



# HAMN ARBETAREN

Årgång 18 • Sv Hamnarbetarförbundets medlemsorgan • Nr 2 • 1990



*Donald Nyberg är den ende ur strejkledningen 1970 som fortfarande finns kvar på stuveriet.*

## 20 ÅR EFTER STUVAR- STREJKEN

Den 27 maj var det 20 år sedan Ådalens stuveriarbetare startade en vild strejk som kom att uppmärksammas över hela landet.

Strejken varade i nästan

fyra månader och det var bara med lån och insamlade medel som de 78 strejkande och deras familjer klarade sig under sommaren.

Sid. 6-7

# Får sjöfarten chansen?

Transportforskningsrådet och Marinterm Konsult har börjat forska i förutsättningarna att utveckla ett modernt kustsjöfartssystem.

Det är SCA, Assi, Boliden, Ovako Steel och SSAB, som vill veta om det går att minska sina transportkostnader genom att lägga mer gods på köl.

Det är bra, att man äntligen börjat inse, att det bör göras något åt transportererna på landsvägarna, inte enbart ur ekonomisk utan även ur miljöaspekter. Man har alldeles för länge suttit med armarna i kors och inte gjort något för att hänga med i konkurrensen av de långa och tunga transportererna utefter Sveriges kust.

Vi tror, att detta är sista chansen som sjöfarten har för att ta till vara den möjlighet som finns att bevisa: **Det är på sjövägen de tunga och långa transportererna skall ske**, men då får man inte dra några förhastade slutsatser från början och se personalkostnaderna för stuveriarbetarna som den största svårigheten. Det torde nog visa sig, att den kostnad stuveriarbetarnas lön utgör är en liten detalj i den sammanlagda transportkostnaden. Stuveriarbetarna har varit med om många revolutionerande rationaliseringar under årens lopp, och vi skall klara att genomgå även denna. Det måste då ske på ett sådant

sätt, att även en stuveriarbetare kan leva på ett socialt och ekonomiskt acceptabelt sätt. Det är därför viktigt att stuveriarbetarna själva får chansen att komma med på ett tidigt stadium och vara med i diskussionerna kring denna för oss så viktiga fråga.

Det skall bli intressant att studera denna utredning när den blir klar. Man säger att de flesta invändningarna gäller kostnaderna för hantering mellan hamngrindarna och lastrummen. Vi hoppas att man i dessa kostnader har tagit med alla mellanhänder och studerat om det inte behövs en samordning mellan alla inblandade parter som speditörer, mäklarfirmor, stuveribolag m fl.

När man inför nya fartygs- och arbetsmetoder i hamnarna så skall man vara medveten om att det tar lång tid att byta ut hela flottan, därför kommer det att finnas fartyg av alla typer kvar åtskilliga år framöver, vilket gör att det behövs stuveriarbetare som har erfarenhet av att lasta och lossa även dessa fartyg.

En ökad utbildning för stuveriarbetarna och en större satsning på arbetsmiljön är vad vi behöver, och vi kommer inte att motsätta oss förändringar som sker på för oss acceptabla former.

K.A.



**HAMN  
ARBETAREN**

Ansvarig utgivare: **Carl-Axel Sjölund**  
Nygatan 11, 891 33 ÖRNSKÖLDSVIK

**Produktion:** CEWE-Förlaget 1990  
S O Byström, Box 77, 890 10 Bjästa  
Tel 0660-309 10.

# SYDAFRIKABESÖK

**Fredagen den 20 april besöktes Stockholms Hamnarbetarfackförening av två sydafrikanska fackliga aktivister vid namn Patrick Msizi och Barry Levinrad.**

I början av 1960-talet hade den sydafrikanska landsorganisationen SACTU bannlysts och tvingats verka i exil. Under 1980-talet byggdes en ny facklig centralorganisation upp — COSATU — som arbetade öppet i Sydafrika. Dessa två organisationer har hittills fungerat som komplement till varandra i kampen för ett fritt, demokratiskt och icke-rasistiskt Sydafrika.

Under året har — som inte kunnat undgå någon — den sydafrikanska regimen, som ett resultat av motståndskampen, lättat en hel del på förtrycket; Nelson Mandela och andra har frigivits, ANC och kommunistpartiet tillåts verka fritt. SACTU och COSA-

TU har med anledning av denna positiva utveckling gemensamt funnit att det inte längre finns behov av båda organisationerna, utan går nu ihop för att ytterligare stärka den fackliga kampen i Sydafrika.

Svenska Hamnarbetarförbundet och enskilda avdelningar har genom åren stött befrielsekampen i Sydafrika och bl a SACTU, på ett påtagligt sätt genom såväl blockader och andra aktioner, som ekonomiskt stöd.

## Ärligt stöd

Patrick och Barry redogjorde för denna utveckling vid sitt besök, med en naturlig tonvikt på den fackliga aspekten med sammangåendet mellan SACTU och COSATU, och ville också tacka vårt förbund och medlemmar för det fina stöd som givits — det ärligaste och mest förbehållningslösa de mött i Sverige! Samtidigt påpekar de att mycken kamp återstår och därmed finns ett fortsatt behov av stöd genom fortsatt handelsbojkot och samtidig ekonomisk hjälp till de fackliga och politiska organisationerna.

Patrick och Barry arbetar nu med att avveckla det kontor SACTU haft i Köpenhamn för de nordiska länderna och på sikt kommer de att återvända till Sydafrika för att

äter i sitt hemland kunna arbeta med fackliga frågor.

**BJÖRN**

## Uppgifter om sidoportsfartyg

1981 kantrade norska sidoportsfartyget Jären under lossning i Helsingborg.

Tre man omkom. Både före och efter det tillfället har olyckor och tillbud med sidoportsfartyg förekommit i flera länder. Sammanställda uppgifter om detta finns dock inte. Det kan alltså ha förekommit fler tillbud, främst p g a dålig stabilitet och lågt fribord.

Jag har tidigare skrivit om säkerhetsriskerna på sidoportsfartyg i tidningen Arbetarskydd. För att eventuellt kunna gå vidare ber jag dem som känner till något tillbud att höra av sig till mig: Frilansjournalist Per Turesson  
Blygatan 20  
252 32 Helsingborg  
Tel 042-18 26 40

# Transportarbetarinternationalens 10:e kongress

**Den 23-27 april 1990 hölls i Budapest, Ungern Transportarbetarinternationalens (TUI of Transportworkers) 10:e kongress. Delegaterna representerande 113 fackförbund från 69 länder (sammanlagt**

**medlemsskap i dessa fackförbund är över 20 miljoner!) samlades för att diskutera gemensamma fackliga problem och för att fatta beslut om Internationalens framtida mål och medel.**

Ett stort diskussionsämne var naturligtvis utvecklingen i Östeuropa och de återverkningar detta har på det fackliga arbetet. Här har skett en vitalisering av den fackliga rörelsen, det konstaterades inte minst av delegaterna från länder som Ungern, Tjeckoslovakien och Bulgarien. Krav ställs på att fackförbunden verkligen företräder medlemmarnas intressen och på att medlemmarna har ett verkligt inflytande över organisationen.

## Europeisk kommission

En motsättning kan lätt uppstå mellan de (främst) europeiska industrialiserade länderna och de sk u-länderna p g a att intresset fokuseras på utvecklingen i Östeuropa och de problem man brottas med där, medan de oerhörda problemen i ett land som Indien ju inte minskat — snarare tvärt om.

För att komma tillrätta med detta som lätt kunnat bli en överstiglig motsättning, beslöts att bilda en europeisk kommission inom Internationalen.

I framtiden kommer TUI att enligt de planer som lades fram att ha funktionen av en informationsbank; att samla information från alla världens hörn med facklig anknytning och sedan sprida den till medlemsförbunden. En andra huvuduppgift är att fungera som koordinatör av fackliga aktioner — att verka för att stöd- och solidaritetsaktioner genomförs vid fackliga konflikter som inte kan lösas på nationell nivå.

## Fransk ordförande

På kongressen skedde val av alla ledande organ och poster inom organisationen. Ordföranden kommer som tidigare från Frankrike. Svenska Hamnarbetarförbun-

det är också under de närmaste fyra åren representerade i Administrativa Kommittén som är högsta beslutande organ mellan kongresserna.

En ovanligt öppen diskussion fördes på kongressen och de farhågor som framförts avseende Internationalens framtid kom på skam. Det är min bedömning att organisationen framgent kommer att spela en än större och vitalare roll i det internationella fackliga arbetet.



**BJÖRN A. BORG**

**Förbundets repr.  
på kongressen**

# Privatpersoners skatt

## Skatteskala och grundavdrag enligt tidigare förslag

Kommunalskatt utgår på all beskattningsbar förvärvsinkomst. Statlig inkomstskatt tas ut med 20 % på taxerad förvärvsinkomst till den del den överstiger 180 000 kr. Till det kommer statlig skatt med 100 kr för alla, som har beskattningsbar förvärvsinkomst.

Högsta marginalskatt blir 50 % (om kommunalskatten är 30 kr).

**Grundavdraget blir 10 000 kr** (engentligen 0,32 basbeloppet). I intervallet 58 000 kr — 90 000 kr trappas det upp till maximalt 18 000 kr. I intervallet 95 000 kr—175 000 kr sjunker det, för att åter bli 10 000 kr vid en taxerad inkomst av 175 000 kr.

## Skatteskanen inflations-skyddas

Den statliga inkomstskatteskanen justeras årligen med konsumentprisindex plus 2 procentenheter. Grundavdraget, med upp- och nedtrappning, justeras med basbeloppet.

## Sociala avgifter på alla anställningsinkomster

**Sociala avgifter skall tas ut på alla inkomster av anställning vid intjänandet** t ex pensionsförmåner och all inkomst av näringsverksamhet. Fulla avgifter skall betalas om inkomsten är förmånsgrundande. I annat fall tas bara skattedelen av de sociala avgifterna ut i form av en särskild löneskatt.

## Inga stora förändringar för pensionärerna

Pensionärernas beskattning utformas på i huvudsak samma sätt som för närvarande. Ett särskilt grundavdrag gör att pension motsvarande folkpension och pensionstillskott undantas från skatt.

## Beskattning av förmåner skärps

Förmån av fri bil beräknas nästa år till 80 % av basbeloppet plus 20 % av nybilspriset. Förmånsvärdet får inte understiga 35 % och inte överstiga 42 % av nybilspriset.

Är bilen äldre än tre år reduceras förmånsvärdet till 85 % av förmånsvärdet för en ny bil. Bilar som är sex år eller äldre förmånsvärderas på samma sätt som om bilen vore äldre än tre år, med den skillnaden att nybilspriset byts ut mot det genomsnittspris för äldre bilar, som riksskatteverket (RSV) fastställer (det är i år 107 000 kr).

Någon möjlighet för arbetsgivare att subventionera de anställdas måltider på det sätt som sker i dag kommer inte att fin-

nas kvar. Däremot kommer RSV även i fortsättningen att fastställa ett genomsnittspris, som gäller som förmånsvärde för fri måltid "av normal bekaffenhet.

Traktamentsbeskattningen görs om, enligt tidigare förslag. För räntefri och lågföräntade lån från arbetsgivare sätts räntesatsen till statslåneräntan plus en procentenhet. Avdrag med ett belopp, motsvarande ränteförmånen, medges i inkomstlaget kapital. Arbetsgivare skall betala socialavgifter på ränteförmånerna. Även försäkringsförmåner av olika slag, som betalas av arbetsgivare, skattebeläggs. Undantag görs för tjänstegrupplivförsäkring (TGL), som skall utredas vidare.

Någon generell förmånsbeskattning vid representation införs inte. Däremot kan en skattepliktig förmån uppstå, om måltiden tillhandahålls t ex vid representation vid ett större antal tillfällen eller vid personalkonferenser, utbildning och liknande, om måltiden inte bara avser enstaka tillfällen.

## Särskild löneskatt

Förvärvsinkomster, som inte till någon del ger rätt till socialförsäkringsförmåner kommer att beläggas med en särskild löneskatt, motsvarande skattedelen av socialavgifterna. Den föreslås uppgå till 22,2 % av avgiftsunderlaget och vara lika för arbetsgivare och egenföretagare. Skattesatsen skall inte följa förändringar av socialavgifterna, utan är tänkt att justeras bara när en mer väsentlig socialavgiftsändring sker.

## Schablonavdrag på 4 000

**Schablonavdraget** i inkomstlaget tjänst höjs till **4 000 kr**.

## Enbart statlig inkomstskatt på kapitalinkomster

**För kapitalinkomster utgår en proportionell statlig skatt på 30 %**. Med kapitalinkomster menas **blå ränteinkomster**, utdelningar, reavinst-er och vissa hyresersättningar. Värdet av underskottsavdrag reduceras till 30 %.

## Inget grundavdrag i inkomstlaget kapital

**Grundavdrag och extra avdrag (fn 1 600 kr) för kapitalinkomster tas bort.**

## Avkastningsskatten blir 10 och i vissa fall 15 %

Den föreslagna avkastningsskatten på pensionsparande införs. Skatten, som betalas av den som förvaltar pensionsmedlen, blir 10 % för tjänstepensioner och 15 % för övrigt pensionsparande. På utländska försäkringar tas skatten ut med 15 % på premiebetalningar.

## Genomsnittsmetoden för aktier

Portföljmetoden för reavinstbeskattning av värdepapper genomförs inte. I stället blir genomsnittsmetoden huvudmetod. Anskaffningsvärdet får schablonmässigt beräknas till 20 % av försäljningspriset.

Reaförluster på marknadsnoterade aktier m fl finansiella instrument får kvittas fullt ut mot reavinsten på motsvarande kategori värdepapper under samma år, medan nettounderskott blir avdragsgilla till 70 %. Övriga reaförluster på bla icke noterade aktier och fastigheter blir också avdragsgilla till 70 %. Obligatoriskt uppgiftslämnande om aktieförsäljning utreds vidare.

## Skattetak vid fastighetsförsäljning

hela den nominella reavinsten för villor och fritidshus beskattas. Samtidigt införs ett skattetak på 9 % av försäljningspriset för villor som bebos av ägaren och 18 % för övriga villor och fritidshus. Uppskovssystemet avskaffas. Reavinstbeskattning av bostadsrätter sker enligt samma regler som för villor.

## Höjd fastighetsskatt

För hyres- och bostadsrättsfastigheter blir den statliga fastighetsskatten 2,5 % av taxeringsvärdet och för villor blir den 1,2 % vid 1992 och 1993 års taxeringar. Därefter höjs den till 1,5 %. Fastighetsskatten reduceras för nyproduktion och senare ärgångar av hyreshus och villor. Under 1991 utgår t ex ingen fastighetsskatt för hyreshus färdigställda 1977 eller senare.

Schablonbeskattningen av småhus försvinner.

## Allemanssparandet beskattas

**Allemanssparandet beskattas med 20 %.**

## Ränteutgifter som överstiger ränteintäkter fullt avdragsgilla upp till 100 000 kr

**Ränteutgifter utöver ränteinkomster** blir fullt avdragsgilla upp till **100 000 kr**. **Överskjutande ränteutgifter** blir avdragsgilla till 70 %.

## Utökad kapitalbeskattning i övrigt

I övrigt utökas beskattningen av kapitalinkomster. Det gäller t ex uthyrning av egna hem och bostadsrätter.

## Omsättningsskatt på värdepapper halveras

Omsättningsskatten på aktier m m halveras för omsättning, som sker efter utgång- en av år 1990.



Kursledare i Övik, Roland Olofsson, Medlefors Folkhögskola.

# Kurser i norr och söder

Förbundet har genomfört sina två planerade kurser, en för norra delen i Örnsköldsvik den 25-27 april och en för avd. i södra Sverige i Nässjö den 9-11 maj. Kurserna har genomförts i nära samarbete med ABF på resp ort. Kurserna emottogs väldigt positivt av de ca 20 deltagarna.

Tonvikten var lagd på MBL och dess möjligheter att tillgodogöra avd och medlemmarnas rätt till insyn i resp företag.

Kurserna behandlade även mötesteknik, försäkringsfrågor och A-kassefrågor.

Som föredragande har samverkanslärare från Medlefors- resp Ädelfors folkhögskola medverkat.

Facit från de genomförda kurserna är, att det finns ett stort behov av utbildning även

fortsättningsvis; möjligtvis att förbundet måste initiera avd, att tillsammans med ABF på resp ort bedriva lokala studiecirkular.

Utöver dessa två kurser har genomförts en intensivkurs för kassörer och revisorer på expeditionen i Örnsköldsvik med 5 deltagare.

Denna kurs var mycket uppskattad även för att kursdeltagarna fick lära känna personalen på kontoret. Det är värdefullt när de skall ha kontakt med kontoret, att man då vet vilka rutiner som gäller.

Kursen genomfördes på ett gemytligt och trevligt sätt med Bengt Nyholm och Lars-Erik Qvick som kursledare.

## Statlig milersättning skattebestämmelser

### och utbetalningsregler

**Erhållen milersättning är avdragsgill upp till 12 kr/mil. På överskjutande ersättning skall preliminärskatteavdrag göras.** Överstiger utbetald milersättning 25 kr/mil skall, enligt RSV, socialavgifter betalas på hela ersättningen.

De redovisade reglerna styr således avdragsrätt, preliminärskatt och socialavgifter.

Vilka *utbetalningsregler* gäller då för privata arbetsgivare?

I kommunalskattelagen (1928:370) finns bara en avdragsregel (33 § anv p 3 femte stycket). Den har följande lydelse:

”Den som använt egen bil för resor i tjänsten har rätt till avdrag för kostnaden med ett belopp om 1 krona och 20 öre för varje körd kilometer”.

Uppbördslagen (1953:272) har en preliminärskatteregel, som föreskriver (10 § andra stycket) att:

”Preliminärskatt skall alltid beräknas på... ersättning för resa med egen bil i tjänsten till den del den överstiger det i punkt 3 femte stycket av anvisningarna till 33 § kommunalskattelagen (1928:370) angivna beloppet”.

De angivna lagrummen är således skattebestämmelser och inte några utbetalningsregler.

Privata arbetagivare kan vara bundna till den statliga milersättningen genom kollektivavtal eller enskilda anställningsavtal. I övrigt råder, på den privata sidan, full frihet att komma överens om ersättningsnivåer och utbetalningsregler för milersättning.

Oavsett vilka kollektivavtal som gäller och vilka överenskommelser som träffas, så begränsas mottagarens avdragsrätt i deklarationen för erhållen milersättning och arbetsgivarens skyldighet att göra preliminärskatteavdrag av de skatteregler, som citerats ovan.



Från kassörskursen i Övik ses fr v: Bengt Nyholm, Lars-Erik Qvick (skymd), Lars Åke Telegård, Göteborg och Rolf Mårtensson, Halmstad.



Från kursen i Nässjö. Första raden från vänster: Rolf Pettersson, avd 82, Lars Nilsson avd 82, Rolf Mårtensson avd 21, Mikael Guntell, avd 21. Andra raden från vänster: Per Åke Eriksson, avd 91, Henry Eriksson, avd 8, Jan Svensson, avd 30, Christer Larsson, avd 10, Magnus Svensson, avd 21. Tredje raden från vänster: Seth Lundin, avd 78, Jörgen Stahre, avd 78, Ingemar Gustavsson, avd 5, Mikael Flink, avd 2, Gösta Alex, avd 2.

# Strejken som sl

## I fyra månader var 78 man i vild konflikt

**Den 27 maj 1970 inledde Adalens stuveriarbetare en vild strejk. Strejken varade till i mitten av september. Eftersom det var en vild strejk utgick ingen ersättning från facket. Genom lån och insamlade medel från hela landet klarade de 78 strejkande och deras familjer sommaren 1970.**

Strejken var lika mycket en aktion gentemot Transport som mot arbetsgivaren. Och bara två år senare bröt sig stuveriarbetarna ur Transport och LO-familjen och bildade Hamnarbetarförbundet.

Strejksommaren blev också inledningen på en ny utveckling i stuveribranschen mot fasta arbetstider och mer mekanisering.

### 17 man kvar

Följaktligen har stuveriarbetarkåren minskat till en liten skara yrkeskunnigt folk på bara 17 man som skall betjäna hela Ådalens hamnar.

Ådalen och Kramfors kom i blickpunkten sommaren 1970. På vintern hade en vild strejk lamslagit Malmfälten. Och på sommaren drog hela Massmediasverige till Kramfors.

### Strejkledaren

Strejkledaren Erland Nyström var troviss och bestämd när man stod emot påtryckningar från Transport och dess ordförande Hans Ericsson. Och man vidhöll kravet på 15:50 i timmen och en garanterad årsarbetstid på 1500 timmar.

Dom i arbetsdomstolen mot de strejkande 78 fick inte tillbaka dem till kajerna. Och hela Ådalens industri fick svårt att klara utskepningarna trots att man utnyttjade både tåg och lastbil i ökad omfattning. NCB:s sågverk i Väja införde ett extra driftstopp efter semestern för att brädgårdarna var överfyllda.

Men styrelsen i avdelning 40 Lunde job-

bade vidare. Enligt LO:s stadgar var styrelsen förhindrad att delta i konflikten. Man försökte övertyga sina strejkande kamrater att återgå i arbetet.

### Missnöje

Men inte förrän den 10 september lade en medlingskommission fram ett förslag som tillgodosåg arbetarnas krav på 1500 garantitimmor per år och en timsättning på 14:70, bara 80 öre mindre än utgångskravet.

Och det hela började den 27 maj i Utansjö och Lugnvik. Man var missnöjda med att stuveribolaget inte gått till centrala förhandlingar. Och när en av basarna rekommenderade manskapet att ta dubbla hyv för att kompensera den långsamma kranen i Utansjö fick gubbarna nog.

Bakom konflikten låg ett pyrande missnöje med Transport.

1966 hade Transport och Hans Ericsson gått med på ett avtal som två tredjedelar av stuveriarbetarna vid en omröstning avslagit. Och missnöjet låg kvar.

### Eget förbund

Ända till 1972 då stuveriarbetarna bildade eget förbund i Hamnarbetarförbundet med först Karl Nilsson, sedan Gunnar Norberg och nu Karl-Axel Sjölund som ordförande.

Stuveriarbetarkåren har dock minskat dramatiskt under de gångna två decennierna. Redan hösten 1970 skar Ångermanelfvens stuveriaktiebolag, ner 35 man. Man klarade inte garantitimetiden för hela styrkan sades det. Och då försvann hela strejkledningen. Endast Donald Nyberg från strejkkommittén finns kvar än i dag. Och han är numera förman.

Och nu finns bara 17 fasta stuveriarbetare mellan Härnösand och Nyland. Dessa är utbildade kran- och truckförare och stuveriet har blivit ett mångsidigt transport- och serviceföretag. Moderna båtar och rationell hantering gör att en handfull man kan lasta en båt i dag mot kanske 20-30 man då, när varje plank lastades för sig.

MÄRIT NILSSON



Gunnar Norberg var avdelningsordförande och försökte förmå medlemmarna tillbaka till jobbet. När strejken avblästes efter nästan 4 månader förklarade han sig nöjd med avtalet. Men med Transport bröt han och de övriga två år senare.

Näs

## Bara 17 sjö kvar i Ådalsh

**Folk gnäller och skäller, men jag har nog slutat i stuveriet. Det säger stuv  
Han är den ende ur strejkledningen  
kvar, och dessutom som en av stuver**

Ledamot av strejkkommittén blev han mer av  
man och Donald kom med. Då hade han varit  
Och han trivs fortfarande med det fria arbetet  
da på arbetsplatserna.

Och inte minst är det ett variationsrikt jobb där  
lastas moderna svenska Ahlmarksfartyg och all  
mer kanske ett ryskt professorsfartyg som mer  
17 stuveriarbetare i fasta kåren, tio i den sk B  
och så kapten Årstedt. Det är numera a styr  
Mycket har förändrats under Donald Nyberg  
paketlastning. Och de tidigare arbetsmiljöpro  
men har försvunnit. Det är ett framtidsjobb en  
Och Lars Hamberg som vi träffar ensam vid e  
i Bollsta hamn tror också på framtiden. När  
runt matbordet då behövdes 27 till 33 man att l  
handfull.

Lars Hamberg var med i konflikten 1970. Och  
inom Transport och Hamnarbetarförbundet till  
Hamberg har varit socialdemokrat hela sitt liv o  
som tvingar folk att lämna partiet.

Det är en fundering han inte kan låta bli att d  
Men socialdemokraterna har ännu chansen:  
— Om regeringen inser att vi behöver bygga u  
framtid.

Lars Hamberg liksom andra vi talat med för det  
betarförbundet bemöts väl av alla parter fast m  
Och att Gunnar Norberg är en rejäl karl under  
från Norberg gäller, han känner sin avdelning

# Kakade Ådalen



tan dagligen samlades stuveriarbetarna till möten på Kramfors Folkets Park.



Strejkledaren 1970, Erland Nyström.

## are finns amnarna

aldrig varit med om att nå-  
eriförman Donald Nyberg.  
1970 som fortfarande finns  
lets två förmän.

dvång än fri vilja. Det saknades en  
sjäare i tre år.  
ute i fi luften och med en fin an-

ingen dag är den andra lik. Ibland  
t går som på räls. Nästa dag kom-  
är skolfartyg än lastfartyg.

skåren två kontorister, två förmän  
kan.

s tid i yrket. Från planklastning till  
gemen med truckar nere i lastrum-  
igt Donald.

tt kallt matbord i stuveriets rastkoja  
han började i jobbet var det fullt  
sta en båt, idag räcker det med en

an drar paralleller till utvecklingen  
il dagsaktuella Arbetarlistan. Lars  
ch är bekymrad över en utveckling

elge oss över matdosan.

st sjöfarten så har stuveriarbetet en

här reportaget tycker att Hamnar-  
an inte ses väl av Transport och LO.  
stryker kapten Årstedt. Ett besked  
40.

## Tror på sjöfartens framtid

**Stuveriföretag som är ser-  
viceföretag och transport-  
företag i vidare mening.  
Och samverkan mellan oli-  
ka transportmedel. Det är  
ett par teser som kapten  
Årstedt driver. Kapten Curt  
Årstedt är sedan några år  
verkställande direktör i  
Ådalens stuveribolag. Men  
stuveriarbetarna kallar  
honom inget annat än kap-  
ten Årstedt.**

Och det tar kapten som en komplimang,  
för titeln sjökapten säger att han vet något  
om sjön.

Och om sjötransporters förträfflighet är  
kapten Årstedt helt övertygad. Men för  
den skull behövs samordning. Framför allt  
samordning mellan SJ och sjöfarten.

### Ständigt hot

I stället för att köra virke från inlandssåg-  
verken med tåg till Umeå och hämta där  
med båt, kan virket köras med tåg till Åda-  
len och lastas där. Det ger kortare trans-  
porter och mindre kostnader. Och det



Kapten Årstedt, stuveribolagets VD Curt  
Årstedt vill ha samverkan mellan trans-  
portslagen.

ökar transportunderlaget på Ådalsbanan  
som lever under ständigt hot.

Ur miljösynpunkt och ur ekonomisk syn-  
punkt är sjöfarten överlägsen. Det är bara  
leveranstiden som landsvägstransporterna  
är bättre på.

Framtidens Europa och EG talar också för  
sjötransporter enligt Årstedt. Det är nämligen  
mer gynnsamt att komma med svenska  
varor till Nordsjöhamnarna är till Östersjö-  
hamnarna. Och ju längre transport desto  
billigare med sjöfart.

Ådalens stuveribolag har redan lämnat  
den traditionella stuveriarbetet och är ser-  
viceföretag. Hela personalen är utbildade  
kran och truckförare. Och mellan båtarna  
kan stuveriet åta sig jobb på industrin.

Och Utansjö har blivit en utskeppnings-  
hamn för inlandets exportindustri. Det  
handlar ständigt om att hitta nya arbets-  
områden. För när industrin rationaliserar  
så drabbas även stuveriet. Hagrafs ned-  
läggning gör 1,5 årsarbetare på stuveriet.

## Norrlandsdistriktets årsmöte

Norrlandsdistriktet hade årsmöte den 5-6/5 1990 på Hotell Södra Berget, Sundsvall och som vanligt när Norra distriktet har årsmöte flödade det av solsken.

Inbjudna till årsmötet var ombud med damer samt Gunnar Norberg och personalen på kontoret i Örnsköldsvik.

Årsmötesförhandlingarna började kl 12.00 på lördagen för ombuden. För damerna hade avd 8 ordnat en utflykt med buss till det natursköna Sillre, där de bjöds på mat och kaffe för att sedan återförenas med ombuden på kvällen.

Årsmötesförhandlingarna genomfördes på ett gemytligt sätt med Georg Forsberg som ordförande och Lars Larsson som sekreterare. Vi hann med att diskutera mycket olika frågor. Karl-Axel Sjölund redogjorde lite om förbundsverksamheten och Lars-Erik Qvick redogjorde för A-kasseverksamheten. Vi avslutade förhandlingarna vid femtiden för att senare på kvällen ha en gemensam middag med avd 8:s medlemmar och pensionärer, som avdelningen bjöd på. Det var en trevlig kväll vi hade tillsammans med god mat och en underbar utsikt över Sundsvall.

På söndagen fortsatte förhandlingarna där vi antog tre uttalanden som återges in-



Presidiet vid Norrlandsdistriktets årsmöte: Lars Larsson och Georg Forsberg.

till. Vi valde även styrelse för det kommande året och nyval blev det av kassör, när Lars-Erik Qvick avsåg sig omval. Lars-Erik har suttit som kassör sedan distriktet bildades och detta kom som en överraskning, att han ville avgå på grund av att han ingick i förbundsstyrelsens verkställande utskott, så ordföranden sa att distriktet skulle uppvakta honom vid lämpligt tillfälle. I Lars-Eriks ställe som kassör valdes Bo Börlin, avd 40 Lunde. Nyval blev det även av Henry Eriksson, avd 8 Sundsvall, som styrelseledamot i stället för K-A Sjölund. I övrigt omval av suppleanterna Verner Trohlin,

avd 51 Iggesund och Erling Gustavsson, avd 132 Piteå. Revisorer Ernst Öberg, avd 24 Hudiksvall och Axel Martinsson avd 8 Sundsvall, suppleanter Tage Gustavsson, avd 51 Iggesund och Henry Pettersson, avd 64 Skellefteå.

Norrlandsdistriktet vill till avd 8 Sundsvall framföra ett tack från ombuden för en trevlig sammankomst med god mat och en vidunderlig utsikt. Personalen på förbunds-kontoret framför också sitt tack för inbjudan samt för den utförliga guidningen på bussturen.



Deltagare vid Norrlandsdistriktets årsmöte i Sundsvall.



### Till Jordbruksminister Mats Hellström

UTTALANDE antaget vid årsmöte i Sundsvall den 5-6 maj 1990 med Norrlandsdistriktet av Svenska Hamnarbetarförbundet.

#### Ansvarslöst att skära ned svenskt jordbruk.

Världens befolkning ökar varje år med 86 miljoner. Varje dag dör 40 000 barn av svält. Över hälften av mänsklighetens föda baseras på spannmål.

Sedan 1981 har åkerarealen i världen minskat varje år.

Sedan 1986 har skördarna minskat varje år. 1987 räckte spannmålslagren i 101 dagar, 1989 räckte de i 54 dagar.

Man räknar med att 16 miljoner ha åker snart måste tas ur bruk och omvandlas till skogs- och ängsmark p g a jordförstöring.

I världsmåttstock bedöms försörjningsläget ytterst allvarligt, att under sådana förhållanden planera att lägga ned stora arealer av det svenska jordbruket är ingenting annat än kortsiktig penningpolitik av folk i ansvarig ställning som saknar framtidsperspektiv.

**Hamnarbetarna i Norrland** kräver, att det svenska spannmålsöverskottet kommer de svältande människorna i tredje världen till del, att det svenska spannmålsöverskottet inte säljes till mellanhänder och spekulanter, utan går direkt till de behövande länderna där världsbanken, som utsuger organisation, inte får vara med.

**NORRLANDSDISTRIKTET**  
av Svenska Hamnarbetarförbundet  
Ordf EVERT ÅHL



## Örnsköldsvik

Örnsköldsviks avdelning i Svenska Hamnarbetarförbundet har haft sitt årsmöte lördagen den 10 mars under ordförandeskap av gamle trotjänaren Karl Nilsson.

Till ordförande för avdelningen omvaldes Gunnar Pettersson samt ledamöterna Bengt Östman och Kent Aspholm.

Övriga i styrelsen är Birger Lindström, Jan Kull, Torbjörn Sundin och Hans Persson. Suppleanter är Sören Näslund och Tord Johansson. Till revisor valdes Ronald Söderberg, Gösta Viberg och Sven Erik Ledin.

Senare under kvällen var ett 50-tal medlemmar med damer inbjudna till ett trevligt samkväm på Stadshotellet i Örnsköldsvik.

### Till Regeringen Ingvar Carlsson

UTTALANDE antaget vid Norrlandsdistriktets årsmöte i Sundsvall den 5-6 maj 1990 av Svenska Hamnarbetarförbundet.

**80-talets stora omfördelning av hundratals miljarder från löntagare och samhället till kapitalägare och företag har följts av rekordinvesteringar i utlandet.**

Detta som ett beslut av regeringen, att låta kapital fritt strömma ut ur landet, samtidigt som regeringen söker locka in kapital genom en rekordhög räntenivå, som drabbar landets befolkning med förödande kraft.

Genom regeringens okunniga ekonomiska politik har Sverige under 1989 fått ett nettoutrflöde på 80 miljarder kr, motsvarande 10 000 kr för varje svensk medborgare. Samtidigt påstår regeringen att det fattas pengar. Regeringen och riksbanken har ingen kontroll på den kapitalflykt som sker från Sverige. Uppskattningsvis måste den siffran ligga på mellan 500 och 1 000 miljarder, som de svenska multinationella företagen brutit loss ur den gemensamma kakan, som det så vackert heter, och fört ur landet.

Här några siffror som har med sådana investeringar att göra:

Electrolux: 80 % av deras antällda arbetar nu i utländska företag,

Ericson: 53 %

SKF: 89 %

Atlas Copco 79 %

Alfa Laval 71 %

Detta är bara några exempel. Det finns fler.

I kapitalflykten från Sverige finns de pengar som fattas för regeringen Carlsson, men regeringen väljer i stället att ta ut nya skattepålagor av det skuldsatta folket i Sverige — frågan måste ställas - har regeringen inte tagit del av den till-satta skuldkommitténs rapport? Av den framgår hur illa det är ställt med ekonomin för en majoritet av folket. Detta som en följd av den ekonomiska politik som regeringen för, tex när kreditmarknaden släpptes fri 1985, som en följd av detta kom tvångssparandet.

**Regeringen Carlsson har på flera punkter svikit sitt eget partiprogram, som kommer att få förödande konsekvenser i det kommande valet — regeringen Carlssons politik har skadat och skakat den svenska arbetarrörelsen i grunden.**

För Norrlandsdistriktet  
av Svenska Hamnarbetarförbundet  
Ordf. EVERT ÅHL

## Avd 40 Lunde

Svenska Hamnarbetarförbundet avd 40 Lunde, höll årsmöte på Bokcafé i Kramfors den 24 mars.

Gunnar Norberg valdes att leda årsmötet och efter sedvanlig inledning, hedrades de 5 medlemmar som avlidit under året, med en tyst minut.

Gunnar Norberg som nu gått ipension avgick som ordförande och som efterträdare valdes Bertil Öhlund. Gunnar stannar dock kvar som vice ordförande och studieorganisationsör.

Till revisor efter Manne Landin valdes Lenart Pettersson. Manne avgick som revisor vid 80-års ålder. Manne har ägnat hela sitt vuxna liv åt facklig verksamhet. Han avtackades med blommor och en liten present.

Mötet avslutades med kaffe och smörgåstårter.

R N



Manne Lundin, t h avtackas av Gunnar Norberg.



Vid kaffebordet fr v: Gustav Eriksson, Kurt Wallin, Lars Holmberg, Sture Jönsson och Rolf Nilsson.

På nästa sida berättar Keith och Björn om Stockholms hamn, som idag domineras av färjorna. ➔



# HAMNEN I STOCKHOLM

Alltsedan Stockholm grundades av Birger Jarl i mitten av 1200-talet har här funnits en hamn. Man kan med säkerhet hävda att de goda hamnmöjligheterna var en förutsättning för uppkomsten av Sveriges huvudstad.

Få hamnar torde vara så väldokumenterade såväl vetenskapligt som litterärt. Vi kan bara påminna om Anders Fogelströms böcker om Tummen, Henning och deras kamrater.

Från medeltiden och fram till mitten av 1800-talet bedrevs hamnarbetet främst genom de olika skråna som vindragare och järnbärare. Det första egentliga stuveribolaget var A.F Söderströms som grundades 1849, nästan ett halvt sekel innan hamnarbetarna organiserade sig.

Med visst fog kan man hävda att dagens organisation av hamn- och stuveriväsendet i Stockholm har sin grund i Hamnarbetarefackföringens bildande 1895.

Måndagen den 13 maj 1895 satte några arbetare upp lappar runt om i hamnen med följande uppmaning: "Idag ger vi fan i att arbeta. Vi strejka". Denna strejk var först och främst riktad mot Söderströms stuveri, vilket var det dominerande. Den 23 maj samma år bildades formellt Stockholms Hamnarbetarefackföring — den lokala fackliga organisation den absoluta majoriteten av Stockholms hamnarbetare tillhör än i dag. Sedan 1973 är Stockholms Hamnarbetarefackföring med Sektioner, vilket är det fullständiga namnet, också Avdelning 1 i Svenska Hamnarbetarförbundet.

Från medeltiden fram till 1950-talet var sjöfarten det helt dominerande transportmedlet och många fler människor än i dag hade sin direkta utkomst av detta. I slutet av 1940-talet hanterades drygt 4 miljoner ton i omsatt godsmängd av ca 800 ordinarie hamnarbetare och kanske lika många extra. I början av 1960-talet var den totala omsättningen i hamnen ca 6 miljoner ton, mestadels hanterad med personalintensiva metoder, även om en och annan truck nu syntes på kajerna.

*Förman Thuresson, Heid, Pauli, Erik och Keith övervakar lossning av specialsand till Stockholms Stadion för Ryttar VM.*



1989 var vi ca 150 ordinarie hamnarbetare och hamnens omsättning var 5,1 miljoner ton. Extra uttaget var endast 5 000 timmar, mestadels på sommarvikarier. Detta är en utveckling som knappast är unik för Stockholm, utan snarare universiell med containerisering och ro/ro-hantering. Tidigare var den dominerande verksamheten traditionell styckegodshantering, men i dag är det färjetrafiken med linjer på Åbo, Helsingfors, Mariehamn, Nådendal, Leningrad och Tallin (från den 18 juni) som står för den största biten.

Trots fackföringens i dag till synes ringa numerär (141 medlemmar) spelar vi en stor roll i hamnen. Sedan 1982 har vi ett lokalt kollektivavtal med det då nybildade Stockholms Hamngods AB. I övrigt deltar vi i alla sammanhang där fackliga och arbetsmiljöfrågor behandlas.

En stöttepelare för fackföringen har sedan 1946 varit Inga Andersson, som sköter stort som smått på vår expedition: för kassaböcker, skriver, håller reda på våra avgifter och ibland ryckt in som fackligt ombud när så krävs.

Inom hamnarbetarkollektivet finns naturligtvis intresse för andra frågor än de rent fackliga. Stockholms Hamnarbetares Kulturförening anordnar resor — vi har besökt Leningrad och Livorno i Italien och i höst planeras en resa till Tallin — arrangerar fester med uppträdanden och andra kulturaktiviteter och bland flera andra har vi besökts av Cornelis Vreeswijk, Anders Linder och Monica Törnell. Hamnarbetarnas IK har ett 7-mannalag i korpen, men tyvärr föreliggerr vissa besvär med nyrekryteringen till laget p g a den allt högre medelåldern bland oss hamnarbetare. Idrotts-

klubben ägnar sig också åt mecenatverksamhet gentemot Kulturföreningen. De kamrater som står i ledningen för Kulturföreningen och Idrottsklubben skall ha en eloge för det verkligt förtjänstfulla arbete de utför.

Stockholms hamnarbetares Semesterhemsförening förvaltar och driver det på 40-talet till hamnarbetarna skänkta semesteranläggningen Diamanten i Stockholms norra skärgård. Här kan hamnarbetarna och deras anhöriga rekreaera sig för en billig penning. Diamanten är mycket vackert och väl värt att besöka även om anläggningen är hårt sliten och i behov av en större upprustning, men för närvarande fattas ekonomiska medel för detta.

Stockholms Hamns framtid ligger nu i vågskålen trots jättelika investeringar i färjeterminaler och liknande. Politikerna letar med ljus och lykta efter mark att bygga bostäder på och kastar naturligtvis lystna blickar på den i dag centralt belägna hamnmarken. Vi anser dock att Stockholm behöver sin hamn med dess unika läge så nära stadens centrum och försöker efter förmåga verka för detta. Det är därför med viss oro som vi ser på kommunens förhandlingar med landstinget om att köpa aktiemajoriteten i Roslagshamn AB (Kappelskär) som då kan tänkas fungera som en uthamn till Stockholm. I dag är det svårt att säga om detta är bra eller dåligt för oss hamnarbetare i Stockholm. Under alla omständigheter är vi dock övertygade om att det behövs en levande hamn i själva staden i enlighet med Stockholms grundares Birger Jarls intentioner.

**KEITH och BJÖRN**



*Piggy-back hantering på Siljaterminalen. Trailers transporteras på ro/ro-fartyg och järnväg och dras bara kortare sträckor av dragbilar. Framtidens transportkedja.*



*Lennart, Ossi, Inge och Lennart O lossar styckegods från m/s Viirelaid.*

# Födelsedagar

## 50 år

**Dan Jansson**  
MÖLNLYCKE  
6 juli

**Sune Nilsson**  
OXELÖSUND  
7 juli

**Jan Engström**  
MALMÖ  
7 juli

**Bernt Johansson**  
SUNDSVALL  
11 juli

**Sten Ahlberg**  
GÖTEBORG  
13 juli

**Hasse Larsson**  
HÖNÖ  
14 juli

**Stig Ove Pettersson**  
GÖTEBORG  
18 juli

**Paul Sjöman**  
OXELÖSUND  
20 juli

**Ove Nielsen**  
VÄSTRA FRÖLUNDA  
3 augusti

**Bengt Stålnacke**  
SÖDERTÄLJE  
21 augusti

**Ernst Paulsson**  
HELSINGBORG  
23 augusti

**Lars Åke Jonsson**  
HOLMSUND  
3 september

**Olov Sahlin**  
SÖDERHAMN  
4 september

**Allan Andersson**  
VÄSTERÅS  
23 september

**Lennart Gustavsson**  
ONSALA  
26 september

**Henry Eriksson**  
SUNDSVALL  
27 september

**Walter Schaufelberger**  
HISINGS BACKA  
30 september

## 60 år

**Melker Karlsson**  
GÖTEBORG  
4 juli

**Kaj Persson**  
SÖLVESBORG  
9 juli

**Inge Martin Andersson**  
SEGELTORP  
15 juli

**Erik Hedlund**  
RUDA  
15 augusti

**Ingvar Rutgersson**  
GÖTEBORG  
17 augusti

**Ingemar Helgesson**  
ASKIM  
18 augusti

**Bertil Nilsson**  
NORRFJÄRDEN  
7 september

**Alf Svensson**  
MÖLNDAL  
16 september

**Rune Norberg**  
GÖTEBORG  
18 september

**Henning Larsson**  
RÅNEÅ  
18 september

**Leif Söderberg**  
VÄSTRA FRÖLUNDA  
23 september

**Stig Sjölander**  
SUNDSVALL  
19 juli

## 65 år

**Erik Qvarnström**  
VÄSTERÅS  
6 juli

**Gösta Svensson**  
ÅLED  
7 juli

**Georg Forsberg**  
SKELLEFTEÅ  
8 juli

**Olle Norling**  
IGGESUND  
25 juli

**Frans Deleskiewez**  
HELSINGBORG  
15 augusti

**Mats Josefsson**  
VARBERG  
24 augusti

**Stig Lorentzon**  
GÖTEBORG  
28 augusti

**Fritz Persson**  
HISINGS BACKA  
9 september

**Hadar Bergström**  
NORDMALING  
14 september

**Tsmael Sengul**  
OBBOLA  
23 september

**Hjalmar Sundkvist**  
DOCKSTA  
7 juli

## 70 år

**Olof Jonsson**  
Göteborg  
1 juli

**Sixten Holmström**  
KALIX NYBORG  
25 juli

**Gustav Karlsson**  
HALMSTAD  
30 juli

**Sixten Backlund**  
HOLMSUND  
8 augusti

**Olov Gustavsson**  
LINGHEM  
15 augusti

**Karl Johannesson**  
GÖTEBORG  
18 augusti

**Evert Bengtsson**  
HUDDINGE  
25 augusti

**Karl Bergström**  
STOCKHOLM  
29 augusti

**Bernt Persson**  
SÖDERHAMN  
3 september

**Gunnar Arnström**  
UMEÅ  
12 september

**Ivan Persson**  
SÖLVESBORG  
22 september

**Helmer Andersson**  
HOLMSUND  
26 september

**Oskar Eliasson**  
HALMSTAD  
27 september

**Eigil Bergqvist**  
GÖTEBORG  
30 september

## 75 år

**Sven Johansson**  
BULLAREN  
3 juli

**Arne Tuveesson**  
KARLSHAMN  
4 juli

**Birger Engren**  
STOCKHOLM  
5 juli

**Gunnar Pettersson**  
BUREÅ  
6 augusti

**Astor Nilsson**  
HUDIKSVALL  
12 augusti

**Alvar Radland**  
STOCKHOLM  
17 augusti

**Alrik Lundberg**  
ÅNÄSET  
21 augusti

**Helge Lundqvist**  
MÖNSTERÅS  
10 september

## 80 år

**Erik Lindström**  
HUDIKSVALL  
27 juli

**Gösta Vedin**  
FARSTA  
9 augusti

**Wilhelm Thunberg**  
HUDIKSVALL  
10 augusti

**Charles Torbensson**  
GÖTEBORG  
31 augusti

**Leonard Snäll**  
HAPARANDA  
10 september

**Hilding Nyström**  
HÖRNEFORS  
17 september

**Helge Karlsson**  
GÖTEBORG  
19 september

**Tage Svanberg**  
SANGIS  
27 september

## 85 år

**David Carlsson**  
GÖTEBORG  
8 juli

**Einar Boström**  
HOLMSUND  
12 augusti

**Oscar Käck**  
LÖGDEÅ  
20 september



## Avgasgrupp bildad i Göteborg

**I Göteborgs hamn har man bildat en avgasgrupp, där man diskuterat och följer upp vad som händer med avgasrening från dieselmotorer.**

Gruppen rekommenderar att partikelfilter med katalysatisk rening monteras vid anskaffning av nya dieselfordon i ro-ro-drift, samt på befintlig maskinpark i lämplig utsträckning.

Möte har hållits med Kalmar LMV om 28 tons batteritrukk. LMV är beredd att bygga om en order finns. Lämplig tidplan är i så fall att bidrag söks under 1990 och kon-

struktion/tillverkning sker för leverans i slutet av 1991. LMV söker bidrag från lämpligt håll.

Just nu tillverkar LMV en 12 tons batteritrukk för annan kund. Gruppen undersöker möjligheterna att få bidrag från Arbetsmiljöfonden. Kontakt har tagits med Spårvägen som säger att Volvo och Scania håller på att prova var sin naturgasmotor. Man beräknar att proverna pågår fram till sommaren -90, därefter kan en prototypbuss tas fram för testkörning under -91. Om testerna går bra tas ID-20 bussar fram under -92 och på sikt ca -94 skall 75 bussar köras på naturgas. Prov har gjorts med bogsering av chassier med hjälp av batteritrukk, vilket fungerade bra. Det är viktigt att vi deltar i sådana här grupper och följer utvecklingen på detta område, för att skapa intresse hos företagen att frångå dieselmotorn och börja efterfråga miljövänligare motorer.

### Till Kommunikationsminister Georg Andersson

Uttalande antaget vid årsmöte i Sundsvall den 5-6 maj 1990 med Norrlandsdistriktet av Svenska Hamnarbetarförbundet.

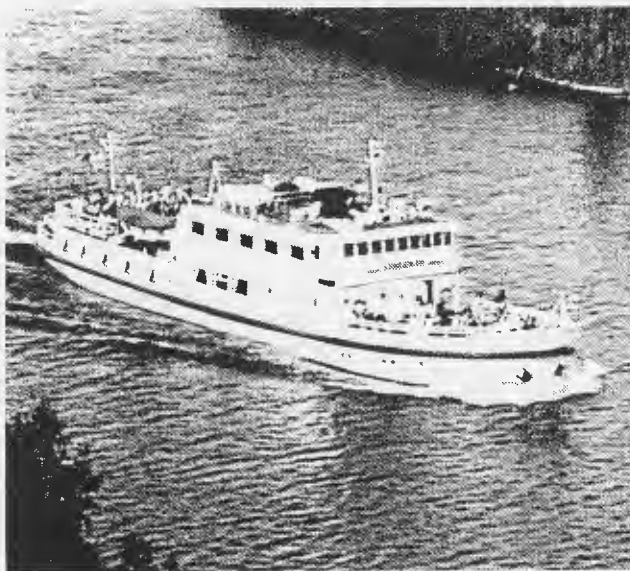
Sveriges Riksdag har beslutat, att svaveldioxidutsläppen och kväveoxidutsläppen skall minska fram till år 2000.

Då förstår vi inte hur det Socialdemokratiska partiet och Regeringen kan besluta sig för att bygga en bro över Öresund, vilket skulle öka utsläppen betydligt. Samtidigt är man beredd att ta stora områden produktiv mark i anspråk för att bygga nya vägar i anslutning till brobygget.

Vi måste inrikta vår framtida trafikpolitik så att den tunga trafiken kommer bort från vägarna och överförs till sjön och järnväg. Då är det både ekonomiskt och miljömässigt vansinne att bygga en bro, som skulle öka trafiken på landsvägen.

Vi medverkar till att öka utsläppen inte bara i Sverige utan även i övriga Europa med ett beslut om byggande av Öresundsbron.

**HAMNARBETARNA I NORRLAND kräver därför att Sveriges Riksdag säger NEJ till detta brobygge.**



## Upplev Ångermanälven med M/S Ådalen!

Älvtrafiken AB, Box 24,  
870 33 Docksta,  
tel 0613- 405 63, 400 60.

M/S Ådalen trafikerar Sveriges längsta naturligt farbara vattenled Ångermanälven. Under sommaren bedrivs beställnings- och linjetrafik på sträckan Härnösand—Kramfors—Sollefteå, både på dagar och kvällar. Restaurangen med menyer med inslag av ortens mattraditioner gör denna resa till en klassiker.

Antal passagerare: 250 Restaurang: 100 Cafeteria: 40

**VÄLKOMMEN OMBORD!**