

HAMN 4.11 ARBETAREN

LEDAREN: VÅRT 40-ÅRIGA FÖRBUND ALLT STARKARE

KONKURRENSVERKET SA JA TILL APM I GÖTEBORG

OUTBILDAD PERSONAL RISKERAR SINA LIV

KRÖNIKAN: "EN VÄN JAG ALLTID HAR KVAR"

” Men att påstå att ungdomar idag inte vill ha fast anställning är totalt skitsnack! Jag känner inte en enda ung vuxen som inte vill ha det, och hur ska man kunna bygga någon trygghet i sitt liv eller tex få lån till bostad utan fast jobb?!?

CHRISTER BERGLIND

LEDAREN:

Lite mer is i magen hos hamnbolagen skulle inte skada



2 OI LIDER MOT SITT SLUT och vi kan se tillbaks på ett händelserikt år såväl gällande verksamheten i vårt förbund och, framförallt, i den internationellt ekonomisk/politiska sfär där många länder drabbats av svåra problem. Sverige har hittills klarat sig förhållandevis bra, till stor del beroende på att vi står utanför euro-samarbetet och istället behållit vår svenska krona men också, det skall erkännas, förhållandevis välskötta statliga finanser.

I HAMNARNA BÖRJAR VI NU, i varierande grad, se en viss nedgång och det är alltid oroande, inte minst med tanke den panikreaktion många av våra arbetsgivare råkade ut för i samband med den senaste ekonomiska krisen 2008/2009. Ett antal bolag valde då att börja säga upp hamnarbetare förebärande arbetsbrist; en arbetsbrist som i de flesta fall visade sig vara en ren schimär. De hamnarbetare som fick sluta sina tillsvidarejänster fortsatte direkt som extringar/blixt och jobbade i många fall mer än de gjort som ordinarie hamnarbetare. Så mycket för den arbetsbristen.

En stark önskan från vår sida är att arbetsgivarna nu har lite mer is i magen innan man tar till den åtgärd som definitivt borde vara den sista att ta till, nämligen uppsägningar. Dessvärre används detta ibland som en strategi i maktspellet mellan arbetsgivare och fackföreningar och det drabbar i sin yttersta konsekvens den enskilde hamnarbetaren som ett dråpslag.

HAMN- OCH STUVERIAVTALETS tidigare avtalsperiod sträckte sig till den 30 juni i år och Hamnarbetarförbundets förhandlingsdelegation hade inför detta ett par träffar med Sveriges Hamnar. Dessa överläggningar blev i realiteten en fortsättning på de tidigare diskussionerna om det hängavtalserbjudande vi fick för några år sedan. Inget resultat nåddes heller denna gång i dessa diskussioner då vi fortsatt finner att de fördelar som onekligen finns med ett hängavtal inte överväger nackdelarna som främst är fredsplikten samt att Hamnarbetarförbundet enbart blir "sekundär" avtalspart. Däremot kvarstår självfallet vår strävan att vara del i ett trepartsavtal: Sveriges Hamnar, Transport och Hamn.

I DET AVTAL SOM SÅ SMÅNINGOM SLÖTS mellan Sveriges Hamnar och Transportarbetareförbundet, vilket vi tidigare redogjort för,

fanns en passus om en partssammansatt sk framtidsgrupp som skall se över avtalet och försöka hitta fram till nya avtalslösningar. Sådana grupper har tillsatts ett antal gånger tidigare men det nya och unika denna gång var att det gällde en trepartsarbetsgrupp där också Hamnarbetarförbundet ingår. Arbetsgruppen har träffats ett par gånger under hösten och i huvudsak försökt hitta de delar i Hamn- och stuveriavtalet där vi tror oss kunna komma fram med gemensamma nya skrivningar. I vad mån vi kommer att lyckas med detta är osäkert i skrivande stund men man kan konstatera att överläggningarna skett i god och konstruktiv anda från samtliga inblandades sida.

I APRIL MÅNAD 2012 kommer Svenska Hamnarbetarförbundet att ha kongress, den trettonde i ordning, för första gången i Stockholm, eller om vi skall vara petiga på Lidingö som ju är en egen kommun. Då kommer vi också att kunna fira förbundet 40-årsjubileum och det känns stort! Tänk att detta lilla förbund klarat att fortleva med oförminskad, om inte to m ökad, styrka. Jag har skrivit det tidigare men det tål att upprepas: Detta visar på en stor styrka som finns i den fackligt decentraliserade strukturer med medlemmarnas beslutanderätt som är vårt förbunds signum. Hamnarbetarförbundet kom till som en reaktion på den allt starkare centraliseringen som ägde, och äger, rum i LO-förbunden och de avarter som då fanns i, framförallt, Transportarbetareförbundet. Livstidsval av de högsta fackliga företrädarna, slöseri med medlemmarnas pengar, krav om att upplösa lokalavdelningarna och allmänna pampfasoner fick hamnarbetarna att 1972, efter att de norrländska hamnarbetarna uteslutits från Transport, bilda ett eget förbund vilande på en annan, sundare facklig ideologi.

JAG TROR INTE ATT DET ÄR ÖVERSKATTA Hamnarbetarförbundets roll att påstå att vår blotta närvaro starkt bidragit till de förändringar vi sett i de stora LO-förbunden och inte minst i Transportarbetareförbundet. Men de har ännu inte, och kommer förmodligen aldrig att få, den beslutandeordning vi eftersträvar och därför kommer det att finnas en stor roll för Svenska Hamnarbetarförbundet att spela också långt efter 40-årsjubileet.
Björn A. Borg



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

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

Förbundet bildades i Örensköldsvik 1972 och har idag 19 avdelningar med medlemmar i 28 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.

Hemsida: www.hamn.nu

INNEHÅLL 4.11

Lossat 4

Grattis! 7

Hamnreportage *Tunisien* 8

Arbetsmiljö 14

Krönikan *Peter Mosskin* 16

Dunders Värld 17

Profilen *Christer Berglind* 18



KONGRESS 2012: 40-årsjubileum, viktiga beslut

Om knappt fyra månader, 19–21 april 2012, är det kombinerad kongress och 40-årsjubileum för Svenska Hamnarbetarförbundet på Lidingö.

– Därför är det tid att planera in avdelningsmöten och diskutera förslag och motioner som ska skickas med respektive ombud, uppmanar Björn A. Borg, avgående förbundsordförande. Han och tillika mångårigt förtroendevalde och nuvarande IDCs Europa-koordinator, Peter Shaw, går i pension och ska både avtackas och ersättas.

Kolla försäkringen!

På förekommen anledning uppmanar vi medlemmarna att se över sina efterlevandestatuter i försäkringen, det är lätt att glömma bort.

1 408 medlemmar i förbundet

Trots 45 pensioneringar under 2011 har nettoantalet medlemmar i Hamnarbetarförbundet bara minskat med 16 personer. Alltså har vi under året fått 29 nya medlemmar – välkomna! Totalt är vi 1 408 medlemmar!

Mer på järnväg till Södertälje hamn

Södertälje hamn räknar med ökande godsvolymer i framtiden. Detta på grund av ett nytt samarbete med två av Europas största järnvägsoperatörer.

Det är företagen Intercontainer, Kombiverker och Hupac som Södertälje hamn nu skrivit avtal med. Samarbetet gör det möjligt att transportera gods från Italien och Tyskland till Södertälje via järnväg.

– Att vi samarbetar med Europas största operatörer betyder mycket för vårt arbete med att utveckla Södertälje Hamn till en ledande kombiterminal i regionen. Tidigare har vi mest hanterat trailers och containers som har lastats i Sverige. Nu får vi intermodal last på järnväg från hela Europa, säger Erik Froste, vd för Södertälje Hamn.

INSÄNT

“Ta tillbaka initiativet!”

Enligt de senaste mätningarna ligger socialdemokraterna på mellan 25–28 procent i väljarstöd! Samtidigt föredrar 68 procent Reinfeldt som statsminister. Ändå är loppet inte kört inför valet 2014!

Låt oss börja med den problemformulering som dominerar politiken – den sk “medelklassanalysen”. Medelklassen förutsätts vara nästan enhetlig (inte uppsplittrad i skikt av löntagare med olika livsvillkor) samt ha borgerliga värderingar. För att vinna val måste partierna vinna denna medelklass, vilket kräver att partierna vrids åt höger. Dessa idéer finns inte minst hos högerfalangen inom S.

Mot medelklassanalysen ställer vi en annan “berättelse” – ett producentperspektiv vars grund är industrins betydelse för ekonomin. Några siffror:

- Värdet av exporten motsvarar i dag ca 50 procent av hela BNP – nästan högst i världen.
- Tillverkningsindustrin svarar för cirka en tredjedel av det nyskapade värde som räknas in i BNP.
- Värdet av varuexporten har fyrdubblats mellan åren 1965 och 2005.

Ska arbetarrörelsen återta initiativet måste S fokusera på industrins roll och med dess hjälp “spränga” medelklassanalysen. Försvinner industrin dras mattan undan för välfärden. Denna grundläggande insikt saknas i hela den politiska debatten.

Industrin kräver utbildning och forskning. Dessutom blir producenter



av varor och utbildning sjuka. Vård krävs för att komma tillbaka i arbete. Det ömsesidiga beroendet mellan producenter av varor, utbildning och vård är uppenbart, förutom att vi alla behöver omsorg när vi blir äldre. Producentperspektivet spränger därmed den konsumentbaserade medelklassanalysen.

Vill S återta initiativet i samhällsdebatten kan partiet inte kapa banden till LO. I stället bör band knytas till TCO. I stället för anpassning till en abstrakt medelklass, som påstås kräva högerpolitik, behövs allianser över fackliga gränser.

Antalet anställda i de svenska storföretagen har ökat med 30 procent på 20 år. Men ökningen sker ofta utomlands! I Sverige däremot minskar jobben. Trots höga vinstnivåer halkar investeringarna efter. Det handlar

uppenbarligen också om makten över vinsterna.

Arbetarrörelsen kan komma igen inför valet 2014. Men det kräver att den höger inom S som vill kapa banden till facket slås tillbaka. I stället måste facket sätta tonen.

Vad det ytterst handlar om är makten över produktionen. Kan arbetarrörelsen ställa denna fråga i centrum kommer många fler att kämpa för ett maktskifte 2014 än vad dagens opinionsciffror anger.

*Andreas Löfdahl,
metallare Volvo LV, Umeå*

*Åsa Eriksson,
undersköterska äldreomsorgen,
Kommunal*

*Jan Hägglund,
handelsmedlem, ledamot kommunfullmäktige Arbetarpartiet*

Göteborgs containerterminal lämnas över till Maerskkoncernen

➤ APM Terminals förvärv av containerterminalen i Göteborgs hamn, Skandia Container Terminal, godkänns av Konkurrensverket. Övertagandet kommer att ske i januari nästa år.

– Vi är mycket glada över att ärendet behandlats så snabbt. Det är positivt både för de 450 anställda i terminalen och för kunderna, säger Sven Hulterström, styrelseordförande Göteborgs Hamn AB. Keld Pedersen har utsetts till ny vd i Skandia Container Terminal (SCT) och tillträder den 15 februari. Keld Pedersen är född i Danmark, har lång erfarenhet av terminaldrift från olika delar av världen och har arbetat länge inom såväl AP Möller-Maersk som APM Terminals. Närmast kommer Keld från Port of Tanjung Pelepas i Malaysia där han arbetat som operativ chef.

Det var den 11 oktober i år som APM Terminals tecknade avtal för att driva SCT –Skandinaviens största containerter-

minal. Förra året hanterade terminalen cirka 800 000 containerenheter (TEU), vilket är 60 procent av den svenska marknaden.

APM Terminals är en av topp-fyra terminaloperatörer i hamnar världen över och driver idag 60 containerterminaler i 33 länder. Bolaget ingår i den danska koncernen AP Möller-Maersk och är ett systerbolag till rederiet Maersk Line. Terminalverksamheten är dock helt skild från och oberoende av rederiet. APM Terminals har alla världens containerrederier som kunder.

APM Terminals kommer att rulla ut ett kraftfullt investeringsprogram på 800 miljoner kronor under de närmaste fem åren. Bland annat kommer den nya operatören att investera i tre nya så kallade super post panamax-kranar, världens största kranar för att lasta och lossa containerfartyg.

Hamn4an kommenterar:

“Sorgligt, men med ett glädjebesked”
För Hamn4an är det ett glädjande besked att provningsperioden visade sig vara relativt kort, eftersom det innebär att hamnarbetarna i Skandiahamnen slipper utdragen osäkerhet. I andra avseenden är det en sorglig dag eftersom affären nu fullbordats och Nordens största containerterminal lämnas över från offentlig, demokratiskt förankrad, regi till privata aktieägare. Jättekoncernen Maersk tillåts alltså ta över ett modernt och vinstalstrande transportnav med avgörande betydelse för västsvensk industri.



“Lasse-Träffen” i Halmstad för arbetsmiljöarbetet framåt

➤ 19 skyddsombud från Hamnarbetarförbundets södra avdelningar samlades i Halmstad för att diskutera aktuella arbetsmiljöfrågor.

Allt ifrån hantering av sopor till dålig förmiljö avhandlades. Tips och erfarenheter utbyttes. Vi diskuterade även Norra distriktets förändrade organisation. Som du säkert läste i Hamnarbetaren nr 2/2011, har Norra Distriktet ombildats till ett arbetsmiljöutskott. Utskottet har som uppgift att samordna arbetsmiljöfrågor, för att skapa en gemensam linje för alla hamnar. Detta har visat sig vara mycket framgångsrikt, och därför bestämde vi oss för att försöka kopiera deras recept.

Avdelningarna i det Södra Distriktet får bestämma om vi ska väcka det vilande distriktet, och organisera ett arbetsmiljöutskott, som verkar för gemensamma linjer mellan hamnarna i söder. Tanken är också att

samverkan mellan de bägge distrikten ska ske när våra hanteringssystem är likartade.

Det är väldigt viktigt att hålla gemensamma linjer för att undvika att vår arbetsmiljö ska användas som konkurrensmedel. Hur många gånger har vi inte hört: ”Ja men, så gör dom ju inte i ...”. Kan vi enas om likartade rutiner, blir det svårare för rederier och mäklare att spela ut våra hamnar mot varandra.

Ett brev kommer att skickas ut till alla avdelningar i Södra distriktet, med en uppmaning att så snart som möjligt ta beslut om Distriktet ska väckas och ombildas. Om majoriteten är för ett arbetsmiljöutskott, kommer det att kallas till ett första konstituerande möte i mars 2012. Vård för mötet blir då Helsingborgsavdelningen.

Eskil Rönér



Foto: Emma Karlsson

Motion om järnväg till Kapellskär...



KAPELLSKÄR

"Av såväl miljö-, konkurrens- som trafik-säkerhetsskäl är det naturligt att låta utreda frågan om järnvägsförbindelse till Norrtälje och Kapellskär för att slippa den tunga lastbilstrafiken från länderna i öst genom Stockholm och runt Stockholm, detta alldeles oavsett när Förbifart Stockholm blir verklighet", skriver folkpartisten Gunnar Andrén i en motion i riksdagen.

Han menar att en anslutning till Arlandabanan är naturlig och möjliggör transporter i flera riktningar. Därför vill han att Transportstyrelsen får uppdrag att utreda förutsättningarna för en sådan förbindelse – och även beräkna vilka miljövinster en sådan sträckning kan innebära på tex 50 års sikt.

I dag passerar omkring 1,5 miljoner passagerare årligen Kapellskär. Godsmängden har passerat 2 miljoner ton och är häftigt växande. För bara några år sedan var antalet lastbilar som passerade tullen i Kapellskär 40 000. År 2011 blir det troligen över 60 000 och ännu högre siffror väntas eftersom flera rederier visar intresse att nyttja kajplatserna, främst beroende på kort inseglingstid och snabb av- och pålastning.

Hamnen i Kapellskär står därför för en oerhörd ökning av tung lastbilstrafik eftersom handelsförbindelserna mellan Sverige och främst Ryssland ökat dramatiskt jämfört med förhållandena före Sovjetunionens fall 1990. I dag passerar över 25 000 tunga lastbilar till och från Ryssland Kapellskär, och det gör ungefär 70 långa och tunga fordon varje dag året om.

... och en om järnväg i Blekinge ...

"Det är mycket angeläget att de planer som finns för att rusta upp och bygga om i väg- och järnvägsnätet i och runt Blekinge förverkligas. Blekinges möjligheter att förbättra tillväxten i länet och samtidigt öka handeln och förbindelserna med de expanderande länderna på andra sidan Östersjön är beroende av detta. Det är i högsta grad också ett nationellt intresse på grund av Blekinges geografiska läge", skriver socialdemokratiska politikerna Kerstin Haglö och Peter Jeppsson i en motion till riksdagen.

De hävdar att en utbyggd sydostlänk från Olofström till Blekinge kustbana, där anslutning finns till Karlshamns hamn, kommer att innebära kraftigt utökade möjligheter för näringslivet att utvecklas med en miljömässigt hållbar inriktning på transporter till Centraleuropa, Balti-

kum, Ryssland och Kina. Länken kan avlasta godstransporter över Skåne och kan utnyttjas av exportföretag i hela Sverige. Motionerna upplyser om att enligt ledande personer på Ikea i Sverige "... är Sydost-länken det enskilt viktigaste infrastrukturobjektet för Ikea i Sverige". Volvos transportbehov öster ut ökar också med nya fabriker i bl a Ryssland och Kina.

... och för ökade godsvolymer till sjöss

"För att uppnå klimatmålen måste utsläppen av växthusgaser minska radikalt. Det kräver naturligtvis många typer av åtgärder inom alla samhällssektorer där minskade utsläpp från transportsystemet är centralt. Ser man det ur energisynpunkt är bästa sättet att transportera stora godsflöden på vatten, därefter kommer järnvägen, sedan lastbilstrafiken och dyrast är flyget. För att framgångsrikt kunna minska utsläppen bör så mycket godstrafik som möjligt över från lastbil till järnväg och båt", skriver Anita Brodén, Lars Tysklind och Nina Lundström, alla folkpartistiska riksdagsledamöter i en motion.

De föreslår efter en utredning och analys att Sverige med drygt 50 hamnar har en stor möjlighet att avlasta vägnätet och därmed minska klimatbelastningen. Stora godsvolymer kan då transporteras på fartyg med minimal energiåtgång. Det finns stora möjligheter att utveckla och öka sjöfarten både inrikes och i Sveriges när-område och detta bör kunna genomföras relativt snabbt, menar fp-trion.



BLEKINGE

Cosco nedrustar europeiska arbetarnas rättigheter

När de Grekiska hamnarbetarna kallade till aktion 23 november, anslöt sig hamnarbetare från nästan hela Europa. Både IDC och ETF fanns på plats för att visa sympati för våra kollegor i Pireus. Björn A Borg, Martin Berg och Eskil Rönér representerade förbundet. Peter Shaw kom i egen-skap av IDCs Europeiska koordinatör.

I över ett års tid har den Kinesiska containeroperatören Cosco bedrivit verksamhet i en av Pireus hamnterminaler. Verksamheten drivs utan att ta hänsyn till de arbetsrättsliga lagar som gäller i Grekland. Man förbjuder facklig verksamhet och ignorerar påstötningar och krav om att teckna kollektivavtal. De löner och arbetsförhållande som råder är i princip de samma som i Kina.

Olika fackliga organisationer har under en längre tid, utan framgång, försökt få till stånd förhandlingar och samtal med



Cosco. På IDC Europas konferens i Helsingborg, diskuterades frågan ingående. Alla var överens om att situationen i Pireus måste lösas. Vi kan inte riskera att problemet sprids vidare i andra Europeiska hamnar. Utförsäljning och privatisering av hamnar och terminaler blir allt vanligare. Vi måste därför tydligt signalera att förhållandena i Pireus inte kommer att

tillåtas spridas till andra hamnar.

Om aktionen lyckas förändra läget för våra kollegor i Pireus återstår att se. Förhoppningsvis ska det leda till förbättringar. Om aktionen inte ger resultat, är det kanske läge att diskutera vidare aktioner eller blockader, för att få till stånd förändringar.

Eskil Rönér

GRATTIS!

95 år

25/2 Wallin Alfons, Uppsala

91 år

10/2 Hansson Yngve, Halmstad
18/2 Pettersson Karl, Dingle

85 år

14/3 Werner Sture, Hisings Backa
24/3 Andersson I Ingvald, Arnäsfall

80 år

10/1 Edholm Lear, Sollebrunn
21/1 Jansson Yngve, Torstlanda
26/1 Gustavsson Tage, Njutånger
30/1 Olsson Erik, Karlshamn
4/2 Sandström David Vännäs
5/2 Andersson Arne, Hisings Backa
4/3 Laurin Stig, Göteborg

75 år

11/1 Olofsson Lennart, Hortlax
24/1 Boljanic Mirca, Halmstad
28/1 Pietsch Karl, Matfors
1/2 Leandersson Orvar, Hisings Backa
26/2 Jonsson Kurt, Mönsterås
13/3 Gunnarsson Urban, Veinge
16/3 Möller Rolf, Lögdeå
29/3 Carlsson Hans, Helsingborg

70 år

1/1 Nordström Nils Ove, Stockholm
24/1 Jansson Per Anders, Bagarmossen
1/2 Carlsson Jan Kenneth, Hisings Kärra
4/2 Nacksten Bernt, Stockholm
7/2 Hansson Roger, Torstlanda
24/3 Bengtsson Onny, Vallda

65 år

23/1 Soovik Jan, Kode
27/1 Radovic Sava, Hisings Backa
29/1 Tjärnström Staffan, Holmsund
2/2 Andersson Christer, Kungsbacka
3/2 Nordström Bengt, Västerås
12/2 Rutgersson Per Erik, Mölndal
19/2 Persson Per-Ivar, Upphärad
25/2 Stark Stefan, Timmernabben
27/2 Erlandsson Arne, Höganäs
5/3 Milefors Christer, Hisings Backa
7/3 Saaristo Jorma, Göteborg
9/3 Ohrankämnen Antti, Landvetter
12/3 Persson Kjell Åke, Helsingborg
23/3 Wallberg Jan Erik, Skepplanda
30/3 Arvidsson Christer, Skene

60 år

7/1 Hagne Stepan, Torstlanda
8/1 Trukan Zbigniew, Oxie
15/1 Paavilainen Jorma, Helsingborg

20/1 Tylegård Lars Åke, Göteborg
25/1 Abrahamsson Lars Göran, Torstlanda
28/1 Charters-Rowe Mark, Västra Frölunda
28/1 Nilsson Dennis, Höllviken
3/2 Juhlin Bo, Torstlanda
18/2 Madsen Tommy, Bollnäs
29/2 Broman Sven-Erik, Malmö
11/3 Berg Roy, Lödöse
16/3 Jansson Ulf, Öjebyn
25/3 Gunnarsson Lars, Göteborg
31/3 Pettersson Valter, Laholm

50 år

2/1 Nilsson Kurt, Norrfjärden
1/2 Persson Thomas, Sundsvall
19/2 Jacobsson Michael, Åled
28/2 Säljö Ulf, Göteborg
28/2 Österholm Rolf, Sundsvall
8/3 Hellström Ulf, Töre
10/3 Didriksson Dick, Göteborg
13/3 Tandrup Håkan, Mölndal
14/3 Åberg Sören, Hönö
24/3 Wikström Håkan, Vellinge
25/3 Nilsson Hans, Holmsund
30/3 Pedersen Jan, Helsingborg

GRATTIS-bok till Trukan Zbigniew som fyller 60 år den 8 januari och får boken "Akta Hatten"!

A man with a short haircut and a light beard, wearing a blue polo shirt, stands in front of a port area. Behind him are several orange shipping containers and a large white and orange ship. The man has his arms crossed and is looking directly at the camera with a serious expression.

Fackets roll avgörande när TUNISIEN blev fritt

“Tunisiens fackföreningsrörelse spelade en avgörande roll vid landets nyliga omvälvning och den befann sig hela tiden i centrum för demonstrationerna.” Det berättar Maarouf Rachid, ordförande för tjänstemannafacket UGT i Tunisiens hamnar. Maarouf och tiotusentals andra tunisier demonstrerade i början av året dag efter dag till landets diktator president Ben Ali tvingades fly från det nordafrikanska Landet.



KRANFÖRARNAS BRIKI
EZZEDUE OCH MIRZI FOUED
HOPPAS PÅ HÖGRE LÖNER
OCH BÄTTRE ARBETSMILJÖ
I HAMNEN EFTER REVOLTEN
I JANUARI. DE PLANERAR
NU BÅDA TVÅ ATT GÅ MED
I DET LOKALA HAMN-
ARBETARFACKET.

» Vi befinner oss i den statliga hamnmyndigheten OMMPs (Office de la Marine Marchande et des Ports) huvudkontor i huvudstaden Tunis. Bara några kilometer bort inleddes i december förra året den så kallade nordafrikanska demokrativåren, som från Tunisien spred sig till Egypten, Libyen, Syrien och andra länder. Men bara i Tunisien verkar "revolutionen" ha satt sig. Här var revolten förhållandevis oblodig, även om ett par hundra demonstranter fick sätta livet till i sammanstötningar med Ben Alis styrkor.

Låga löner och stigande priser

Skillnaden är ändå stor mot i Libyen där inbördesstrider fortfarande pågår trots att diktatorn Ghadaffi störtades för flera månader sedan och i Egypten där oroligheter gång på gång bryter ut på nytt även om förre presidenten Mubarak är avsatt sedan länge. I Syrien mördas dagligen människor som protesterar mot diktatorns styre. >

> – Visst var det viktigt att vi lyckades störta diktatorn Ben Ali, men nu gäller det att lyfta människornas levnadsstandard, framhåller Rachid.

– Många tjänstemän i hamnmyndigheten tjänar bara 3–400 dinarer (en dinar är knappt fem kronor) i månaden, och det är en lön som det är nästan omöjligt att klara sig på. Visst känns det som om Tunisien är på rätt väg men det kommer att ta tid att få ordning på landet. Priserna stiger och lönerna är låga. Bensinen kostar mellan sex och sju kronor litern.

– För mig är det självklart att fackföreningsrörelsen måste bli starkare. Själv var jag varje dag på gatorna och kämpade för frihet och demokrati. Vi behövde genomföra en ”revolution” efter att ha lidit så mycket under många år.

Maarouf Rachid har efter drygt 30 år i hamnbolaget en månadslön på 800 dinarer.

– Vi klarar oss genom att min fru är språklärare och tjänar betydligt mer än vad jag gör.

Sju större hamnar

I Tunisien finns sju större hamnar. De två i särklass största hamnarna La Goulette och Radès ligger strax utanför Tunis. La Goulette är den enda hamn som kan ta in kryssningsfartyg och är också den största roro hamnen. Alla nya bilar som kommer till Tunisien kommer via La Goulette. Fram till januari då Ben Ali störtades hade den förre presidenten och hans familj monopol på bilimporten och ägde bilkaerna. Vid vårt besök i oktober håller KIA-bilar på att lossas från en bilbåt.

– Efter revolten har kryssningstrafiken under 2011 gått ned något men i slutet av sommaren kändes det som trafiken började komma igång igen, säger *Bodali Wassim* som är hamnkapten i La Goulette.



En av de knappt 400 hamnarbetarna i La Goulette är *Bechir Boukami*. Han har arbetat i hamnen i sju år och är anställd av det halvstatliga stuvbolaget STAM. Bolaget ansvarar för stuveriet i La Gaoulette och Rades.

– Min lön är 400 dinarer i månaden vilket inte är mycket då jag är ensam familjeförsörjare, berättar 44-åriga Bechir. Han är gift och har en som är sex år gammal.

Deltog du i revolutionen?

– Självklart gjorde jag det. Alla jag kände ville få bort diktatorn Ben Ali och hans korrupta familj.

Har det blivit bättre efter revolutionen?

– Klimatet i samhället är bättre idag. Däremot hoppas jag att villkoren för oss arbetare ska förbättras. Än så länge har vi inte märkt av det så mycket i hamnen. Ändå är jag idag optimistisk om framtiden både för mig och min familj, ja för hela Tunisien. Det var jag inte för ett år sedan.

Få använder hjälm

Arbetsveckan är för Bechir är 48 timmar.

– Efter en veckas jobb är jag rätt slut. Det är ett tufft och riskfyllt jobb. Det har

aldrig blivit av att jag gått med i facket som under Ben Alis tid hade lite inflytande. Men kanske är det dags att organisera sig nu när vi alla gemensamt måste bygga ett nytt och bättre Tunisien.

Trots riskerna med hamnjobbet har varken Bechir eller någon av hans kollegor skyddshjälm eller skyddsskor.

– Det är obligatoriskt att använda hjälm, men de flesta tycker det är besvärligt i värmen, speciellt varma somrardagar, säger hamnkapten Bodali Wassim.

50-åriga *Ben Yaklef* har jobbat som elektriker i La Goulettes hamn i 30 år. Hans lön är 700 dinarer i månaden.

– Jag hade inte stannat kvar så länge om jag inte hade trivts med mitt arbete, säger han.

– Men visst borde lönen vara högre. Vår familj klarar oss ändå hyggligt tack vare att min hustru också jobbar. Vi har två barn och bor i Tunis. Hittills har jag inte märkt att så mycket har förändrats men revolutionen var utan tvekan nödvändig.

Hanterar 1 500 fartyg per år

Härnäst är det dags att besöka container- och roro hamnen Radès. Hamnen kan ta emot sju fartyg samtidigt och alla platser är denna dag upptagna. På ett år lastar och lossar ungefär 1500 fartyg i Radès. Ett nybyggnadsprogram planeras för att utöka kapaciteten. När tillbyggnaden är genomförd ska det gå att kunna ta emot nio fartyg samtidigt i Radès.

Överallt i hamnområdet pågår intensiv aktivitet. Men inte en enda av hamnarbetarna här heller använder skyddshjälm.

– Visst det är obligatoriskt, men eftersom du inte får något löneavdrag om du arbetar utan hjälm bryr sig ingen om bestämmelserna, säger *Mirzi Foued*, en av de 700 hamnarbetarna i Rades.

Mirzi är kranförare och har arbetat fem år i hamnen. Han och de flesta andra som jobbar här är anställda av Stam.

– Tidigare jobbade jag som konduktör för ett privat bussföretag. Men jag trivs bättre i hamnen, berättar Mirzi som är gift och har ett barn.

– Jobbet är omväxlande och fritt även om det ofta är stressigt att hinna med. För tillfället jobbar jag nästan hela tiden sju-dagarsvecka. Vi har mycket att göra och övertidspengarna behövs eftersom jag är ensam familjeförsörjare. Allt blir bara dyrare och lönen i hamnen är rätt låg. Min grundlön är 650 dinarer i månaden >

RADÈS HAMN



” Efter en veckas jobb är jag rätt slut. Det är ett tufft och riskfyllt jobb. Det har aldrig blivit av att jag gått med i facket som under Ben Alis tid hade lite inflytande. Men kanske är det dags att organisera sig nu när vi alla gemensamt måste bygga ett nytt och bättre Tunisien.



HAMNARBETAREN BECHIR BOUKAMI
JOBBAR I LA GOULETTES HAMN. HAN
UPPLEVER SIN LÖN PÅ 400 DINARER
I MÅNADEN SOM OTILLRÄCKLIG DÅ
HAN ÄR ENSAM FAMILJEFÖRSÖRJARE.



ELEKTRIKERN BEN YAKLEF HAR JOBBAT I LA GOULETTES HAMN I 30 ÅR. "ÄVEN OM JAG ÄNNU INTE MÄRKT SÅ MYCKET FÖRÄNDRINGAR HÄR VAR REVOLUTIONEN VIKTIG OCH NÖDVÄNDIG", SÄGER HAN. "VI BEHÖVDE BLI KVITT BEN ALIS KORRUPTA REGIM."

Sahdi bor i Tunis är gift och har tre barn 20, 18 och 14 år gamla.

– För oss vanliga arbetare har inte så mycket förändrats trots revolutionen. Det mesta är sig likt även om vi förstås har en annan frihet att uttrycka oss idag. Facket har jag alltid varit med i och jag är stolt att Tunisiens fackföreningar spelade en viktig roll vid demonstrationerna och kunde mobilisera tiotusentals medlemmar.

Av de drygt 700 hamnarbetarna i Rades är ungefär 600 fackligt organiserade. Nyvald fackordförande i hamnen sedan sex månader är 31-årige *Khedimi Anis*.

> och med övertid brukar det ungefär bli 950 dinarer i månaden. Utan övertidser-sättningen skulle det vara svårt att få familjens ekonomi att gå ihop.

– Men genom att jag jobbar så mycket känner mig ständigt trött och sliten.

Deltog du i demonstrationerna i januari?

– Nej, faktiskt inte. Självklart stödde jag revolten och att diktatorn Ben Ali störtades. Fast hittills har vi inte märkt några positiva förändringar för oss hamnarbetare. Lönen är samma som tidigare och arbetsmiljön har inte förbättrats, även om vi ibland hör att diskussioner pågår om att förbättra vår situation. Även om jobbet är tufft vill jag fortsätta här. Men lite mer i lön skulle inte skada.

Är du med i facket?

– Nej, det har inte blivit att jag har gått med. Fast nu är det nog dags att göra det. Facket kändes tidigare för kontrollerat av den gamla regimen.

Under vårt samtal dyker *Briki Ezzeddue* som också är kranförare upp. Inte heller han är med i facket.

– Men det är nog läge att gå med nu, funderar han. Vi behöver få hjälp att förbättra arbetsmiljön och att få upp våra löner och på egen hand är det svårt att få igenom detta.

Jobbat i 33 år

En verklig veteran i Rades hamn är stuvaren *Sahdi Khadraoui*, 55. Han har jobbat i hamnen i 33 år och har en grundlön på 350 dinarer varje månad.

– Därför måste jag ta all övertid jag kan få. Jobbet är ofta tungt och kroppen blir inte starkare när man blir äldre. Men det är bara att bita ihop och fortsätta jobba kvar tills pensionen.



RADES HAMN



MILITÄRENS NÄRVARO ÄR FORTFARANDE SYNLIIG PÅ MÅNGA HÅLL PÅ TUNISIENS GATOR.



– Jag tillhör med andra ord den nya generationen fackliga ledare, säger han leende.
– Själv har jag jobbat sex år i hamnen och upplever att saker och ting idag långsamt går framåt. Relationen med vår arbetsgivare har förbättrats efter revolten och vi försöker gemensamt förbättra arbetsvillkoren och arbetsmiljön för våra medlemmar.

Mot modernt samhälle

Ett par dagar i månaden arbetat Khedimi enbart med fackliga arbetsuppgifter.
– Det är egentligen för litet och förhoppningsvis kommer den tiden att öka snart. Många här har organiserat sig fackligt efter revolten. Fackliga organisationer i Tunisien har nytta av den goodwill de fick genom sin aktiva roll i att störta före presidenten Ben Ali. För att Tunisien ska kunna utvecklas till ett demokratiskt och modernt samhälle var det nödvändigt att vi gjorde oss av med diktaturen, och att vi bygger upp nya demokratiska organisationer.
– För mig var det självklart att organi-

sera mig när jag började jobba i Rades. Min far arbetade i många år i hamnen och var också fackligt aktiv. Själv är jag gift och har två barn som är 1 och 3 år gamla så det är full fart på hemmaplan när jag är ledig från hamnjobbet.

Vad tror du om framtiden?

– Jag är övertygad om att Tunisien kommer att få en ljus framtid, att mitt land kommer att utvecklas positivt på alla sätt. Genom att vi störtade diktaturen har luften blivit mycket lättare att andas. Själv deltog jag så ofta jag kunde i demonstrationerna, slutar Khedimi Anis.

På väg tillbaka in till Tunis funderar jag på vad en demokratiaktivist sa någon dag tidigare. Att de fackliga ledare i Tunisien som det går att lita på idag antingen är kvinnor eller är under 35 år. Hamnfackets nyvalde ordförande Khedimi Anis i Rades är visserligen inte kvinna men han har flera år kvar tills att han har fyllt 35.

Text: Lennart Johnsson

Foto: Leif Hansson/World Report

FAKTA Tunisien

Tunisien har en befolkning på drygt 10 miljoner invånare. I huvudstaden Tunis bor knappt en miljon personer. Landets kustlinje vid Medelhavet är knappt 150 mil. Den årliga befolkningstillväxten är en procent och medellivslängden är 74 år.

Historiskt var Tunisien från andra halvan av 1800-talet en fransk koloni i knappt 100 år. Den högsta styresmannen i landet var då paschan. Vid självständigheten 1956 tog frihetskämpen Habib Bourgiba makten. Bourgiba störtades 31 år senare av Ben Ali och i januari i år blev det alltså slut på Ben Alis många år av diktatur.

Tunisien anses vara det mest sekulariserade och moderna av arabländerna och utbildningsnivån i landet är hög. Universitetsutbildade arbetslösa ungdomar var mycket aktiva i demonstrationerna i vintras som ledde till att Ben Ali störtades.

Den officiella siffran över antalet arbetslösa ligger på ungefär 15 procent men antalet undersysselsatta är betydligt fler.

75 procent av Tuniens handel är med länderna i EU, främst Frankrike och Italien.

Stålrulle kraschade på durken

Fem meter upp släppte lasten från lyftoket och damp ner på durken. Tur i oturen; ingen stod i vägen.

➤➤ Tillbudet inträffade i slutet av september när man lossade kamstålrullar med ett mekaniskt ok i Halmstads hamn. När oket landas i en stående rulle hugger tre hullingar tag i insidan så att man kan lyfta.

– Vi har använt oket i många år utan att något hänt, berättar Hamns huvudskyddsombud Paul Karlsson.

Men denna gång gick det galet. En hulling var sliten och tappade greppet. Huvudorsaken var bristande kontroll och underhåll av redskapet. Det är Paul Karlsson och arbetsmiljöansvarige Bengt Kenneryd överens om.

– Förut svetsade man bara på hullingarna när de blev slitna. Nu byter vi ut dem helt, säger Bengt Kenneryd.

– Alla tar för givet att någon annan kollat. Då kan det gå så här, säger Paul Karlsson och tillägger att den tidigare hamnledningens lättvindiga inställning till arbetsmiljön helt förbytts av den nya.

– I dag har jag som skyddsombud bara medvind.

Per Turesson

**LYCKLIGTVIS STOD INGEN I VÄGEN
NÄR DEN TVÅ TON TUNGA STÅLRULLEN
SLÄPpte och slog ner på durken.**



Foto: Halmstad hamn

Brott eller inte bakom containerkorgolycka?

» Containerkorgen som släppte från oket har landat på åklagaren bord.

Den 1 februari i år började de nya föreskrifterna om containerkorgar (Tillfälliga personlyft med kranar eller truckar, AFS 2006:07) att gälla. Knappt två månader senare skedde en olycka i Stockholms frihamn för att man inte följt reglerna. När kranföraren körde iland en containerkorg

med tre man släppte den i tre hörn ett par meter ovanför kajen. De tre skadades lindrigt.

Korgen var inte säkrad enligt reglerna, med kättingar till oket. Därför kunde olyckan ske (Hamnarbetaren nr 2/2011). Enligt Arbetsmiljöverket beror olyckan på att någon gjort sig skyldig till brott. Därför har man anmält saken till åklagare.

Anmälan är ytterst kortfattad och om-

ges av ovanligt mycket hemlighetsmakeri. Ingen arbetsgivare pekas ut. Man skriver bara, att det funnits "allvarliga brister i Stockholms Hamns AB säkerhetsinstruktioner" för arbetet.

Bollen ligger nu hos specialåklagare vid riksenheten för miljö- och arbetsmiljömål (Rema) som får bedöma om något brott legat bakom olyckan.

Per Turesson

... så säger reglerna

» Twistlocks får bara hanteras inifrån containerkorgen. Det säger Arbetsmiljöverket – och gör tummen ner för Sveriges Hamnar, som även vill tillåta jobb utanför korgen.

Arbetsgivarna fick nästan helt som de ville när Arbetsmiljöverkets föreskrifter om tillfälliga personlyft med kranar och truckar (AFS 2006:07) den 1 februari i år ändrades så, att containerkorgar godkändes för personlyft.

Men på två punkter är arbetsgivarna inte nöjda. Arbetet ska, anser de, inte bara få utföras inifrån korgen utan även utanför – och då med fallskydd. Därför vände de sig i somras till Arbetsmiljöverket för att regeln skulle mjukas upp.

Deras skäl: Arbetsmiljöriskerna ökar om arbetet alltid görs inifrån korgen – i synnerhet när den körs i svängkran som är svårare att hantera. Ergonomiskt är det

sämre och innebär fler lyft. Samt: "Risken för allvarliga klämskador är stor då man i tidspressade lägen sannolikt försöker ta eller sätta twistlock innan korgen har landat."

Argumenten biter inte alls på Arbetsmiljöverket som, utan närmare förklaring, helt kort svarar att det "för närvarande" inte är möjligt att ändra föreskrifterna. Däremot går det att ansöka om undantag. Uppluckring nummer två på Sveriges Hamnars önskelista gäller den dubbla säkringen av korgen i oket, dels med spärrade vridlås och dels med kättingar. Här vill arbetsgivarna att bara de ok som saknar elektrisk fränkoppling av vridlåsen ska behöva ha mekanisk koppling som exempelvis kätting.

Även det önskemålet får blankt nej av Arbetsmiljöverket.

Per Turesson

Körförbud mot däckskran efter att bromsarna släppts

» Däckskranen fungerade fint med last. Men när kranföraren firade ner kroken till kajen för att ta ett nytt hiv släppte bromsarna. Ingen kom till skada vid det allvarliga tillbudet, som inträffade 10 november när folk från Söderhamns stuveri lastade Vanuatuflaggade m/s Fesco Vysokogorsk med sågade trävaror i Orrskärs hamn. Stuveriet lade omedelbart körförbud på däckskranen och en hamnkran fick ta

över. Enligt personalchef Peter Wikman var kranen besiktigad, oklart av vem.

– Men ofta rör det sig om köpta papper. Därför har vi krävt, att om fartyget kommer hit igen så ska kranarna vara godkända av ett svenskt besiktningssorgan, säger han.

På begäran av Arbetsmiljöverket ska stuveriet nu utreda tillbudet grundligt.

Per Turesson



En vän som henne har man alltid kvar

JAG FICK POLIO några år efter kriget, jag hade två små barn och ett minst sagt stormigt äktenskap. På sjukhuset, inne på den isolerade avdelningen, fattade jag beslutet att skilja mig och kontaktade en advokat. Min man fick inte komma in. Det var enda sättet. Vi var bundna till varandra, som en slags galenskap, han stod på andra sidan glaset vid den isolerade avdelningen. Det var nödvändigt att slita oss isär. Nödvändigt att bryta. När jag kom ut från sjukhuset var skilsmässan klar.

Hon var tjugofem år äldre än mig, jobbade på radion och försökte förklara något om kärlekens väsen. Mitt liv var trassligt och det var mycket jag behövde förstå.

– Radiohuset var litet på den tiden, alla kände alla och man var överens om att denna unga tvåbarnsmor snarast borde gifta om sig. Kanske hade man lite för bråttom i sin omtanke. Kanske glömde man att prata igenom saken med den nyskilda.

Ett leende gled nästan omärkligt över hennes ansikte.

EFTERÅT VERKAR DE VAL man gör i livet självklara och de alternativ som fanns, som man brottades med blir otydliga, suddas ut, det går knappt ens att förstå hur de kunde ligga i vågskålen.

– Jag skulle gifta mig i Genève med en dansk man och gick ombord på en lastbåt från Göteborg som bland annat angjorde Marseille. Därifrån skulle det bara vara att ta tåget. Jag reste med en kollega från radion för att göra program om livet till sjöss. Reportage var inte så vanliga i slutet av fyrtioalet, att göra radio ute i verkligheten. Båten var en styckegodsare. När vi passerade Vinga lyfte sig himlen, sjöfågeln skrek. Havet var stort och fritt. Hon hade kunnat vara min mamma.

Vi hade jobbat lite ihop men jag kände henne inte personligen. Hennes program var alltid intressanta, ofta med en annan vinkel, men jag var helt oförberedd på vad hon skulle berätta.

– Ombord på lastfartyget fick jag kontakt med en sjöman.

Nu talade hon rakt ur sitt liv. Hon måste varit ungefär lika gammal som jag när det där hände. När allt bara händer. När allt är avskalat. När man undrar om det är man själv eller någon annan som håller i rodet.

– Sjömannen på styckegodsaren och jag blev förälskade. När vi kom till Marseille telegraferade jag till en väninna i Stockholm för att låna pengar. Min kollega från radion for som planerat till Genève men för att meddela att bröllopet var inställt.

HON SÅG PÅ MIG med sina stora ögon.

– Jag fortsatte med lastbåten till Beirut. Orden svajade till.

Kanske hade jag anat det förut, men hon fick mig att se att kärlekens lagar är annorlunda. På liv och död. Det handlar aldrig om decimaler, bara om stora siffror – ett eller noll.

Ja eller nej.

– Vi tog ut lysning. Jag flög hem. När lastbåten kom tillbaka till Göteborg skulle vi gifta oss. Jag tog tåget ner från Stockholm. Vi hade inte setts sedan Beirut. Var det rätt? Tänk om allt bara var ett ögonblicks ingivelse. För en sekund drog jag efter andan.

Nu tjugofem år senare hade de tre barn. Han var smacker, smidig, blå skjorta och blå ögon. Hon hade den där nerven i sin röst, klokheten, nyfikenheten, den där mörka klangen av att allt kan hända. Han hade gått iland, jobbade i byggsvängen, hade blåkort. Hon arbetade på radiohuset. De var ett omaka par. Han fasade för att öppna matlådan vissa dagar, gub-



barna glodde i byggfuttan på hans vindolmar, på hans vita bönor i oliver och vitlök. Hon kunde inte ändra på sin kokkonst. Han kunde inte ändra på sina jobbkompisar.

HON OCH JAG BLEV VÄNNER. Vet inte om det bara var en tillfällighet, men minns dagen jag passerade in i hennes krets. Det var något i rösten. Hennes dotter som var femton hade rymt med en rysk cirkusartist. Jag råkade ringa just den dagen. Hon grät, tjugofem års åldersskillnad försvann i en blink, för kärlek har ingen ålder. Inte vänskap heller. Antingen går man ombord eller inte.

Den ryska cirkusen var på turné åt Värmland till, artisten var sexton år och det behövde ju inte sluta som för Elvira Madigan.

Hennes pappa hade gått iland, sjömannen från lastfartyget till Beirut, och Värmland låg ändå inte så långt bort. När jag var liten sas det att man skulle passa sig för lövhögarna, akta sig för att ta med händerna i de bruna höstlöven, då kunde man få polio. Men det kunde tydligen vilken trettioårig tvåbarnsmamma som helst få.

Jag såg honom bara en gång – sjömannen. Han var smidig, stilig, lite grått kring tinningarna, brunbränd, vit skjorta och vita byxor. Det var på hennes begravning. Men en vän som henne har man kvar. Många många år efteråt, så länge man lever. Jag hör hennes röst, ser hennes ögon. Jag minns saker hon berättade.

Peter Mosskin,
författare och radioprogrammakare

Alf Dunders krönika handlar om fartkameror vs hjärtstartare – en felprioritering av våra resurser. Vidare om polisiär dubbelmoral, högervriden politik och fotokommentarer.

Satsa på hjärtstartare istället för fartkameror



DET FINNS I 077 FASTA fartkameror längs 295 mil svensk väg. De har nu kompletterats med 50 mobila kameror, som i förebyggande syfte ska spara 20 liv om året. Det kan jämföras med de defibrillatorer (hjärtstartare) som finns i Sverige och som räddar 1200 liv om året. Men det behövs många fler hjärtstartare, och insamlingar för inköp pågår.

DÅ ÄR DET INTRESSANT ATT GÖRA EN prisjämförelse mellan fartkameror och hjärtstartare. En fartkamera kostar cirka 500 000 kr att installera. Till det tillkommer en driftkostnad på 20 000 kr om året. Totalt har fartkamerorna kostat oss skattebetalare cirka 550 miljoner kronor i inköp och installation. Den summan skulle räcka till drygt 25 000 hjärtstartare, som skulle rädda betydligt fler än 20 liv. En felprioritering till: Det dör fler i självmord än i trafiken. Mer psykologhjälp så sparas fler liv än Trafikstyrelsens nollvision.

VARNADE FÖR TRAFIKKONTROLL – fick 1 000 kronor i böter. Vid en trafikkontroll i Västerås stoppade polisen en bilist som varnade andra trafikanter. Det primära måste ju vara att hastigheten sänks, att då bötfälla någon som hjälper till att göra det verkar dumt. De kanske rentav skulle bötfälla sig själva för de sätter ju upp skyltar om att det är fartkameror längre fram efter vägen? Är inte det dubbelmoral från polisernas sida? Står polisen där, med sina laserinstrument för att samla in pengar till fikakassan eller står de där för att få oss bilisterna att sänka hastigheten? Om svaret är det sistnämnda borde det kvitta om hastigheten sänks av en annan bilist eller av polisen.

CENTERPARTIETS STÄMMA valde en ny ordförande, Annie Lööf. Maud Olofsson

avtackades, hyllningarna och beröm haglade över henne. Men varför valdes det en ny ordförande? ”Maud har ju varit så bra ...” tyckte stämman. Jag misstänker att om hon hade suttit kvar hade centern rasat ännu mer och kanske kommit under 4 procentspärren. Tidigare var det självklart att Moderaterna var överklassens parti, medan Vänsterpartiet och Socialdemokraterna var arbetarnas partier. Stureplanshögern får dock nu en tydlig politisk företrädare när Centerpartiet valde Annie Lööf som partiledare. Så toktigt det har blivit när Moderaterna är det nya arbetarpartiet och Centern det nya högerpartiet. Det var inte så länge sedan som centern var ett folkrörelseparti med anspråk att företräda småfolket mot överheten.

ÅRETS THAILANDSRESA gick till Bangkok. Denna gång var det inga problem, vare sig av vulkanaska eller av demonstrationer. Jag var mest nyfiken på om de hade hunnit bygga upp Central World som blev nedbränd förra året. Kamerorna var naturligtvis med, det är det första jag packar ner när vi åker någonstans. Vi fick se att mer än halva Central World var klar och kommersen pågick för fullt. När vi gick fram mot den del som fortfarande var avstängd så kände man rökluften. Jag

visar tre bilder av Central World, en bild är tagen från lägenheten som vi bodde i på 24 våningen, en när elden var släckt (14 maj 2010), en hur det ser ut nu.

CENTRAL WORLD, BANGKOK



MODIFIERAD MOTVIKTSTRUCK I ALCUDIA.

BILDEN OVAN ÄR TAGEN i Alcudia på Mallis. Den visar en motviktstruck, modifierad för att kunna lyfta tyngre än tillåtet. De har helt enkelt ställt några stenfyllda oljefat på motvikten.

Alf Dunder affes@mail.com



“Killen”

– från skidguide
i Whistler till
hamnarbetare
i Stockholm

Christer "Killen" Berglind, hamnarbetare sedan tolv år i Stockholm, gjorde ett personlighetstest för ett antal år sedan. Meningen var att testet skulle visa vilka särskilda egenskaper och vilken läggning han har. Egenskaperna delades upp i fem kategorier och resultatet förbluffade testinstitutet.

➤ – De som stod för testet var verkligen förvånade efteråt, för jag var lika jämn i alla fem kategorierna och det händer i princip aldrig. Så de sa "Gör vad du vill! Om du kan välja", avslöjar Christer med brett leende. Visst, han erkänner att det inte alltid är så lätt att välja i tillvaron, men att hans "bredd" ändå är hans största tillgång.

– Ja, jag har ju vänner och bekanta i alla möjliga olika sociala sammanhang och har väldigt lätt för att smälta in och få utbyte av vad det än månne vara, berättar han.

Christer har ända sedan barnsben varit en fysiskt aktivt grabb. Med femma i gympa såg han sin framtid som idrottslärare. Men en sykokonsulent pekade istället ut en studie- och yrkesbana bana via 4-årig teknisk gymnasielinje.

– Det var väl bra kanske, men jag ångrade mig efteråt. Det var ju med idrott jag ville syssla, minns han, men konstaterar samtidigt att han minsann fått sin beskärda

del av idrottande både som skidlärare i Kanada, Frankrike, Nya Zeeland och USA, samt elitjuniorsspelare i Spårvägen i fotboll.

– Idrotten blev och är mitt största fritidsintresse och trots att jag jobbade som skidguide på häftiga vintersportorter som bland annat Whistler, Jackson Hole och Val d'Isere gav inte särskilt mycket pengar. Så jag insåg att jag behövda jobba ihop pengar på andra sätt och det var faktiskt så jag kom till hamnen, berättar han.

Ville sluta efter första dagen

Christer hade efter gymnasiet skaffat sig såväl datasystemutbildning som truckkörkort och när en kompis tipsade honom att ringa hamnen i Stockholm för att få sommarjobb hörde han av sig dit, bara för att få ett avsnoppande svar och att de inte ens ville ha hans cv?

– Hon på kontoret suckade till slut ett trött "okey då". Jag skickade in mina papper

och redan nästa dag var det annat ljud i skällan. "Kan du börja i övermorgon!?" Så det blev en riktig rivstart.

– Första dan jobbade jag i magasin 7 med att plocka kaffesäckar. Det blev en tuff men positiv start tillsammans med Nälen, Papegojan, vår borgångne vän Linkan och de andra. Jag trodde att jag inte skulle få vara kvar länge, över sommaren bara för att få ihop pengar till en ny skidresa. Det var tolv år sedan. Och jag är kvar och jag trivs.

Christer ler och minns hur han ganska snart kände att han ändå kommit rätt med hamnjobbet. Många av hans kompisar undrar fortfarande vad det är i hamnen som håller honom kvar.

– Det allra viktigaste är kamratskapet, slår han fast. Sedan har det varit ett fritt och omväxlande jobb på kajen. Idag är det dock under förändring. Mycket av hanteringen har försvunnit. Styckegodset är i stort sett helt borta och återstår gör >

FAKTA

Christer "Killen" Berglind

Ålder: 41 år

Familj: Linda, flickvän sedan fyra år.

Aktuell: Hamnarbetare i Stockholm.

Började som extra 1999. Ledamot av Hamnarbetarförbundets avd 1.

Intressen: "Skidåkning – på alla ledder, allra helst genom att gå uppför med stighudar under skidorna, långt bort från liftsystem och sedan svisca utför i lössnön på ett orört berg. Fotboll – nerlagd karriär efter svår knäskada för två och ett halvt år sedan. Klättring – funderar på att börja igen. Fiske – gärna i älvar och sjöar efter öring, harr...ja, abborre är också fint. Konst – målar absolut inte själv, men det är trevligt att gå och titta på. Gillar blå akvarellmålaren Lars Lerin."

Musik: "Det mesta, förutom 80-tals synt och eurodisco. Dylan, Simon and Garfunkel, Johnny Cash, Ulf Lundell mfl. Ja, förresten även tung hårdrock och reggae när man är på det humöret ... och jazz ..."

Läser: "Ja, mycket. Allt från deckare och biografier till facklitteratur, som nu senast tex "I let my people go surfing" av mannen som skapade klädmärket Patagonia, en annorlunda bok om företagsekonomi kan man väl säga – och väldigt bra!"



” Idrotten blev och är mitt största fritidsintresse och trots att jag jobbade som skidguide på häftiga vintersportorter som bland annat Whistler, Jackson Hole och Val d'Isere gav inte det särskilt mycket pengar. Så jag insåg att jag behövda jobba ihop pengar på andra sätt och det var faktiskt så jag kom till hamnen”

> bara maskinkörning. Det innebär mindre variation och färre människor. Tänk för tio år sedan, då var det fullt i matsalen när man kom in! Idag är det tämligen glest.

Kör allt utom kran

Christer gör i stort sett allt som det jobbas med i hamnen – kör på rorobåtar, reachstacker på container, ombord på containerfartyg med twist lock och även som luckbas, kör gaffeltruck, har trossföring på båtar, assisterar Josef Völgyi på personalplaneringen m.m.

– Det enda jag inte gör är att köra kran. Arbetstiderna varierar, men oftast jobbar han 07–16 måndag till fredag. Utöver det kan det bli en del övertidskvällar och ibland sticker han emellan med en 80-timmars skiftvecka för att få en ledig vecka därefter. Det finns också möjlighet att köra halvveckor.

Varnar för egofixeringen

Christer gillar inte högerströmningarna som sprider sig i både Sverige och Europa. Strömningar som till stora delar får näring av ökande klassklyftor och där de svaga, arbetslösa och sjuka, gamla och unga drabbas.

– Jag blir förbannad av att se hur riskkapitalister skor sig på sjukvård och utbildning, eller snarare brist på, och det känns inte som att man själv skulle vilja flytta in på ett äldreboende idag, eller börja i en resursbegränsad skola.

Christer tycker sig också märka en trend i samhället där den yngre generationen matas med vad som förr kallades "sköt dig själv och skit i andra".

– Det känns som att egofixeringen ökar; "... bara jag får det bra så ...!" du vet. I hamnarna är det väl inte så, men i samhället i stort. Även arbetsgivarna, som höjer bemanningsföretag till framtidens arbetsmarknadsmodell, undergräver solidaritet och gemenskap med sitt sätt att driva på för en ökad så kallad flexibilitet i anställningsformerna. Men att påstå att ungdomar idag inte vill ha fast anställning är totalt skitsnack! Jag känner inte en enda ung vuxen som inte vill ha det, och hur ska man kunna bygga någon trygghet i sitt liv eller t ex få lån till bostad utan fast jobb?!? Det blir istället att oroligt hoppas och behöva vara beredd 24 timmar om dygnet på att rycka ut i jobb.

Christer är bister, men gläds samtidigt över att de killar som börjar jobba i ham-

nen samtliga går med i facket, för att de inser att facket jobbar för dem, att hamnarbetarna jobbar för varann.

Bristande arbetsskydd hotar

– Sedan få vi se hur det går nu när vi blir konkurrensutsatta. Dels för att det kommer in nya aktörer, och dels för vad våra nya ägare har för planer, funderar han, och kan inte låta bli att notera hur aktörer kommer in i hamnen med personal utan tidigare erfarenhet av att jobba med lastning och lossning av fartyg och hur de utsätter sig själva för stora risker på grund av bristande kunskaper, obefintligt skyddsutrustning och skral arbetsmetodik.

– Det är bara tur att nån allvarlig olycka ännu inte har skett, varnar han.

Hur det ska bli framöver har han inget givet svar på. I alla fall inte när det gäller jobbet.

– Vi får se vad som händer. Norviks-hamnen ska ju byggas och det känns som att det minskar med jobb här hos oss. Men det är väl stor chans att om du frågar mig om tio år är jag kvar då också. Vad jag hoppas på vi sidan av jobbet är att få barn och åka skidor, det vill jag verkligen.

Text och foto: Mikael Ödesjö



"VI FÅR SE VAD SOM HÄNDER. NORVIKSHAMNEN SKA JU BYGGAS OCH DET KÄNNS SOM ATT DET MINSKAR MED JOBB HÄR HOS OSS. MEN DET ÄR VÄL STOR CHANS ATT OM DU FRÅGAR MIG OM TIO ÅR ÄR JAG KVAR DÅ OCKSÅ. VAD JAG HOPPAS PÅ VI SIDAN AV JOBBET ÄR ATT FÅ BARN OCH ÅKA SKIDOR, DET VILL JAG VERKLIGEN."

**HAMN
ARBETAREN**

önskar
alla läsare
God fortsättning
och
Gott Nytt År!