

Pollaren = Personal tidning

Bara en kommentar till vidstående rubriker ...

Genom tidningar och radio/TV har kunder och allmänhet under nästan en månads tid ständigt blivit påmind om att det varit punktstrejker, arbetsnedläggelse och lockout i frihamnen.

Frihamnen - en hamndel i vår omfattande hamnverksamhet - har således under senare tid varit i fokus. Varför denna uppmärksamhet? En strejk är väl ingenting - kanske många tycker. Nej, kanske inte. Men när det drabbar tredje part blir en sådan aktivitet mer än märkbar - och det på flera sätt.

Låt mig få ta ett fåtal exempel av de många som jag kommit i kontakt med.

Ett mindre företag inom tryckeribranschen - gäller tryckfärg - var hotande nära att få lämna in sin konkursansökan. Ett annat större företag norröver i landet hade stora bekymmer. Man hade vissa halvfabrikat liggandes i frihamnen som skulle distribueras ut till handikappade. Dessa människor var i stort behov av att få dessa halvfabrikat hem till sig för hopmontering till färdig produkt. Detta var de handikappades enda inkomstkälla. Nu fick de inget att göra. Därmed förlorade man arbetsin-

komster. Många har väl vidare kunnat konstatera genom massmedia att UNICEF-kort blev liggandes i frihamnen. Kortet har således inte kunnat föras och därmed har man ej heller kunnat ge bidrag till barn i u-länder.

Ett annat företag fick till viss del lägga om sin produktion för att klara sysselsättningen. En privatperson som skulle ha med sin bil till Vietnam kunde inte få loss den från Friham-

Strid om rätten att sluta avtal

Punktstrejk utbröt bland hamnarbetare

Transport vill knäcka oss

Strejkande hamnarbetare:

STREJK I LEDNINGEN

STREJK I LEDNINGEN

Frikunnsstrejken slut - mött knapp majoritet

Onsdagen den 2 november 1977 D1

Hamnarbetarna avvisade förlikningsbud

FÖR HALV MILJ BÖRJAR RUTTNÄ

HAMNLOCKOUT

nen. Bilen står kvar och lär väl göra detta tills denne person kommer hem till Sverige i mitten av nästa år. Det finns rader av exempel på händelser som negativt inverkar på frihamnens vidare verksamhet. Och blir tredje part drabbad så förstår man att kunder av skilda slag inte höjer frihamnen till skyarna.

Under min snart tio-åriga verksam-

het i hamnen har jag aldrig tidigare mött så negativa attityder mot vår hamnverksamhet som just under konflikttiden. Det skrämmande är att många företagare har till mig framfört sin tveksamhet att i fortsättningen utnyttja frihamnens tjänster och lagringsmöjligheter. Man kan förstå dem.

Janne Stahlsbo

beck varje vecka, kontinentens västkust i genomsnitt två gånger per vecka och Storbritannien en eller två gånger per vecka. Det blir troligen aktuellt att knyta även andra rederiers fartyg till transportsystemet för att få tätare seglationsfrekvenser och därmed bättre transportservice norrut.

NORD-LINES kommer i första

hand att inrikta sig på transport av enhetsbehandlat gods, containers, storflak, terminalvagnar och trailers, men kommer även att kunna åtaga sig bulktransporter och specialtransporter. De tre ro/lo-fartyg som Gorthon-rederierna nyligen beställt i Sverige för leverans under första halvåret 1979 kommer att bli särskilt väl användbara

för transport av mycket varierande godsslag.

NORD-LINES transportsystem kommer att omfatta hela transportkedjan från avsändare till mottagare.

Trafiken avses att startas successivt och beräknas kunna börja våren 1978 från Lübeck till Stockholmsområdet och mellannorrland.