



# Den långa striden

I ett land där den fackliga rörelsen är svag och splittrad och där de lokförare som vågat protestera fått sparken är Internationella Transportarbetarförbundets uppvaknande ett ljus i slutet av tunneln.

Men det kommer att dröja flera år innan de thailändska lokförarna kan få sin upprättelse. Till dess fortsätter de livsfarliga tågen att rulla ut från vagnhallarna – utan nödbromsar och med allvarliga säkerhetsbrister.

MARTIN SCHIBBYE (TEXT) OCH JONAS GRATZER (FOTO)



Tid för avgång på plockformen i den thailändska staden Chang Mai.



En munk går genom centralstationen i Bangkok för att köpa en biljett.



Tåg – ett både bekvämt och billigt alternativ. Men villkoren för arbetarna är dåliga.

► Varje vinter skrivs researtiklar i svenska morgontidningar om att "resa med tåg genom Thailand". Där kan man läsa om banantråden som svishar förbi utanför tågfontstret, om maten och om solnedgången.

– Jag hatar att åka tåg, jag hatar det, säger den 38-åriga kvinnan Ngor Ngae, biter ihop käkarna och skakar på huvudet. Utanför hörs slagen från syllarna. Så fort tåget rullar ut från plattformen i staden Chang Mai i norra Thailand börjar hon ta upp beställningar och bädda om sätena till sängar.

– Vi får kommission på maten och ölen vi säljer, vill ingen köpa något får vi ingen lön, suckar hon och slår sig ner på sätet för en kort vilopaus.

I 20 år har hon rest de 70 milerna mellan Chang Mai och huvudstaden Bangkok.

Fram och tillbaka. Fram och tillbaka. Tre vagnar längre fram i tågsätet sticker dieselångorna i näsan. Mekaniska reläbaserade reglage hänger och dinglar som julgranprydnader från instrumentbrädan, golvet är söligt av oljespill. Sikten genom förrutten försäras av sprickor som löper från kant till kant.

För ett år sedan bestämde sig de fackligt organiserade järnvägsarbetarna för att göra något åt arbetsmiljöproblemen. Till sammans krävde de stopp för övertidsarbetet, bättre säkerhet och mer personal. I oktober 2009 lade 451 lokförare ned arbetet och 146 tåg togs ur trafik, något som orsakade så omfattande störningar att 200 000 människor blev stående på perongerna.

– Säkerhetssituationen är något bättre nu än den var då, säger den 49-åriga lokföraren Hunuman Ratiwatana och hänger sig på tutan så att getter och kor – små som ponnyer – får åt alla håll. – Vi vägrade att köra om inte nödbromsarna fungerade, berättar Hunuman Ratiwatana. Arbetsköparens svar kom blixtsnabbt.

Tungt beväpnad polis löste upp strejken: nödbromsar var tilläggsutrustning och behövdes inte för att tågen skulle avgå i tid. Sex av de lokförare som vägrat köra

de livsfarliga tågen fick sparken för att ha kritiserat säkerheten och fackföreningen stämades på nio miljoner amerikanska dollar. Efter det rullade tågen ut från vagnhallarna igen.



### Attacken mot oss är också ett sätt att försvaga fackföreningen.

Sawit Kaewvarn, SRUT.

**EN HALVTIMME FRÅN** centralstationen i Bangkok står en staty av den thailändska kungen Rama den femte. På det vindpinade torget samlas alla statsanställda varje september för att fira de statsanställdas dag. Platsen är vald med omsorg. Kung Rama den femte (1853–1910) ses som det moderna Thailands grundare. Han reformerade lagstiftningen, införde skatt och byggde upp en statsapparat.

Nedanför statyn minglar flygbolaget Thai Air:s flygvärldinnor i alabastervita uniformer med lokförare och telekomarbetare.

I det statliga järnvägsbolagets vita partytält sitter Sawit Kaewvarn, generalsekreterare i järnvägsarbetarnas fackförening

SRUT och dricker kolsyrat mineralvatten. – I dag är vi här för att fira, inte protestera, säger han.

Men under ytan bubblar missnöjet. När musiken från scenen för ett ögonblick tystnar tar sig Sawit Kaewvarn tid att berätta om situationen på järnvägen. – Det handlar inte bara om säkerheten på tågen. När lokförarna avskedades blev det till en strid för själva fackföreningens existens, säger han.

Under många år fick inte statsanställda vara fackligt organiserade. Landets otaliga militärkupper försvarade för fackförbunden. Den fackliga rörelsen i Thailand är än i dag svag och splittrad. Landet har en av de lägsta fackliga anslutningsgraderna i Asien: endast tre procent av den arbetande befolkningen är med i facket.

I andra länder är det straffbart att köra tåg utan att nödbromsarna fungerar, här får man sparken om man vägrar. Det måste ändras, säger Sawit Kaewvarn.

Ärendet ligger nu hos arbetsdomstolen och domen väntas falla om två år. Under tiden betalar fackföreningen ut lön till de sex före detta anställda lokförarna, något som tår på en redan hårt ansträngd ekono-



Två unga nyfikna passagerare ser ut från tåget.



Sawit Kaewvarn, generalsekreteraren för järnvägsarbetarnas fackförening SRUT.

#### FAKTA Järnvägen i Thailand

■ **Alla lok är dieseldrivna**, de äldsta upptät 40 år gamla. Topp hastigheten ligger runt 100 km/h.

■ **Det thailändska järnvägsfacket** SRUT reorganiserades år 2000 med 20 000 medlemmar. I dag har det efter privatiseringar och nedskärningar 13 000 medlemmar i hela landet.

#### FAKTA Säkerhetsbrister

■ **90 procent av tågen** lever inte upp till den standard som finns beskriven i "State Railway Act" från 2001.

■ **Endast 20 av 170** lokomotiv är utrustade med "dödmansgrepp".

■ **När olyckor sker** avskedas lokförarna. Om de vägrar köra livsfarliga tåg får de också sparken.

mi. Men striden är principiellt viktig – det är värt pengarna, menar Sawit Kaewvarn.

Den 15 januari i år vann SRUT en delsegger då en kommission med representanter från arbetsmarknadsdepartementet och fackföreningen beslutade att uppmåna arbetsköparen att återanställa de avskedade lokförarna.

Men bakom kraven på mer personal, kortare arbetspass och bättre säkerhet finns även en större stridsfråga. Företagsledningen har långtgående planer på en privatisering av järnvägen, något som fackföreningen under åren har lyckats att förhindra.

– Attacken mot oss är också ett sätt att försvaga fackföreningen för att kunna sälja järnvägen till affärsmän, säger Sawit Kaewvarn.

**FRÅN DEN THAILÄNDSKA** regeringen har man länge tillbakaviserat anklagelserna om privatisering och menat att det i stället handlar om att skapa bättre lönsamhet i det skuldtyngda bolaget, genom att dela verksamheten i två bolag: ett som kör tågen och ett som tar hand om stationerna. I kalkylen skulle resandet öka med

25 procent och godstransporterna fördubblas.

Men järnvägsarbetarnas fackförening hävdar att planen skulle vara dålig både för resenärer och personal, med prishöjningar och sänkta löner som följd.

– Planen handlar inte om att betala av bolagets skulder utan att skapa bättre lönsamhet för privata affärsmän, anser Sawit Kaewvarn.

På sikt vill han att staten satsar på järnvägen så att flera resor sker med tåg. – Vi vill se investeringar i material och infrastruktur. Staten borde bygga fler dubbelspår och köpa in nya lokomotiv.

Att sparka de som protesterar mot dålig säkerhet är ett brott mot ILO:s konventioner som stadgar att arbetstagarer har rätt att neka till att utföra farligt arbete. De fackliga striderna i Thailand har därför fått Internationella Transportarbetarförbundets järnvägssektion, som består av 1,2 miljoner järnvägsanställda i 92 länder, att engagera sig. I början av året besökte en delegation från Norge, Nya Zeeland, Indien och Japan huvudstaden Bangkok.

– Enligt europeisk standard är säker-

hetsnivån oacceptabel, men det största problemet är att ledningen straffar dem som påpekar och slås för bättre förhållanden, säger Oystein Aslaksen från det norska Lokomotivfacket som var med under besöket.

Delegationen var chockad över säkerheten, den utarbetade personalen och det bristande tekniska underhållet på tåg och räls.

Bakgrunden till den bristande säkerheten är eftersatt underhåll och brist på utbildad arbetskraft, menar Oystein Aslaksen. Dessutom menade delegationen att alla sex arbetare som stängts av skulle få återgå till arbetet och att det höga skadeståndskravet som regeringen krävt var oskäligt och borde dras tillbaka.

– Det är svårt att bedöma vilken roll det internationella trycket spelar, men avgörande för den fackliga striden i Thailand är den kamp järnvägsarbetarna själva för i Thailand, säger Oystein Aslaksen.

Ännu ett arbetspass är snart till ända. 15 timmar efter avgång rullar tåget in på perrongen i Bangkok. Fem minuter före utsatt tid.