rekordår för oss i Luleå. Det har varit jättemycket jobb med utlastning av stålämnen, och intag av bulkods som kol och kalksten. Det var i och för sig väntat eftersom man ströp ner intaget krisåret 2009. Vi har kunnat bemanna upp med folk, men det har ju inneburit mycket övertid, trots flera visstidsanställda. Klart är att här i Luleå blir det åtminstone en nyanställning under första kvartalet, om det blir fler sedan får vi se.

– Isläget är fortfarande fritt. Isen lägger sig inte förrän senare i vinter, i slutet av februari och mars, beroende på vindar,

packis, och med den här kylan vi har redan kan det nog bli rejäla problem.

– För övrigt håller vi på att komma in i den nya ihopslagningen av fackavdelningarna i Piteå Skellefteå och Luleå. Vi har samma arbetsgivare och därmed behöver vi arbeta ihop även fackligt. Thomas Höglund i Piteå är ordförande, sedan har två kontaktpersoner på varje arbetsplats plus en styrelse på åtta personer, som träffas på möten en gång i kvartalet. Dessutom har vi en förhandlingsdelegation där jag, Tomas och Roger Luojukoski från Skellefteå, träffas lite oftare.

– Vi håller bland annat nu på att ta in uppgifter om hur övertidsuttaget ser ut för 2010. Här har vi många som passerat 200 timmar vilket är taket. Sedan kan man söka dispens för 150 timmar till, men de ansökningarna kom in först efter att de 200 timmar går ut, vilket är för sent. Vi anser att man ska följa lagar och avtal när det gäller övertidsvillkoren och vi kommer sannolikt att kräva fler fastanställningar.

## **GÖTEBORG Peter Annerback:**

– Det är relativt lugnt här i Göteborg. Ekonomiskt går det bra för både Älvsborgshamnen och Skandiahamnen, men det är lite ryckigt i anlöpen, med bland annat en oförklarlig dipp i november, å andra sidan är dipparna oftast just oförklarliga. Vi har i alla fall hyfsat mycket blixtnöje och det råder brist på folk allt som oftast.

– Annars väntar vi väl alla på vad som händer med Älvsborgshamnen, som ju ska säljas ut. Just nu florerar bara en massa rykten och spekulationer om vad som pågår. Ett kontrakt sägs ska vara underskrivet med de nya driftbolagen DFDS och Cobelfret. Men inget händer och bland annat ryktas det om att ärendet eventuellt ligger hos Konkurrensverket på grund av att någon har lagt sig i hela processen och stökat till den offentliga upphandlingen. Vi på kajen vill nu egentligen bara att övertagandet ska ske så fort som möjligt när det ändå är bestämt.

## **HELSINGBORG Eskil Rönér:**

– Här har det nyligen anställts sju hamnarbetare ur extrakåren tack vare pensioneringar och viss ökning av så gott som alla godsslag. Det känns ju bra, samtidigt

som vi dock konstaterar vi att extrakåren minskar i numerär. Nu finns bara tre hamnarbetarextringar kvar, vilket kan ge problem nästa år. Vi kommer därför att påtala för företaget att vi måste fylla på i den här kadern. Vi har ett system i Helsingborgs hamn där extringarna tar en kölapp till fast anställning efter 500 timmars arbete, vilket innebär att man inte kan vara extring i 30 år längre.

– Vi har också lite olika frågor angående nya scheman att ställning till. Godsökningen och ändrade tågtider har gjort att vi har smetat ut arbetsbelastning över dygnet, vilket i sin tur har lett till att vi nu vi diskuterar nya arbetsscheman. Det är inte hållbart längre att lösa ökningen med mer övertid. Bättre då att skapa riktiga arbetstillfällen. Just för stunden är det kanske inte alldeles akut, men när det blir så är det för sent.

## **SÖDERHAMN Lennart Halvarsson:**

– Vi har haft mycket mycket jobb hela året och det håller i sig ännu. Mest virkesskeppning och en del pappersmassa. Så vi har ökat för vilket är i ordningen vet jag inte riktigt, men rekord blir det i år igen med 700 000 kubik hanterat. Det tycker jag är bra med tanke på att vi är ett litet stuveribolag med tretton man fast anställda och därutöver en extrakår. Två man gick i pension så vi har förnygrat med två nyanställningar, plus en kille som fått en anställning på ett halvår. Med extringar är vi 18 medlemmar i förbundets avdelning här.

– Godset går mest till arabstaterna så vi får glada så länge de vill köpa. Mycket övertid med heljobb blir det. Vi måste inte jobba helg och vi har mycket extrapersonal. Men ska de få ihop gäng till båtar krävs det ju vissa nyckelposter. Det är tur att det finns så många duktiga extringar. Vi är ju också en schysst personalkår som ställer upp mycket och hjälper bolaget att gå bra. Ifjol fick vi faktiskt också litet bonuspengar till jul, så vi får väl om det blir samma i år.

– Bolaget har också investerat i en ny multidocker för 10 miljoner kronor, en kapacitetseffektiv kran som går på larvband och som vi använder bl a till virkeslastning.

– Nej, det ser ljusst ut, signalerna vi får pekar på fortsatt gynnsam utveckling här i Söderhamn.

**Vi har bullerförgiftat vår miljö, det är trist, men det förutsågs redan för 50 år sedan hur det skulle bli. Vi är fångar i bullerterrorns farliga järngrepp. "En gång kom jag till paradiset", skrev Martinsson i en sen dikt. "Det var tomt", lade han till som en knalleffekt på slutet. Jag däremot har lagt in en svensk superskandal på slutet.**

## Dantes inferno när grannen fick akut Timellkomplex

**K**ONTAKT MED VATTEN ÄR ETT LIVSELIXIR. Jag är uppvuxen med det och jag har en bestämd känsla av att det haft en gynnsam inverkan på mig. Vågors kluckande är en kontakt med evigheten som skapar lugn och harmoni.

VI SATT PÅ ALTAN I LUGN OCH RO och väntade in den magiska solnedgången. Samma sol som har fascinerat oss människor i alla tider över hela vår jord. Det vilade en avslappnad atmosfär över hela området. Insjön nedanför oss var spegelblank. Två gräsandsfamiljer simmade lugnt nere i sjön den ena andmamman med två ungar och den andra med sju dunbollar som gled fram på rad efter den stolta modern. En underbar och härlig doft från buskar och blomrabatter spred sin välukt omkring oss och vi satt där som Ferdinand gjorde under sin korkek och njöt. Det var paradisiskt.



FERDINAND UNDER KORKEKEN

GRANNSÄMJAN PRÖVADES NÄR NÄRMASTE GRANNEN, bakom häcken, hade slutat använda den tryckluftdrivna spikpistolen och den tjutande cirkelsågen. Han hade stängt av kompressorn, slagit av cementblandaren och den elektriska hyveln, som låter likt ett startande jetplan. Inte heller



använde han den bensinmotordrivna röjsågen eller den gamla vrålände gräsklipparen eller grästrimmern. Motorsågen hade jag inte hört på hela dagen (ovanligt).

MITT PARADIS VAR INTE TOMT, likt Martinssons, för plötsligt bröt helvetet loss. Dantes inferno skulle nog bara ha varit ett förspel, vår överambitiösa Timellsnickare startade sin nyinköpta högtryckstvätt, modell större, för att tvätta sin gamla husvagn som hade stått parkerad på samma ställe i flera år. Jag lovar, jag blev inte imponerad av hans nya statussymbol som han måste demonstrera vid det mest opassliga tillfälle. Nåväl, jag kanske överdriver lite men kontrasten blev stor mellan den paradisiska stämningen och den



bullermatta som spred sig över oss och hela omgivningen.

Nu när jag sitter och skriver börjar jag fundera om all denna tekniska revolution är beställd av oss vanliga vardagsmänniskor eller är det någon stark lobbyorganisation som driver fram alla nya idéer om hur man ska skruva in en skruv, spika i en spik eller kapa en bräda. Det duger inte numera att använda en fogsvans, hammare och spik för att bygga något.



LARS-ERIC PETERSSON EN FUL FISK

SPARKADE SKANDIACHEFER GÅR FRIA. Kamarrätten slopar upptaxering på 75 miljoner kronor för Skandias tidigare toppchefer Lars-Eric Petersson, Ulf Spång och Bo Ingemarson. Det kunde vi läsa i fredagens tidningar. Som vanligt går de riktigt stora fula fiskarna fria medan vi småsillar torskas dit för minsta lilla misstag. Det enda brott Al Capone fälldes för var skattefusks, svenska åklagare klarar inte ens av det heller. Brott lönar sig, bara de är tillräckligt stora. Mina favoriter Pink Floyd sjöng redan på 70-talet "Grab that cash with both hands an make a stash".

Text och foto Alf Dunder  
affes@mail.com

# ”Hamnarbetarförbundet är förebild - för all makt åt arbetarklassen!”

## Varför valet gick åt helvete och hur bygga en ny arbetarrörelse?

Redan på åttiotalet, som tonårshårdrockare med Iron Maiden och Judas Priest på min jeansjacka, fick jag en känsla att det skulle bli ”satsa på dig själv-högern” i förvirrad allians med ”tycka-synd-om-vänstern” som skulle leda Sverige åt helvete.

Min pappa var sosse, liksom hans föräldrar, och de tillhörde, liksom min mamma och hennes föräldrar, de kroppsarbetande folkhemsbyggarna. De hade fram till sjuttioalet känt sig som Sveriges fanbärande ryggrad och skaparna av samhället. Klassidentiteten var okvlig.

På nittioalet när jag skulle ut i vuxenlivet fanns ingen klassidentitet. Istället krossades välfärdssamhället av borgerligheten medan sossarna tappade allt ideologiskt inflytande över politiken, även när de styrde landet. Sossarna och arbetarrörelsen lämnade ifrån sig tolkningsföretaget till andra krafter. Till högerliberaler och den politiskt korrekta medelklassvänstern och till religiösa minoritetsgrupper samt idag till nationalismen genom Sverigedemokraterna.

Jag såg inga krafter som slogs för klassidentitet. Sossarna hade gett upp. Vänstern sysslade med minoritetspolitik och den autonoma vänstern med dampiga miljöpartistaktioner typ Reclaim the street eller meningslös föräldrapprorisk ”slå-rassar-politik”.

Något ärligt engagemang att ena eller förstå arbetarklassen fanns inte.

## Jag tröttnade då på politiken i arbetarrörelsen och i övriga vänstern.

Men förra året beslöt jag mig för att återträda in i politiken, för att kämpa för regeringsskifte genom att föreläsa på arbetsplatser och fackavdelningar. Jag blev positivt överraskad när det gällde vilja och kamplust och längtan efter en vision. Men jag fann också en frustration över att arbetarrörelsens ledning kuvar kampviljan genom att enbart lära ”dom där nere” vad dom skall tycka. Ledningen består till stor del av politiska broilers som inte har något gemensamt med sina väljare. Är man född i övre medelklassen och lever i den är också ens identitet och lojalitet där

oavsett hur många radikala fraser man smörjer väljarna med.

Den frustration jag märkte på arbetsplatserna över Mona Sahlin och sosse-eliten i Stockholm var så tydlig att det krävs drastiska åtgärder om arbetarrörelsen skall ha en chans att åter bli den ledande maktfaktorn i landet. En form av kulturrevolution behövs. Sparka alla i arbetarrörelsens ledning i Stockholm. I SAP, LO, ABF. Rubbet!

Därefter använder man två år till att föra diskussion på arbetsplatser och fackavdelningar. En direktdemokratisk massrörelse där medlemmar och även icke-medlemmar på arbetsplatserna skall utforma politiken man går till val på 2014.

Jag gav under året också den autonoma vänstern en till chans. Men efter att ganska nära sett hur paranoid och sektig den är inser jag att det i princip –med några undantag – är (nästan) samma skräp som på nittioalet. Deras huvudfokus är förortsromantisering, drogliberalism och meningslöst sten- och äggkastande på Sverigedemokraterna, samtidigt som man låter högerextrema islamister hållas.

Är det någon storsatsning på de praktiska gymnasier runt i landet för denna vänster? Icke, icke. ”Det är bara korkade rassar i dom skolorna...” är en vanlig arbetarfientlig synpunkt.

## Har vänstern lyckats med dessa aktiviteter?

Sossarna är mindre än någonsin medan Moderaterna är större än någonsin och tretton procent röstade på Sverigedemokraterna i skolvalet. Vänsterpartiet fick knappt hälften av de rösterna och den utomparlamentariska vänstern är obefintlig på praktiska gymnasier. Tittar man sedan på vissa skolor med hög andel arbetarklass är Sverigedemokraternas resultat skyhöga.

Vilka krafter finns det då i Sverige idag som driver en arbetarkamp för framtiden? Fackföreningsrörelsen givetvis. Ju starkare inflytande facket får desto närmare målet om arbetarstyre kommer vi. Bland fackföreningarna finns det ett som utmärker sig som ett föregångsförbund - Hamnarbetarförbundet. Om LO börjar

fungera som Hamnarbetarförbundet så har vi snart vunnit. Och det måste LO göra förr eller senare.

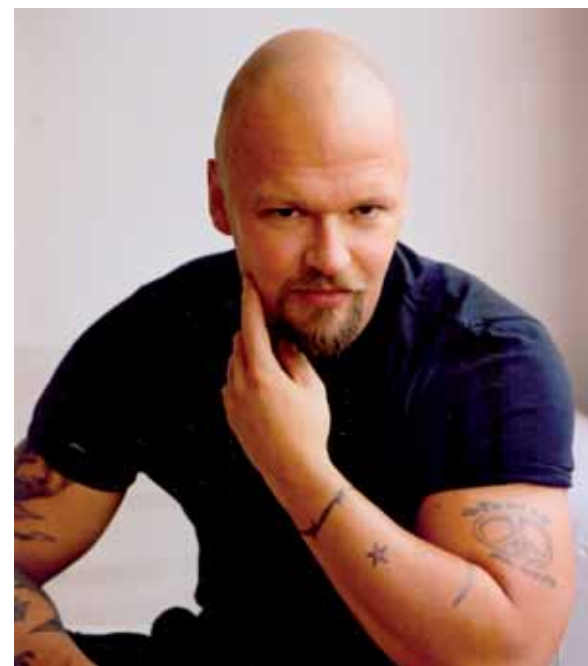
Jag skrev att det finns några bra undantag i den så kallat autonoma vänstern. Och det är de delar av SAC som satsar på facklig kamp. De gör ett fantastiskt arbete med blockader mot arbetarhatande företag. Även det nystartade Förbundet Arbetarsolidaritet har visat en stark vilja och klarsynthet.

Sammanfattningsvis: Hur bygga en ny arbetarrörelse? Satsa i princip allt på arbetsplatserna och på de praktiska gymnasier. Rekrytera arbetarrörelsens ledare och ungdomsrepresentanter därifrån. Ställ medelklassen, politikerbarnen och elever från de teoretiska gymnasielinjerna åt sidan, för några år åtminstone. Stärk facket. Se Hamnarbetarförbundet som förebilder. Bryt alla kontakter med den kontraproduktiva ”antifascistiska” sektvénstern. Men stärk och utveckla kontakterna med arbetsplatsgrupper som Förbundet Arbetarsolidaritet.

All makt åt arbetarklassen alltså. Samt återskapandet av en klassidentitet. Mycket enkelt och egentligen självklart för en arbetarrörelse. Om inte? Ja. Då lär vi för många år framöver se hur Moderaterna och Sverigedemokraterna växer sig allt starkare bland arbetarklassen. Så kom inte sedan och säg att jag inte varnat er.

Renzo Aneröd

Fotnot: Renzo Aneröd är författare och dokumentärfilmare. Pocketaktuell med romanen *Fiender* och med dokumentärfilmen *För alltid patriot*. Se Renzos första majtal från i år: <http://www.youtube.com/watch?v=DA-zMn8zGsk>



# Hamn och Transport eniga i signalmansfrågan



**Nu agerar även Transport i signalmansfrågan och kräver att Arbetsmiljöverket skärper hamnföreskrifterna.**

**– Bra, om än sent. I arbetsmiljöfrågor finns inte utrymme för organisationsegoism utan för samsyn, säger Hamns ordförande Björn A Borg.**

I brev till Arbetsmiljöverket pekar Transports centrale arbetsmiljöombudsman Martin Miljeteig på en svaghet i de nuvarande hamnföreskrifterna (AFS 2001:9): "En signalman skall finnas för varje lyftanordning där någon vistas inom lyftanordningens arbetsområde om inte uppsikt över arbetsområdet kan uppnås på annat sätt" (Hamnarbetarens kursiv).

"Annat sätt" kan, enligt Arbetsmiljöverkets kommentar, till exempel vara "fjärrmanövrering eller användning av kamera och monitor i kombination med att åtgärder vidtas så att ingen uppehåller sig i riskområdet."

Den skrivningen lämnar, enligt Transport, en del tolkningsutrymme.

– Vår erfarenhet är, att arbetsgivarna tolkar det som att signalmännens arbetsuppgifter inte alls, eller delvis inte, behövs, utan de utgår från att behovet av signalering minskat.

## Generationsväxling

Och visst, hamnarbetet har gått från manuellt till mekaniskt. Men det betyder inte att signalmännen ska bort utan i stället att deras "huvudsakliga arbetsuppgift nu är fokuserad på säkerhetsarbetet och mindre på signalering." I det ingår att se till, att ingen obehörig finns inom kranens hela arbetsområde.

Och då är kameror inte tillförlitliga. Dels för att kranföraren "inte kan förväntas ha uppsikt över flera kameror samtidigt som denne manövrerar kranen, dels eftersom det finns tekniska brister."

Ett skäl till att Transport agerar nu är generationsväxlingen i hamnarna, som bidrar till att kunskapen om signalmännens arbetsuppgifter urholkas.

Ett annat skäl är förstås de olyckor som skett. Bara under de senaste sju åren har två man omkommit vid skoplossning i hamnar där man systematiskt låtit bli att sätta till signalman.

## Kravlista på signalmansfunktion

Därför kräver Transport att föreskrifterna om hamnarbete "i samråd med parterna på arbetsmarknaden" revideras på fyra punkter:

- Klarare och vidgad skrivning om signalmannens betydelse för säkerheten, både för hamnarbetarna och för övriga som vistas i anslutning till kranarbete.
- Om arbetsgivaren vill slippa signalman måste beslutet "alltid föregås av en risk-

bedömning tillsammans med behörigt utsett skyddsombud."

- Kameror kan aldrig tillförlitligt ersätta signalmannen.
- Signalmannen ska alltid ha en särskild utbildning.

## "Bra initiativ"

– Transports initiativ är välkommet. Hamn anser ju att signalman alltid ska tillsättas, både vid kran- och ro/rohantering. Det problemet har vi under två decennier och på alla upptänkliga sätt försökt komma tillrätta med, nu senast i Ådalen, som Hamnarbetaren skrev om i förra numret, säger Björn A Borg.

Därför vänder sig Hamn nu i brev till Transports regionala skyddsombud i hamnarna och inbjuder till ett möte för att slipa till en gemensam linje i frågan. Tanken är att den ska gälla oavsett vilket av de båda förbunden som dominerar i en hamn eller om den saknar facklig anslutning.

Ur brevet: "Det är av största vikt att vi ställer likartade krav och faktiskt en fråga om att skapa förtroende för arbetsmiljöarbetet. Inget kan vara värre i det avseendet än att förbunden går ut med, så att säga, olika standard i denna och andra arbetsmiljöfrågor. Absolut störst styrka får vi om vi jobbar gemensamt med likadana krav gentemot arbetsgivare och myndigheter."

Per Turesson

# Första mötet för nytt arbetsmiljösamarbete

**Efter en tids diskussioner om behovet av ett mer utvecklat arbetsmiljösamarbete samlades 14 arbetsmiljöengagerade hamnarbetare från ett antal avdelningar till ett möte i Göteborg. Lasse Ladestam var initiativtagare och mötets organisatör.**

Denna mötesform visade sig fungera mycket bra till att skapa ett informellt kontaktnät och utbyta erfarenheter.

Nyblivna pensionären Christer Milefors, Göteborg, gästade mötet med en beskrivning av historiken bakom den arbetsmiljö som alla hamnar ser som naturliga i dagens verksamhet, men som krävde en del civilkurage och sammanhållning under mitten av 1970-talet för att genomföras.

Diskussionerna kring största arbetsmiljöproblemen i varje hamn tydliggjorde att dessa såg ungefär likadana ut överallt. Tre av många exempel:

1. Pressen på hamnarbetare har blivit så stark att få vill ställa sig bakom ett arbetsmiljökrav som är impopulärt hos cheferna.
2. Lastförskjutning/lastsäkring är ett ständigt problem.
3. Vibrationsskador för maskinförare.

## Arbetsgivaren måste kunna reglerna

Även olika problem som resulterar i, eller blir konsekvensen av dålig arbetsmiljö debatterades. Som rehabiliteringsreglerna. De är mycket omfattande och risken är stor att man halkar ur systemet och förlorar ersättning, helt eller delvis, när arbetsgivaren inte kan reglerna eller inte bryr sig.

Två representanter från Arbetsmiljöverket var gästföreläsare: Tuula Kallio berättade hur verket organiserats och hon gick vidare med principen för hur riskanalys och systematiskt arbetsmiljöarbete är tänkt att fungera.

Juristen Jonas Hamark förklarade hur verket agerar i olika fall. Det var antagligen några mötesdeltagare som kände sig besvikna på denna tillsynsmyndighets

syn på hur arbetsmiljöproblemen kan hanteras. Ett starkt vapen för skyddsombud är AML "6.6.a"

## Psykosociala problem

Några intressanta rättsfall refererades: Ett skyddsombud åtalades för arbetsmiljöbrott. Det blev ingen friande dom i tingsrätten, bara att brottet inte var så grovt att ansvar var tillämpligt.

Generellt måste en arbetsgivare ha varit tydlig i beslut för att ett ansvar ska anses vara taget.

Stuveribolagen i Göteborg har stora psykosociala problem genererat av chefer och förmän med ointelligent och brutal managementstil.

Den allmänna uppfattningen av mötet var att mötet uppfyllt mångas förväntningar och att vi ska försöka arrangera fler möten framöver. Föreslagna Halmstad som nästa mötesplats tackade ja till att stå som arrangör.

*Anders Forsström*

(Ett mer utförligt referat finns för dig som registrerat dig för inloggning på <http://www.hamn.nu>)

# Slinggast nära skadas av brusten kranbom

**Ren tur gjorde att ingen kom till skada när mobilkranens teleskopdel knäcktes och föll över fartyget. Det allvarliga tillbudet inträffade när fem man från Söderhamns Stuveri och Hamn AB var i Vallvik och lastade massa på ett fartyg.**

Lennart Halvarsson, ordförande i Hamnarbetarförbundets Söderhamnsvärdelning, stod på kajen och såg kranhaveriet från nära håll.

– Jag stod och tittade på kranbommen, när de skulle sätta ett hiv på 6,4 ton i utsidan. Då brast bommen. Slinggasten stod i

landsidan, bara en meter från där bommen slog ner. Först trodde jag att det gått riktigt illa, men han klarade sig utan fysiska skador, berättar Lennart Halvarsson. I lastrummet fanns två man från stuveriet samt tre besättningsmän, som surrade. Även de kom helskinnade undan.

Förutom kranen skadades bland annat balar, ok och skott.

## Rostig spricka vid luckan

Dagen efter gjorde Arbetsmiljöverket en inspektion och ställde krav både på stuveriet och på AB Walléns Mobilkranar, som höll med kran och förare vid lastningen. Stuveriet ska ha skriftliga rutiner för att undersöka och riskbedöma användningen av lyftanordningar och red-

skap samt "särskilt bedöma om den valda lyftanordningen är lämplig för det arbete som ska utföras."

Kranfirman ska utreda varför bommen brast och bland annat redovisa om tillbudet kan kopplas till materialfel eller felaktiga svetsförband. Senast i mitten av januari ska de båda bolagen svara Arbetsmiljöverket. Lennart Halvarsson har sin teori om tillbudsorsaken.

– När vi efteråt tittade på kranen så upptäckte vi en cirka 15 centimeter lång, gammal och rostig, spricka vid en inspektionslucka. Jag vet inte om kranen var besiktigad. Men om den var det, så är min övertygelse att man slarvat och inte öppnat inspektionsluckan, säger han.

*Per Turesson*

# Nu kommer förändringsvågen

**Knappt styrfart. Så beskrivs ibland lite elakt sjöfartens miljöarbete. Globalt har utvecklingen gått långsamt. Men nu kommer förändringsvågen. EU, USA och Kanada skärper miljökraven ordentligt. Delar av industrin och rederinäringen försöker bromsa samtidigt som trycket från konsumenterna och transportköpare ökar.**

Under samma period som den landbase-  
rade industrin och transportnäringen  
mött allt hårdare miljökrav har stora delar  
av sjöfarten i praktiken vandrat åt  
motsatt håll och ökat sina utsläpp. Olje-  
prishöjningarna har gjort att fartygs-  
motorerna har anpassats för att kunna gå på allt  
mer förorenade och billigare bränslen,  
samtidigt som de totala transportvoly-  
merna till sjöss fördubblats sedan 1980.

– Sjöfartens koldioxidutsläpp per ton-  
kilometer är bara en bråkdel jämfört med  
lastbilstransporter. Men om inte kraven  
skärps riskerar utsläppen av bland annat  
svavel och kväve att vara större från sjö-  
farten än från hela den landbase-  
rade industrin och transportnäringen tillsam-  
mans om tio år, säger Christer Ågren mil-  
jö- och sjöfartsexpert på AirClim och ob-  
servatör för ett antal europeiska miljöor-  
ganisationer i IMO:s miljökommitté.



CHRISTER ÅGREN

## Stora utsläpp

Ett enda stort containerfartyg kan dra  
200 000 liter bunkerolja per dygn. På års-  
basis motsvarar det bränsleförbrukningen  
för 50 000 personbilar. Avsaknaden av  
miljöregler för frakter på internationellt  
vatten gör att utsläppen av bland annat  
svavel och cancerframkallande ämnen  
motsvarar utsläppen från 50 miljoner  
personbilar, enligt siffror från det danska  
konsultföretaget DK Group.

– Vi skulle gärna köra på renare bräns-  
le och vi välkomnar hårdare globala mil-  
jöregler. Men med dagens konkurrens  
om lasterna är det ekonomiskt omöjligt  
om inte samma krav gäller globalt, säger  
Karl Jivén hållbarhetsansvarig för Skandi-  
navien på Maersk Line som äger några av  
de största containerfartygen som trafike-  
rar svenska hamnar.

## Långsam global reglering

Förhandlingarna i FN:s sjöfartsorgan  
IMO om miljökraven har kantats av  
oändliga långbänkar där skärpta regler  
har bromsats av flaggstaterna. Från och  
med 2012 sänks dock den internationella  
gränsen för maximalt svavelinnehåll i  
fartygsbränsle från 4,5 procent till 3,5  
procent.

En svavelhalt som är flera tusen gånger  
högre än gränsvärdet för lastbilstranspor-  
ter där högsta tillåtna svavelhalt idag är  
0,001 procent.

Föreningar som också hänger intimt  
samman med emissionerna av cancer-  
framkallande partiklar. Utsläpp som upp-  
går till omkring 1 miljon ton per år från  
sjöfarten.

Effekterna av fartygstrafiken kan mätas  
i hela regioner i hamnarnas närområden i

form av ökade luftvägsbesvär och förore-  
ningsrelaterade sjukdomar som astma, al-  
lergier och cancer.

Kraven på lågsvavligt bränsle eller  
landansluten el för fartyg som ligger i  
hamn är en viktig förbättring. Och lastbi-  
lar, truckar och diesellok har blivit vä-  
sentligt renare. Men en stor del av pro-  
blematiken kvarstår.

– 60 000 människor dör i förtid varje år  
på grund av sjöfartens utsläpp. Kostna-  
derna för miljö och hälsa uppgår till 90-  
180 miljarder kronor per år bara i Europa.  
Och då har man ändå inte räknat med  
kostnaderna för försurningen. Det är  
självkänt inte hållbart, säger Christer  
Ågren.

2020 skärps de internationella svavel-  
kraven till 0,5 procent. En gräns som dock  
kan flyttas fram till 2025 om marknaden  
inte bedöms mogen för förändringen.

## Snabb tidsplan

Men sjöfartens möjligheter att åka snål-  
skjuts på miljön för att kunna erbjuda bil-  
liga frakter börjar nu närma sig sitt slut.  
Den 1 juli i år sänktes den högsta tillåtna  
svavelhalten inom EU:s svavelkontroll-  
områden i Östersjön, Nordsjön och Eng-  
elska kanalen till 1 procent. Ett kontroll-  
område som kan komma att utvidgas till  
hela EU:s kuststräcka.

USA och Kanada har beslutat att införa  
samma svavelkrav längs sina kuster 2012.  
Skärpta svavelkrav diskuteras också på  
andra håll som i Tokyobukten och Svarta  
havet.

Också reglerna för kväveutsläpp från  
nybyggda fartyg skärps och från 2015  
hårdnar svavelkravet till maximalt 0,1  
procent i fartygsbränsle både i EU och  
USA och Kanada.

Även det 100 gånger mer än den högsta  
tillåtna svavelhalten i lastbilsdiesel. Men  
trots det något som väckt protester från  
skogsindustrin och redareföreningen som  
menar att det riskerar att leda till att  
svenska företag slås ut.

**Sjöfartens koldioxidutsläpp per ton-  
kilometer är bara en bråkdel jämfört  
med lastbilstransporter.**



KAROLINA BOHOLM

**Motlobby**

– Vi är för skärpta miljöregler. Men reglerna måste skärpas samordnat och internationellt för att effekten ska bli konkurrensneutral, säger Karolina Boholm, transportpolitisk rådgivare på Skogsindustrierna.

Skogsindustrin och Redareföreningen har trummat ihop stöd från ett femtiotal europeiska näringslivsorganisationer som kräver att EU-kommissionen bromsar skärpningen av svavelkraven.

– Vi har beredskap för en sänkning av svavelhalten till 0,5 procent. Men en sänkning till 0,1 procent skulle öka det svenska näringslivets fraktkostnader med mångmiljardbelopp varje år. Det samtidigt som konkurrerande regioner och företag fortsätter skeppa sina varor med sämre och billigare bränsle. Frågan är hur stor miljönyttan är om reglerna leder till fler lastbilstransporter och långväga import från andra länder och kontinenter, säger Karolina Boholm.

**Överdrifter**

Industrin har dock kritiserats för felaktigheter och överdrifter i sin argumentation av såväl statliga utredare som miljöorganisationer.

– Frakten utgör en förhållandevis liten del av produktpriset också för de delar basindustrin som har högst andel sjöfrakter i sitt produktpris. Dessutom ligger man väldigt högt i sin bedömning av hur mycket bränslepriserna kan gå upp i jämförelse med andra utredningar och dagens skillnad i pris på spotmarknaden, säger Christer Ågren.

Skogsindustrin har talat om kostnadsökningar enbart för det svenska närings-

livet på 28 miljarder kronor. Något som motsägs av andra analyser. Det brittiska konsultbolaget AEA som kartlagt konsekvenserna av förändringarna för EU:s räkning har bedömt att kostnadshöjningen för hela EU-området kommer att uppgå till någonstans mellan 6 miljarder kronor och 36 miljarder kronor. Det beroende på om man använder sig av skrubberteknik för att rena bort svavlet, vilket blir billigare, eller om man helt övergår till renare bränslen.

**Höjda kostnader**

En annan konsekvens som enligt Ågren är övervärderad är industrins och Sjöfartsverkets siffror för hur mycket sjöfrakter som riskerar att flyttas över till lastbil.

– Det är viktigt att titta närmare på. Men i de siffror som presenterats räknar man med att sjöfarten påverkas kraftigt av ökade råoljepriser samtidigt som konkurrerande transportslag förutsätts ha ett oförändrat kostnadsläge. Det ger inte rätt slutsatser.

**” Vi är för skärpta miljöregler. Men reglerna måste skärpas samordnat och internationellt för att effekten ska bli konkurrensneutral.**

Enligt Sjöfartsverkets konsekvensanalys, som ligger förhållandevis högt i sin bedömning av den framtida merkostnaden för lågsavligt bränsle, påverkar bränsleprishöjningen i det tredje steget marginalerna eller produktpriset för den svenska basindustrin med 0,4-2,6 procent. Skogsindustrin som omsätter 137 miljarder kronor per år beräknar att man kommer att få en kostnadsökning på 1,3 miljarder kronor.

– Räknat i miljoner handlar det naturligtvis om mycket pengar. Men det måste sättas i relation till kostnaderna för miljö och hälsa och jag är övertygad om att de verkliga kostnaderna kommer att bli betydligt lägre. Svensk sjöfart ligger långt framme i miljökompetens och det finns fortfarande mycket kvar att göra för att hålla ner kostnaderna genom effektivare befraktning, bättre underhåll av skrov och propellrar och ny teknik för ta tillvara spillvärme till exempel, säger Christer Ågren.

*Pelle Oskarsson  
Caliber Film & Reportage AB*



# Hot eller konkurrensfördel?

**Renare transporter kommer att bli ett av framtidens viktigaste konkurrensmedel inom sjöfarten. Nya miljösmartare fartyg med bättre motorer och skrov kommer att ha betydande konkurrensfördelar, samtidigt som "Slow steaming" går in i en ny fas.**

Sjöfartens bränslekostnader kommer att öka radikalt de närmaste åren. De skärpta svavelkraven längs Europas och Nordamerikas kuster ökar bunkerkostnaderna med 10-15 procent i ett första steg. Och med ytterligare 150-200 dollar per ton från 2015. Till det kommer kostnaden för kvävereduktion och koldioxidavgiften på 10-24 dollar per ton som beräknas införas 2013.

– Sjöfarten står inför ett paradigmskifte. Det kommer att bli lönsamt med en lång rad nya tekniker och åtgärder för att reducera utsläppen och bränslekostnaderna, säger Melanie Moore på Wallenius Wilhelmsen Logistics som har som strategi att leda miljöutvecklingen istället för att jagas av den.

## Ökat tryck

Wallenius är ett av de rederier som ligger i topp i miljöprestanda i enligt sjöfartens frivilliga miljöregister Clean Shipping Index. Ett benchmarkingverktyg för transportköpare som dragits igång med hjälp av medel från bland annat EU och länsstyrelsen i Västra Götaland.

Rederierna registrerar sin miljöprestanda på ett tjugotal områden och målsättningen är att skapa ett konkurrensstryck som gynnar de rederier som är bäst på insatser för att minska sjöfartens utsläpp. En majoritet av världens största containerrederier och ro-ro rederier är anslutna till registret och fler och fler rederier inom olika fraktslag ansluter sig. Bland projektets samarbetspartners finns

idag 24 stora transportköpare med miljaromsättning. Bland annat Volvo, SKF, Hennes & Mauritz, Tetra Laval och Kappahl och Stora Enso. I höst kommer man också att gå ut brett för att öka trycket genom att värva fler stora internationella transportköpare till registret.

## Flera områden

Indexet väger in en lång rad faktorer som bränsle, smörjoljor, barlastvatten, bottenfärger och avfallshantering.

– Bara sjöfartens utsläpp av miljöfarliga smörjoljor från underhåll och propellerhylsor är så stora att de motsvarar större utsläpp varje år än vad som släpptes ut vid oljeolyckan med Exxon Valdez i Alaska, säger Jan Ahlbom, miljöingenjör på

” Det kommer att bli lönsamt med en lång rad nya tekniker för att reducera utsläppen och bränslekostnaderna.





” Jag tror att vi kommer att få se en utveckling i framtiden med typiska marschfarter kring 10 knop. Miljön kommer att bli den fjärde hörnstenen i logistikplaneringen tillsammans med kostnad, kvalitet och tid, säger Melanie Moore.

länsstyrelsen i Västra Götaland och en av initiativtagarna till projektet.

Ett exempel på ett område där Clean Shipping bidragit till att allt fler rederier istället börjat använda miljöanpassade smörjolja som är biologiskt nedbrytbara.

Wallenius ligger långt framme i miljöarbetet bland annat genom att man i flera år använt lågsvavligt bränsle av samma kvalitet som krävs inom EU:s svavelkontrollområden för all internationell sjöfart. Men har utvecklat ett eget system för miljövänlig hantering av barlastvatten och jobbar kontinuerligt med förbättringar inom en lång rad områden som energibesparing, hantering av läsvatten, lösningsmedel, och bottenfärger.

#### Effektivare

Bland de senaste projekten är en satsning på en ny teknik för att tillvarata spillvärme för produktion av el ombord. Någon som beräknas ge 4-6 procent bränslesparning och en betydande minskning av utsläppen.

En av svårigheterna i miljöarbetet är att det är svårt för rederierna att hitta modeller för att göra det ekonomiskt bärkraftigt att övergå från dagens högsvavliga tjockolja som fartygsbränsle till renare och dyrare drivmedel.

Att byta ut dagens fartygsbränslen mot lågsvavlig olja med ett svavelinnehåll på 0,5 procent eller ända ned till 0,1 procent beräknas höja bränslekostnaden med 20-50 procent. Sett till att drivmedelskostnaden är omkring 40-60 procent av sjöfartens fraktkostnader för olika transportslag skulle det öka transportkostnaden med omkring 10-30 procent.

Något som bedöms som konkurrensmissigt svårt eller omöjligt att ta ut på marknaden idag.

Uträknat per produkt är sjöfartens transportkostnader annars inte särskilt höga inom många marknader. Sjöfartens andel av fraktkostnaden för ett par sportskor från Shanghai till Göteborg är omkring 30 öre. Kostnaden för att frakta en TV omkring 30 kronor.

#### Stora besparingar

Även om höjda bränslepriser för renare bränslen skulle höja den kostnaden med 10-30 procent handlar det för många produktslag alltså bara kostnadsökningar på någon promille – motsvarande några ören eller några kronor i sänkta marginaler eller höjt produktpris.

En kostnad som kan tyckas låg. Och dessutom till stor del skulle kunna tjänas in genom förstärkt varumärke, effektivare fraktkedjor, välfyllda laster, ”slow steaming” och andra bränslesparande åtgärder.

Genom ”slow steaming” eller ”super slow steaming” där marschfarterna sänks kan man nå bränslesparningar på upp till 30 procent.

Men för att fartreduktionen ska bli lönsam gäller det att behålla så mycket som möjligt av den totala transportvolymen trots sänkta marschfarter och färre rutter. Sänkt fart kräver en större fraktflotta, eller bättre logistik och kapacitetsutnyttjande med kortare väntetider och/eller högre fyllnadsgrad.

Av naturliga skäl är slow steaming lönsammast vid konjunkturen där det finns överkapacitet i transportsystemet.

#### Ny teknik

Runt om i världen planerar rederier, motortillverkare och skeppsvarv också för att bygga fler fartyg som drivs med alternativa bränslen som naturgas. Något som helt eliminerar svavelutsläppen, reducerar kväveutsläppen och minskar koldioxidutsläppen med omkring 25 procent.

Finska Wärtsilä har dessutom planer på att producera fartygsmotorer som drivs med bränsleceller där utsläppen är minimila. Ett annat fält är nya skrovsformer, lättviktskrov och teknik för att minska friktionen.

Wallenius har också tittat närmare på möjligheterna för att reducera utsläppen till 0 genom att dra nytta av förnyelsebar

kraft som solenergi, vågkraft och vindkraft ombord.

– Våra praktiska tester visar att det är möjligt att producera tillräckligt med kraft för att driva ett fartyg i 10 knop till en kostnad som kommer att vara konkurrenskraftig när bränslepriserna går upp, säger Melanie Moore.

#### Nytänkande

Men det kräver också att transportköparna tänker ett extra steg. Idag ger det transporttider som en stor del av transportköparna tycker är för långa.

Det kan uppvägas av miljöfördelarna, samtidigt som en hel del av den extra tiden kan kompenseras genom att effektivisera andra delar i transportkedjan. När det gäller personbilar till exempel kan upp till 40 procent av tiden från tillverkningen till bilhandlaren spenderas i väntan på olika mellanlager.

– Jag tror att vi kommer att få se en utveckling i framtiden med typiska marschfarter kring 10 knop. Miljön kommer att bli den fjärde hörnstenen i logistikplaneringen tillsammans med kostnad, kvalitet och tid, säger Melanie Moore.

Pelle Oskarsson

Caliber Film & Reportage AB



MEN DET KRÄVER OCKSÅ ATT TRANSPORTKÖPARNA TÄNKER ETT EXTRA STEG.



# Oskar

*gillar krångliga  
båtar med  
många vinklar  
och vrår*

”Nu kommer extremvädret – chockkyla på väg!” basunerar kvällstidningarnas löpsedlar med sedvanliga ”krigsrubriker”. I Sundsvall är det 8 minusgrader, den första skapligt kalla dagen i november. På kajen i Tunadalshamnen, där en frisk nordostan ligger på, är det betydligt mer kylslaget än vad termometern visar. Hamnarbetare Oskar Andersson huttrar och muttrar:

– Den har liksom blivit värre med åren, kylan alltså. Det är väl det att man inte tål den lika bra längre. Och det säger de flesta hamngubbarna här som vart med tag.

Ändå har ju vintern knappt börjat. Barhänt och utan att riktigt ha knäppt jackan ända upp över halsen skapar Oskar reda bland slinghögen på kajen innan han går in för en stunds rast. Efter två slackveckor med bara de obligatoriska linjebåtarna, som kommer fyra dagar i veckan och bara tar ett par timmar åt gången att göra klara, är det nu full rulle på kajen.

#### **Ideliga omorganisationer**

Fyra båtar ligger inne och varenda gubbe som går att uppbringa är utkommenderad. Oskar kör kran. Annars jobbar han

med precis alla sysslor som förekommer i Tunadalshamnen – bil, lastbil, stuffning av containrar, truck, magasin osv osv.

– Jag har väl alltid trivts med själva jobbet, även om det under många år har varit tungt på grund av en svag bolagsledning och ideliga omorganisationer, som inte har lett till annat än irritation över att rutiner och regler ändrats utan att man förstätt konsekvenserna, säger han.

Han kom själv till hamnen på inrådan av en skolkompis 1989. Stod där med skolbetyg och vitsord från tidigare arbetsgivare, och med esset i rockärmen att ha en

” Jag tycker att man ska ta vara på varje dag och göra det bästa av den.



pappa som jobbade på en av SCA-båtarna.

– Då var det ingen som ville titta på betygen överhuvudtaget. Jag fick börja som extring direkt, och sedan blev det sommarjobb och när sommarn var slut blev jag fast anställd. 21 år sedan, drygt.

#### Grinig luckbas

Idag när Transforest tagit över driften av hamnen tycker Oskar att det har infunnit sig en ny stabilitet och en arbetsro. Om det kommer att bestå är han för luttrad för att helt lita på.

– Jag tycker att det är svårt att sja om hur det ska bli för oss hamnarbetare i framtiden. Senast idag såg jag en artikel i tidningen om svavelhalterna i Östersjön och blir det så att man blir benhård på att sätta en låg gräns på luftutsläppen då har Transforest hotat med att flytta all utsklippning till Trondheim, för där har man betydligt lägre utsläppskrav.

Oskar noterar samtidigt att bolaget i sin visionsplan har tänkt sig att bygga ihop hamnen med det intilliggande pappersbruket Ortvikén.

– Det är ett jättestor projekt med enorma

kajer och riktiga containerkranar som ska vara klart 2030. Då är det lagom för mig att bli luckbas som en riktig gammal gringubbe. Det klarar jag lätt. Jag har själv upplevt sådana typer mina första tio år här i hamnen, skrattar han.

#### Briserar till slut

Det som gör att Oskar trivs med jobbet, förutom arbetskamraterna, är att det trots ökad automatisering ändå är skapligt varierat från dag till dag.

– Än så länge är det inte allt för mycket fabrikskänsla även om det går åt det hål-



> let, så det är tjusningen. Det kommer ju faktiskt ännu olika båtar, vilket betyder krångligare och roligare, båtar som inte bara är som en skokartong. Det får gärna vara lite vinklar och vrår så att man får tänka till, tycker han.

Vår profil är en utpräglad känslomänniska, en som inte håller vare sig skratt, tårar eller ilska tillbaka.

– Jag är född sådan, konstaterar han och beskriver hur han kan bli heligt förbannad på såväl världens orättvisor som på chefer som med dårars envishet för femtioefte gången upprepar att ”Ja, vi ska titta på det” när de fått ett problem påtalat för sig.

– I sådana lägen briserar jag, konstaterar Oskar med övertygelse än en gång fast tillägger snabbt:

– Jag går inte till handgemäng!

Istället blir han, om man vill uttrycka sig fint, aningen högljudd och använder

inte längre ett så alltid hyfsat vokabulär. Det brukar ta skruv.

Tilläggs bör kanske att Oskar, om han skulle bli fysisk, som gammal brottare sannolikt kan bjuda vem som helst på ett rejält nacksving.

– Nja, det var nog förr det, då när man fortfarande också blev stark av själva hamnarbetet. Nu sitter vi ju mest och skakar i maskiner, säger han med ett snett leende.

#### Om gåshud och tårar

Samtidigt som Oskar är snar till skratt är heller inte tårarna långt borta eller gåshuden heller för den delen.

– Vad som får mig att gråta? Tja, människoöden. Och djuröden. Det är det första jag tänker på. Det räcker med att knäppa på tv:n, så sitter man där och blinkar. Eller som när fackkämpen Henry Eriksson höll sitt sista tal på kongressen,

då rann tårarna stritt längs kinderna. En gammal ärrad hamnarbetare som slitit i många år, det var både vackert och vemodigt, beskriver han.

#### Det kommer en vår

Sedan flera år tillbaka bor Oskar uppe i Strömnäs vid Sandöbron över Ångermanälven. Rakt över älven bor förresten Håkan Tjärnberg som han brukar vinka till ibland. Lika länge som Oskar och Birgit har bott där har de hållit på att bygga på huset, liksom jobbat på båten.

– Jo det har varit mycket med jobb hemma med både stugan och båten. Nu hoppas jag snart få lugn och ro, kunna njuta och må gott. Sitta på altan vid stugan och bara tomglo över Norrfällsviken eller tuffa runt med båten i alla skrymslen och vrår längs Höga Kusten.

Först vinter, men det kommer en vår igen, lovar han.

Text och foto Mikael Ödesjö

## fakta Oskar Grönstedt Andersson

**Namn:** Oskar Grönstedt Andersson

**Ålder:** 42 år

**Familj:** Fru Birgit och hunden Patcho, en dansk-svensk gårdshund.

**Bor:** Fru Birgit och hunden Patcho, en dansk-svensk gårdshund.

**Aktuell:** Hamnarbetare och ordförande i Hamnarbetarförbundets Norra distrikt, suppleant i förbundsstyrelsen, vice ordf och sekr i Hamns avd 8 Sundsvall.

**Intressen:** ”Resor. Nästa resa går förmodligen till Argentina. Där är det ju både billigt och exotiskt. Renoverar också en åttameters stålbåt, gör den plåtren, lagar och bygger om den från noll. Det är fjärde renoveringsåret, så nu jäklar ska den i älven till våren och sedan upp till stugan vid höga kusten.”

**Läser:** Faktaböcker, deckare och kåserier av bl a Herman Lindqvist och Staffan Heimersson.

**Lyssnar på:** Blues och Pink Floyd i synnerhet och 60-70-tals musik i allmänhet. Jag var på Ullevi och såg Pink Floyds konsert. Precis när de började, till råga på allt med ”The great gig in the sky,” sprack molnen upp och fullmånen strålade ner – snacka om gåshud.”

**Talanger:** ”Fråga nån annan, jag vet inte.”

**Motto:** ”Först tänkte jag ”Det var bättre förr...”, haha, men skriv inte det. Utan jag tycker att man ska ta vara på varje dag och göra det bästa av den.