

Dags för enighet i hamnarna

— Vad ska man ha ett fackförbund till?

Det är ingen dålig fråga vid en bedömning av konflikten mellan Transportarbetareförbundet och Hamnarbetareförbundet. Från båda sidor i denna trista affär glöms nämligen lätt de grundläggande problemen bort i de komplicerade turerna.

Det senaste exemplet på detta är skriften "Stuvåt" som snarare förvirrar än förklarar spelet om hamnarna.

Det är nu drygt tre år sedan Transports avdelningar i norrlandshamnarna vägrade att uppgå i storavdelningar och därför drabbades av uteslutning ur förbundet. Uppbrottet ur Transport sammanföll med bildandet av det sedan en tid planerade Hamnarbetareförbundet.

På tre avgörande sätt har emellertid grunden för de dåvarande motsättningarna förändrats i dag.

För det första: avtalsförhållandena i hamnarna är i dag reglerade på ett sätt som få kunde ana för tre år sedan. Stuveriarbete är nu jämställt med arbete inom industrin ifråga om anställningsförhållanden.

Bra avtal

Speciellt 1974 års avtal, som i flera hamnar gav ökade årsförtjänster på 12 000-14 000 kr, förde upp hamnarbetarna till ett för LO-kollektivet hyggligt förtjänstläge.

Få grupper på arbetsmarknaden har fått så omfattande förbättringar av sina villkor under den gångna treårsperioden som hamnarbetarna. På denna punkt är det svårt att rikta sakligt berättigad kritik mot Transport i dag.

Samtidigt har Hamnarbetareförbundet förblivit förpassat till en passiv roll som avtalslutande part. Huvuddelen av hamnarbetarna tillhör visserligen förbundet men de har fått sina löner och arbetsförhållanden reglerade av Transport.

Nya lagar

Hamnarbetareförbundet förmår inte ge sina medlemmar det förhandlingsstöd, det skydd och den trygghet som LO-fackförbunden ger sina medlemmar. Den nya lagstiftningen om arbetstagarernas rättigheter grundas också på de traditionellt avtalslutande parterna, vilket för hamnarbetarna är Transport.

För arbetsgivarna måste förhållandet på arbetstagar-

sidan i hamnarna vara mycket tacknämligt. Självklart skulle Transport kunna driva hamnarbetarnas krav med ännu större tyngd om huvuddelen av dem som berörs av avtalen också vore med i Transport.

För det andra: fackföreningsrörelsen står inför en bred och djupgående översyn av sina arbetsförhållanden och organisationsformer. Storavdelningsfrågan blir aldrig vad den har varit som vattendelare mellan Transport och hamnarbetarna.

Med hänvisning till fackföreningsrörelsens allt hårdare satsning på den ekonomiska demokratin och löntagarnas makt över sina arbetsplatser så LO-ordföranden Gunnar Nilsson på SSU-kongressen:

— Helt nya uppgifter ställer oss inför nya krav på sättet att arbeta. Kanske också på sättet att organisera oss. Utvecklingen kommer troligen att fördriva en inre omprövning av fackföreningsrörelsens roll och arbetsätt. Därför måste vi nu i en självkritisk men måmätysf-tande anda se över vår egen organisation.

Storavdelningarna var ett ändamålsenligt steg i organisationens utveckling när de inrättades. Nu kommer de lokala arbetsplatserna i förgrunden igen. Lösternas nya rättigheter vid stopandet av § 32 har ju till de enskilda företagen.

Diskussioner

Detta bör på sikt kunna betyda en öppning i de låsta positionerna mellan Hamnarbetareförbundet och Transport i storavdelningsfrågan, som utlöste konflikten.

För det tredje: människor förändras, grunderna för prestigemotsättningar rase-ras. Transportbasen Hans Ericson gjorde ett taktiskt misstag när han i spetsen för förbundsstyrelsen genomdrev storavdelningsorganisationen i norrlandshamnarna, fullt stadgeenligt men alltför bryskt. Det inger respekt att han medger detta i och med sitt beslut att avgå vid nästa kongress.

Gunnar Nilsson har sagt att Transportarbetareförbundet och Hamnarbetareförbundet "bör kunna sätta sig ner och på ett förnuftigt sätt diskutera igenom vad som skiljer och utifrån detta kunna enas om en återförening". Det är dags för sådana diskussioner både centralt och lokalt under det nu rådande tvåårsavtalet.

