

INBROMSNING

Tre veckor. Så lång tid tog det mellan den sista beordrade övertiden 2018 till att ledningen beslutade om stoppdagar under våren 2019. Nedgången borde inte ha kommit som någon överraskning, över hela världen drar biltillverkare ner produktionen sedan i höstas. Ingen imponerande planering från ledningens sida. Eller var syftet med en del av övertiden kanske mest att kunna skryta med ett produktionsrekord för 2018?

I våras fick vi ett nytt arbetstidsavtal. Det kom till efter som företaget ville köra fabriken så många timmar i veckan som möjligt. Produktionen skulle ju slå rekord. Bara ett halvår senare kan de inte fylla timmarna. Nu har företaget meddelat att de kommer att använda 50/50 om de inte kan hitta på något att göra under den stopptid som ska läggas ut under våren. När vi skulle rösta om avtalet hette det att "50/50-ledighet ska endast användas vid oplanerade händelser". Det sa både företaget och Verkstadsklubbens styrelse. Att kalla stopp som planeras i flera månader i förväg för "oplanerade" är att sträcka det ordet väldigt långt...

Är den nedgång som nu märks bara ett litet gupp i vägen eller början på ett stup som 2008? Det går inte att veta. Konjunkturerna går alltid upp och ner och de senaste åren har det varit en ovanligt lång och kraftig uppgång. Mycket tyder dock på att den nu är bruten. Det är inte bara i Sverige som försäljningen minskar. GM lägger ner fabriker och säger upp 15 000 anställda i USA och Kanada. I Storbritannien gör sig Jaguar/Land Rover av med 5 000 anställda. Ford meddelade nyligen att de kommer att skära bort tusentals jobb i Europa. Och så vidare. Den största förändringen äger dock rum i Kina, lokomotivet för världens bilindustri de senaste tio åren. Förra året minskade försäljningen där för första gången på 30 år.

Vi är många som minns raset 2008-09. Då kastades hela världsekonomin in i en kris och bilindustrin med den. Bilindustrin fick många miljarder av skattemedel i stöd och i USA tog staten över GM. I Sverige ledde krisen till att

Saab gick under och att Volvo PV köptes av Geely. Förhoppningsvis är det inte en sådan kris som nu väntar vid horisonten men vi kan vara rätt säkra på att företaget kommer att utnyttja nedgången på alla sätt de kan. Vi kommer att få höra att vi måste "ställa upp på" rationaliseringar och försämringar för att rädda jobben. Alldeles nyss var det ständiga övertider vi skulle "ställa upp på". Vi kommer att spelas ut mot arbetare på de nya fabrikena i Kina och USA. Utan att måla fan på väggen är det därför inte dumt om vi försöker förbereda oss lite så att vi inte bara står och tar emot om vi hamnar i ett läge som 2008.

Det finns de som försöker tänka i nya banor. En av de fabriker som GM vill lägga ner är Poletownfabriken i Detroit. Där har något mycket ovanligt hänt. Fackligt aktiva, miljögrupper, partier och organisationer för dem som bor i Detroit har startat ett samarbete. De kräver att om GM gör allvar av hoten ska staden ta över fabriken och leda arbetet med att ställa om den till klimatvänlig produktion. På så sätt skulle bilindustrin kunna ändras från att vara ett av de stora klimatproblemen till att bli en del av lösningen menar de.

Fredagen 18 januari genomförde de en demonstration just när Detroit's årliga bilmässa höll sin galamiddag. Bilvärldens höjdare tvingades smita in mellan protesterande bilarbetare och arga Detroitbor som krävde en Grön New Deal. New Deal var den stora statliga satsning som president Roosevelt genomförde för att minska arbetslösheten under krisen på 30-talet.

Lars Henriksson

HAMNSTREJK OCH SOLIDARITET

Är det strejk i hamnen nu igen? Ska de där bråkiga hamnarbetarna aldrig ge sig? Kvasten försöker här reda ut några missförstånd om vad striden i hamnarna gäller.

Hamnarbetarförbundet genomför just nu ett antal korta strejker i landets hamnar. Arbetsgivarna har svarat med lockout under betydligt längre tid än strejkerna. Under lång tid har arbetsgivare och andra beskyllt Hamnarbetarförbundet för att inte vilja skriva på kollektivavtal för att de ska kunna strejka när de vill. I verkligheten är det arbetsgivarna som vägrat skriva avtal med Hamn, de vill bara ha avtal med Transportarbetarförbundet. Detta blir väldigt tydligt nu. Hamns enda krav är att de ska få ett likadant avtal

som Transport. Det skulle innebära att de kan representera sina medlemmar mot företaget lokalt, ta upp förhandlingar om företagen bryter avtal och så vidare. Ett självklart krav kan man tycka, särskilt i de stora hamnar där de allra flesta tillhör Hamn. De 80 procent av hamnarbetarna i Göteborg som tillhör Hamn har inte ens rätt att utse sina egna skyddsombud. När arbetsgivarna 2018 beslutade att sluta samverka med Hamn innebar det att alla deras 27 skyddsombud i Göteborg förlorade sina uppdrag.

Som om Volvo PV skulle ha ett avtal med en fackförening som bara fanns i Pressverket och att de som arbetar i TC inte skulle ha några skyddsombud eller lokala fackliga representanter...

Tyvär är det inte bara arbetsgivarna som Hamn har att slåss mot. Även ledningarna i LO och Transport står på arbetsgivarnas sida. Hamnarbetarförbundet är en mycket demokratisk organisation, styrd underifrån av medlemmarna. Det oroar säkert en del fackliga företrädare som glömt att det en gång var så alla fackföreningar

Vänd!

FRÅN FÖRTROENDEVALD TILL FÖRETAGSREPRESENTANT

Nu har det hänt igen. En av våra fackliga representanter har bytt sida. Och det är inte vilket litet byte som helst. Från en tung post i verkstadsklubben till att bli förhandlingsansvarig hos företaget.

Vi har vant oss vid att de flesta fotbollsspelare utan att tveka byter klubb till den som betalar högst. Men med fackliga representanter är det en annan sak. När en sådan byter sida är det som om en spelare skulle komma ut från halvtidsvilan i motståndarlagets tröja och börja spela för dem. Så även om det inte är första gången en framträdande medlem i vår klubbstyrelse går över till företaget är det ändå värt att uppmärksamma.

Det är inget konstigt att en fackligt förtroendevald tröttnar och vill göra något annat. Att vara facklig representant är inget livstidsjobb och det borde vara normalt att gå tillbaka till sitt gamla jobb efter ett tag, särskilt för dem som envisas med att arbeta heltid fackligt. Men det finns jobb och jobb. Att gå från att företräda verkstadsklubbens medlemmar till att bli företagens förhandlare är inte bara att byta skrivbord. Det är att byta lojalitet och moral. Att överge det man tidigare har sagt sig stå för i utbyte mot en högre lön.

När företaget köper över en facklig representant är det inte för att fylla en tom stol. De köper inte bara de kunskaper om lagar och avtal som den personen har skaffat genom sitt fackliga uppdrag, det kan de flesta läsa in på några månader. De kunskaper en avhoppad styrelsemedlem tar med sig till motparten är sådant som inte står i några böcker men som är guld värda för företaget: vilka styrkor och svagheter som finns i vår fackförening, hur olika personer tänker, vilken förankring de har bland medlemmarna, vilka motsättningar och hemligheter det finns bland de fackliga företrädarna och så vidare. Naturligtvis är det också en maktdemonstration mot oss där företaget

säger: – *Vi kan köpa vem vi vill av era företrädare. Bara så att ni vet.*

Det är också ett sätt att hålla fram ett bete för andra fackliga representanter: – *Tänk på vad du gör. Det kan finnas en plats åt dig också om du sköter dina kort rätt och inte retar upp oss för mycket.*

Vi kan aldrig garantera att de som hamnar på olika fackliga uppdrag är personer som inte går att köpa, företaget kommer alltid att ha pengar att erbjuda den som är till salu.

Det vi kan göra är att välja arbetskamrater vi har förtroende för och hålla koll på dem. Ett sätt att se till att fackliga representanter inte tappar fotfästet är att de inte jobbar heltid utan regelbundet finns kvar i produktionen. Ett annat sätt är att inte låta facket vara en karriärstege. Idag är de fackliga valen ofta formaliteter på glest besökta möten och många uppdrag delas i praktiken ut uppifrån till den som tycker ”rätt”. Då är risken stor att en viss typ av människor kommer fram, den sort som mer är ute efter sin egen karriär än vårt gemensamma bästa. Sådana personer är lätta för företaget att köpa över när de vill.

De enda som kan ändra detta är som vanligt vi själva. Det blir inte lätt. Handen på hjärtat: Hur många vet ens hur och när medlemmarna i verkstadsklubben väljs? Men om inte vi själva pratar med varandra och går på fackmöten för att föreslå representanter som vi litar på, då kommer andra att utse dem. Om inte vi själva håller koll på våra representanter och lägger oss i den dagliga fackliga verksamheten, då kommer den att pågå över våra huvuden och vi kommer att få se företaget köpa över fler av våra representanter i framtiden.

Lars Henriksson

Forts.: ”Hamnstrejck och soildaritet”

fungerade från början.

Men man kan tycka vad som helst om Hamn och deras organisation. Solidariteten mellan arbetare är fackföreningens viktigaste princip, oavsett vilka fack vi är med i. Att inte stödja ett annat fack som är under hårt angrepp från arbetsgivarna är att svika denna princip.

Ett enkelt sätt att lösa konflikten vore att Hamn och Transport förhandlar tillsammans mot sin gemensamma arbetsgivare. Så går det till på andra ställen, till exempel i skolorna där lärarna kan tillhöra två olika fackföreningar. Hittills har både arbetsgivarna och Transport vägrat att göra detta.

Att fackliga representanter byter sida är inget nytt. **Kvasten** har tidigare publicerat denna beska dikt av poeten Birger Norman från 1964 med tips till arbetsgivarna om hur fackliga representanter kan tämjas. Vi tyckte att det nu var passande att köra den en gång till.

Recept

Välj ut en framgångsrik fackföreningsordförande.

Fjälla och ta ur. Låt huvudet sitta kvar, men klipp bort fenorna.

Skölj i vatten från ett socialt planerat fritidsområde.

Hacka ett par framstegsvänliga åsikter och en färsk överenskommelse.

Fyll och sy ihop.

Stek i medelvarm ugn. Se till att stekskorpan inte blir för hård.

Garneras med tjänstemannaförmåner och serveras varm.

En bättre personalchef har ni aldrig fått.

Ur *Strykfågel*, 1964