

KIDNAPPNING

Svenska bortförd i Kongo

En svensk kvinna som arbetar för FN i Kongo-Kinshasa har för bort. Dessutom uppges en amerikansk medborgare samt fyra kongoleser ha förts bort.

– Jag kan bekräfta att två personer saknas, och att FN-medarbetare i Kongo letar efter dem. Det är allt jag kan säga i nuläget, säger Charlotte Larbuisson, talesperson för FN:s generalsekretariat.

Kidnappningen inträffade i söndags i Ngombe i Kasai-regionen i södra Kongo-Kinshasa, enligt landets regering. Den svenska kvinnan ska ha färdats på en mopedtaxi som stoppades på en bro, enligt AFP som talat med regeringens talesperson Lambert Mende.

En av de bortförda kongoleserna är tolk, de andra tre mopedtaxiförare.

Mende säger sig ha fått uppgifter om att de kidnappade körts ut i skogen. Han tror att de har förts bort av en okänd grupp, men myndigheterna har fått motstridiga uppgifter. Nu arbetar kongolesiska myndigheter och säkerhetstjänst på att få till en frigivning, säger han.

De båda FN-anställda ingick enligt nyhetsbyrån Reuters i en grupp från FN:s generalsekretariat för att övervaka FN-sanktionerna mot Kongo-Kinshasa.

Svenska utrikesdepartementet har informerats om händelsen men vill inte lämna några uppgifter om det som hänt. Ärendet är mycket känsligt, enligt departementets presstjänst, som uppger att flera myndigheter arbetar med fallet.

Läget i Kongo-Kinshasa är väldigt instabilt, framför allt i de östra delarna av landet, berättar Dag Bohlin på Pingstmissionen. Rörelsen har en grupp på väg till Bukavu i sydöstra delen av landet för ett sedan länge planerat besök.

– Vi tror inte att detta kommer att påverka vårt besök där. Men vi vidtar alltid åtgärder, säger Bohlin.

Han förklarar att FN-personal är illa sedd i landet.

– Det finns en aggression mot FN. Dels på grund av de sexuella övergreppen som begåtts av FN-personal, dels för att det finns så många FN-soldater där. De blir dominerande i små städer och trissar upp priserna. Man ifrågasätter FN:s närvaro. TT

JOHANNA CEDERBLAD
ANNA KAROLINA ERIKSSON



om blev underkänd i senaste besiktningen.

FAKTA

Bergkvarabuss och Mekka Traffic

■ Bergkvarabuss är Sveriges största privatägda bussbolag. De har cirka 900 bussar och över 1 000 anställda.

■ Bergkvarabuss grundades 1975 av entreprenören Göran Mellström. Han är fortfarande vd och huvudägare och jobbar på företagets huvudkontor i Kalmar.

■ Bergkvarabuss hyr ut bussar med förare till företag, föreningar och skolor i hela Sverige. De bedriver också skolskjutstrafik och linjetrafik på många håll i södra Sverige, bland annat för Skånetrafiken, Kronobergstrafiken och Blekingetrafiken.

■ Bergkvarabuss har också köpt flera andra bussbolag och äger bland annat varumärkena Scandorama, Ölvemarks Holiday, Buss Persson och Traveller Buss.

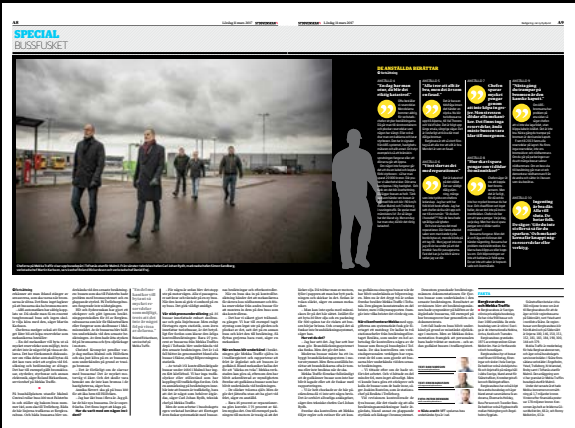
■ Skånetrafiken betalar cirka 360 miljoner kronor om året till Bergkvarabuss för att de äger och kör regionbussar: linjerna 100, 146, 150, 151, 152, 181, 183, 184, 190, 300, 144 och 379.

■ Mekka Traffic är moderbolag för hela Bergkvarakoncernen, och äger också bussbolagets egna serviceverkstäder. Den anläggning som vi har granskat är Mekka Traffics bussdepå utanför Malmö.

■ Under det senaste året hade Mekka-koncernen en omsättning på 1,7 miljarder kronor. Vinsten efter finansiella poster var 178 miljoner kronor. Mekka-koncernen ägs helt av bröderna Göran och Ronny Mellström.



Sydsvenskan i lördags.



Sydsvenskan i måndags.

ut lappar på bussarna

på bussarna. Bara under måndagen pratade Sydsvenskan med tre förare på Bergkvarabuss, som intygar att bussarna ofta är trasiga och att verkstaden slarvar med reparationer. Två av chaufförerna berättar själva att de under den senaste veckan har kört runt med bussar, där varningslamporna lyser för att de har problem med bromsarna.

– När bussarna lämnas in för reparation får vi veta att de lagats. Men efter några mils körning börjar varningslamporna lysa igen, säger en av chaufförerna som av omsorg om sin anställning inte vågar träda fram med namn.

– Det finns många som fått sparken för att de sagt ifrån. Ett två tre är du väck. Och facket säger inget.

Han berättar dessutom att han och hans kolleger inte längre litar på varningslampan om att bussdörrarna är öppna. Det

”Vår målsättning är att få ut resandeinformation i bussarna så snart som möjligt.”

Simon Sandberg, marknadschef på Bergkvarabuss.

händer allt för ofta att bus-sen börjar rulla trots att dörrarna är öppna och varningslampan är släckt.

– Det värsta kan hända. Passagerare kan ramla ut ur bakhörren. Det är krävande för en busschaufför.

Samtidigt har chaufförerna fått order om att lugna sina passagerare, hävda att bussarna är säkra och att det inte finns någon anledning till oro.

Bergkvarabuss ska också bemöta tidningens avslöjande genom dela ut informationsblad till passagerare på

alla bolagets bussar i Skåne.

– Vår målsättning är att få ut resandeinformationen i bussarna så snart som möjligt, säger Simon Sandberg, som är marknadschef och pressansvarig på Bergkvarabuss.

Bergkvarabuss säger också att de ”anklagelser som riktas mot företaget” är så allvarliga att de har ”inlett en internetutredning”. Men de ansvariga kan eller vill inte svara på vad de tänker utreda: huruvida de ska kontrollera sina bussar eller intervjua personalen eller ta in någon extern granskare.

– Jag vill inte gå in på detaljer. Det är en verksamhetsuppföljning, säger Simon Sandberg.

Många av dem som jobbar på Mekka Traffics verkstad, som servar Bergkvaras bussar, har berättat att cheferna ständigt pressar, hotar och skäller ut personalen.

Bergkvarabuss konstaterar att ”kommunikationen

på arbetsplatsen inte har fungerat optimalt”. Därför ska arbetsledarna på verkstaden gå kurs i ledarskap.

När en buss blir underkänd i besiktningen kan Mekka Traffic själva gå in och godkänna fordonet. Det beror på att verkstaden är ackrediterad av den statliga myndigheten Swedac (Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll).

Men flera mekaniker har berättat för Sydsvenskan att Mekka Traffic ofta fuskar genom att ”släcka tvåor”, alltså godkänna bussar, utan att laga dem.

– Bara 25 procent av reparationerna görs korrekt. I 75 procent av fallen myglas det. Om till exempel packningen till motorn är trasig så att det läcker olja. Då tvättar man av motorn, fyller i pappren att man har bytt packningen och skickar in det. Sedan är tvåan släckt, säger en mekaniker

som har jobbat många år i verkstaden.

Nu kräver även Swedac att Mekka Traffic förklarar sig och berättar vad företaget ska göra åt problemen:

– Swedac kommer till att börja med begära att företaget yttrar sig över den kritik som framförts i massmedia, skriver Michael Johansson, chef för Swedacs enhet för fordon och kontroll.

Swedacs personal gör inga egna kontroller av bussar eller andra fordon. Men de kan utreda om verkstaden har skött sitt uppdrag, och återkalla ackrediteringen.

TEXT: DAN IVARSSON
dan.ivarsson@sydsvenskan.se

TEXT: ERIK MAGNUSSON
erik.magnusson@sydsvenskan.se

FOTO: MOA DAHLIN
moa.dahlin@sydsvenskan.se