

ARBEIDERE OG UNDERTRYKTE I ALLE LAND, FOREN DERE! ALLE REAKSJONÆRE ER PAPIRTIGRE!

# KLASSEKAMPEN

MARXIST-LENINISTISK ARBEIDERAVIS  
EKSTRANUMMER, MARS 1970

SPORVEISBETJENINGAS NATTMØTE KREVER:

## FULL KOMPENSASJON-ELLER STREIK!

### SPORVEIENS RASJONALISERING RAMMER BETJENINGA

De siste par åra har betjeninga ved *A/S Oslo Sporveier* blitt utsatt for hardhendte rasjonaliseringstiltak. Trafikkpersonalet har gått ned fra 1300 til ca. 1080 i løpet av 1968 og 1969 – dvs. med om lag 17 prosent. Og jobben har blitt tyngre for de som er igjen. Bl. a. har de fått såkalte *delte skift*. Dette betyr f. eks. at folk som går på jobb om morgenen får en pause på flere timer midt på dagen og jobber igjen først i ettermiddags-rushet. Medregna reisetid må de ofte være hjemmefra 12–16 timer i ett strekk. Pausen er for kort til at det er noe vits i å dra hjem. I andre tilfelle må nattesøvnen ofres fordi skiftplanen regelmessig pålegger folka å gå rett fra sein kveldsvakt til tidlig morgenvakt. Alt dette har skapt stor misnøye.

I det siste er det særlig trikke-betjeninga som har blitt ramma av rasjonaliseringa. Men «der det finnes undertrykkelse, der finnes det også motstand», som Mao Tsetung sier. Trikke-gruppa på Grefsen har gått i spissen og fått de andre med seg. Buss-betjeninga, T-banene og de andre gruppene støtter dem fullt ut. Alle forstår at de vil bli ramma av rasjonaliseringa og at de derfor må kreve kompensasjon i tide.

### NATTMØTE KREVER FORBEDRING

I desember valgte trikke-gruppa et nytt, progressivt styre – folk som vil kjempe aktivt for krava til medlemmene. Da gruppa hadde årsmøte i januar, krevde de at *Oslo Sporveisbetjenings Forening* skulle innkalle til *nattmøte*.

Nattmøtet ble holdt kl. 01.30 natta til 10. februar. Det var stort oppmøte – ca. 400

personer. Møtet gjorde det klart at betjeninga sto samla bak kravet om full kompensasjon for all foretatt rasjonalisering. Det ble spontan oppslutning om et medlemskrav som satte 4 dagers tidsfrist for forhandlingstilbud fra Sporveien. Nattmøtet valgte også en komite med alle gruppeformennene pluss ledelsen i foreninga. De fikk i oppdrag å finne ut hva Sporveien eventuelt ville tilby, og legge dette fram for et nytt nattmøte til endelig avgjørelse.

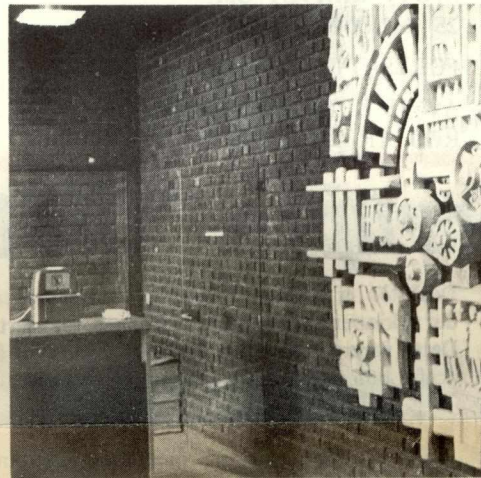
### GAMLE »TILBUD» BLIR SOM NYE

Sporveis-ledelsen hadde tidligere vekselvis lovt visse innrømmelser, og vekselvis gått tilbake på løftene sine, alt etter som de trodde oppslutninga bak medlemmenes krav var sterk eller svak. Nå tilbød de en ny frilørdag hver 6. uke som lokkemat, samtidig som de krevde nye rasjonaliseringer.

De innkalte nattmøte-komiteen til *forhandlinger* på grunnlag av dette usle tilbudet. Nattmøtet hadde ikke gitt noe mandat til det. Likevel gikk «tillitsmennene» uten videre med på å anbefale Sporveiens «rause» tilbud for neste nattmøte! Bare gruppeformannen på Grefsen, Henry *Stokmo*, nektet både å anbefale og å forhandle. Han sa klart fra om at han møtte utelukkende for å få nærmere opplysninger, slik at medlemmene sjøl kunne ta stilling til «tilbudet» på neste nattmøte.

### TILLITSMENN UTEN TILLIT

Nytt nattmøte ble sammenkalt natta til 4. mars. Oppmøtet var ikke mindre denne gangen. Betjeninga var opprørt over at folka de hadde valgt kunne svikte dem så åpenlyst og anbefale et så usselt tilbud uten en gang å ha fått mandat til det. De ville ikke høre på



### FORSKJELL PÅ FOLK

*Sporveiens administrasjonsbygg på Tøyen er luksuriøst utsmykket med dyre kunstverker*

*Betjeninga må nøye seg med kummerlige oppholdslokaler, som denne hvilestua på Ullevål.*

andre enn Grefsen-gruppas formann som hadde holdt seg til oppdraget fra forrige nattmøte. Resten av komiteen ble møtt med tilrop og piping og kom til slutt ikke til orde.

Da det ble klart at medlemmene krevde aksjon hvis ikke Sporveien innvilga krava deres, erklærte flere gamle «tillitsmenn» at de ikke ville være med på «ulovligheter», og forlot møtet. Men hvis de trodde at dette kunne svekke medlemmenes enighet og kampvilje, tok de skammelig feil:

Nattmøtet krevde nytt medlemsmøte i arbeidstida – dvs. arbeidsnedleggelse – søn-

dag 8. mars, hvis Sporveien utsatte eller nektet forhandlinger med det nye utvalgte møtet valgte.

### KRAVA MÅ FREMMES STRAKS

Lederne i Norsk Kommuneforbund (NKF) kunne ikke gå åpent imot et så å si enstemmig krav fra et medlemsmøte. Derfor måtte forbundet «anerkjenne» forhandlingsutvalget. Samtidig fikk de pressa noen av sine egne folk inn.

Ingen i sporveisbetjeninga tror «anerkjennelsen» kom fordi NKF-pampene støtter medlemmenes krav. Folk på grunnplanet skjønner godt at det bare er nattmøtenes faste besluttomhet som har tvunget en serie høyst motvillige pampere til å «seile med strømmen». Denne seilassen kaster de seg ut i bare i håp om å kunne *demme opp* strømmen seinere. Forhalinga har begynt allerede (se egen artikkel).

Men de medlemmene i forhandlingsutvalget som ble valgt på siste nattmøte vil fortsatt arbeide i nær kontakt med folka på grunnplanet. Alle forsøk på å motarbeide medlemmenes krav vil straks bli lagt fram på nye møter. Slik kan hele sporveisbetjeninga sammen ta de forholdsregler som blir nødvendige.

Det er bare raske og direkte innrømmelser som kan hindre aksjon – *streik* – ved Oslo Sporveier nå. Betjeninga har lært at det nytter å holde fast ved rettferdige krav – tross all motstand, lurerier fra Sporveis-administrasjonen og svik fra slike «tillitsmenn» som ikke var tilliten verdt. Hele betjeninga står alle som en samla bak krava:

**FULL KOMPENSASJON FOR  
ALL FORETATT RASJONALISERING!  
AVVIS ALLE UTSETTELSE!**



## ARBEIDERKLASSEN TRENGER ET REVOLUSJONÆRT PARTI

I dag opplever vi et kraftig oppsving i arbeiderklassens kamp også her i Norden. Kiruna-streiken og mange liknende aksjoner har åpna mange øyne for nødvendigheten av å føre kamp for arbeidernes klasseinteresser. Gamle myter om «velferdssamfunnet» og «arbeiderklassens borgerliggjøring» er trampa ned i søla av demonstrerende og streikende arbeidere. På samme tid har de avslørt LO-pampenes rolle som godt betalte leiesvenner for monopolkapitalen. I sin kamp mot forverra arbeidsforhold har sporveisbetjeninga i Oslo gjort tilsvarende erfaringer: De fleste «tillitsmenn» har i realiteten gått bedriftsledelsens ærend.

Med kamp for krav om forbedringer kan vi *begrense* arbeidskjøpernes profitt

og *tilbakevise* enkelte rasjonaliseringstiltak. Men streiker alene kan aldri avskaffe kapitalistenes makt til å gjøre profitt på arbeidernes slit. Det kan bare *den sosialistiske revolusjonen*. Hele det arbeidende folket med arbeiderklassen i spissen kaster da av seg det kapitalistiske åket. Gjennom den sosialistiske revolusjonen legger arbeiderklassen grunnlaget for å opprette sin egen stat – *proletariatets demokratiske diktatur* – der all utbytting, all profitt er avskaffa for godt.

Men all erfaring viser at det er *umulig* å vinne seier i arbeiderklassens revolusjonære kamp uten en fast og enhetlig ledelse. Overløperne i SF- og NKP-ledelsen har vist seg ubrukelige til å lede kampen. Derfor må arbeiderklassen sjøl skape seg et

parti som kan føre an i kampen for dagskrava og forbinde denne med de større politiske oppgavene.

Et marxist-leninistisk arbeiderparti skal være en generalstab som behersker alle former for kamp. Bare dette partiet kan lede arbeiderklassen fram til endelig seier over monopolkapital og alle reaksjonære. Uten et parti av kommunistisk type som er væpna med marxismen-leninismen-Mao Tsetungs tenkning, vil alle verdens streiker bare bli spredte aksjoner.

Det finnes ikke noe marxist-leninistisk arbeiderparti ennå i Norge. Derfor er den viktigste oppgaven for alle progressive arbeidere i sporveien å forene seg med andre progressive arbeidere til felles innsats for å skape det marxist-leninistiske arbeiderpartiet!

# SPORVEIEN TJENER KAPITALEN

## Betjening og trafikanter-felles interesser

En del vanlige misforståelser:

1. »Sporveien eies av kommunen. Det betyr at vi arbeider i trafikantenes tjeneste, at Sporveien tjener folket og eies av folket.»

Svar: Det er for så vidt riktig at Sporveien arbeider til gagn for alle trafikanter. Men også ved private bedrifter skaper arbeiderne verdier som er til gagn for alle bedriftens kunder. Sporveien har ingen særstilling her.

Historia viser at Oslo kommune ikke overtok eiendomsretten til Sporveien for å drive

bedriften «i folkets tjeneste». De første elektriske sporveiene ble drevet privat under høykonjunkturen de første 10-åra i dette århundret. Kommunen hadde flere høve til å kjøpe ut de private. Men dette skjedde først i 1924, etter at de private sporveiene fikk underskudd p. g. a. krisa. Ved å overta drifta, tok kommunen på seg å dekke dette underskuddet – ikke for å gagne publikum, men for å spare kapitalistene for tapet.

De private kapitalistene hadde stor mistro

til offentlig drift den gang. Derfor beholdt de 49 prosent av aksjene i Sporveien. Først midt i ei ny krise – 1934 – blei det enighet om at Oslo kommune måtte bære tapene helt aleine. I etterkrigstida har Sporveien hatt årvisse underskudd.

2. »Siden Sporveien går med underskudd, må billett-takstene være for lave, og utgiftene – bl. a. lønningene til betjeninga – for høye. Er ikke sporveibetjeninga verdt den lønna de får?»

Svar: Sporveien hører til samme type foretak som f. eks. jernbaner, veier, skoler og sykehus. Alle disse gjør et helt nødvendig og svært nyttig arbeid. Allerede den gang drifta var privat, var det enighet om at sporveier o. l. måtte regne med langt mindre profitter enn gjennomsnittlig – stundom med rene tap. Men bedrifter som stadig går med tap, kan ikke stå lenge i privat eie. Derfor må de drives offentlig.

Betjeninga er sjølsagt ikke skyld i underskuddene. Det ville bli umulig å få folk under de luse lønningene som tilbys i dag. Rasjonalisering kan minske underskuddet litt. Men å fjerne det helt ville kreve en kraftig øking i billettprisene – nesten en fordobling. Kapitalistene måtte i så fall gi lønnsøking for å dekke litt av arbeidsfolks økte transportutgifter. Kapitalens utgifter ville øke.

Men når kommunen dekker underskuddet, sparer de bedriftseierne for dette. Det blir skattyterne – folket sjøl – som må bære kapitalens tap. Sporveibetjeninga blir på-

tvunget en ekstra byrde gjennom lav lønn og hard rasjonalisering i tillegg til det de betaler gjennom skatten. Dette betyr sjølsagt ikke at arbeidet deres er lite verd, men bare at de må bære en uforholdsmessig stor del av de byrdene kapitalistene velter over på hele folket.

3. »Krever vi større lønn av Sporveien får folk det bære igjen i form av høyere skatter, avgifter og billett-priser.»

Svar: Dette er heller ikke riktig. Oslo er en rik kommune. Den bruker store summer på mye mindre viktige ting en kollektiv transport. Med reduserte luksus-utgifter f. eks. til representasjon, kan kommunen med letthet dekke en lønnsøking til sporveibetjeninga uten skatteøkning. Når den kommunale sporveiledelsen sier noe annet, er dette bare for å skape en falsk motsetning mellom sporveibetjeninga og resten av det arbeidende folket.

Bedre arbeidsforhold for sporveibetjeninga ville gi større trafiksikkerhet. Trafikanter og betjening har felles interesse av å unngå trafikkulykker.

Kapitalistene kan ikke klare seg uten billig transport av den arbeidskrafta de utbytter. Kommunen – borgerstatens lokal-administrasjon – skaffer dem dette. Det blir billigere, fordi arbeiderne sjøl må betale gjennom skatten. Var det rett, skulle sjølsagt kapitalistene betale aleine for en ordning de hoster størst fordel av. Væpna med dette kravet må betjeninga og trafikantene sammen avvise alle forsøk på å skape falske motsetninger dem imellom.

## RØD ARBEIDERFRONT 1. MAI

Den kampen sporveibetjeninga i Oslo fører mot forverra arbeidsforhold er en del av det allmenne oppsvinget for klassekampen i Norden. Sporveibetjeninga hører til arbeiderklassen. Derfor må de slutte seg til kampen for et skikkelig lønnsoppgjør, kampen mot momsen og mot den allmenne forverringa av leveforholda.

Det marxist-leninistiske tidsskriftet *Røde Fane* har lagt fram et forslag til et punktprogram for en Rød Arbeiderfront på arbeiderklassens tradisjonsrike kampdag 1. mai. De påpeker at vi må danne front mot monopolkapitalens rasjonaliseringsframstøt og mot LO-pampenes forsøk på å sabotere lønnsoppgjøret.

Gjennom kampen mot forverra arbeidsforhold har sporveibetjeninga erfart at det på skapes enhet på grunnplanet. Ubrukelige tillitsmenn må fjernes, ellers

blir det ingen effektiv kamplinje. Alle ærlige og klassebevisste arbeidere i Sporveien må derfor gå inn for *Røde Fanes* forslag: Rød front 1. mai, uten innblanding av partipolitikk! Sporveibetjeninga kan umulig gå i LO-pampenes tog. De kan ikke gå side om side med folk som går inn for nettopp det klassesamarbeidet som nattemøtet har avvist.

**FULL KOMPENSASJON FOR RASJONALISERINGA!**

**TIL KAMP FOR ET SKIKKELIG LØNNSOPPGJØR!**

**STØTT KRAVET OM 25 % LØNNSØKING!**

**FORTSATT KAMP MOT MOMSEN!**

**AVVIS KLASSESAMARBEIDET! RØD ARBEIDERFRONT 1. MAI!**

## Vekk med korruperte "tillitsmenn"

### INTERVJU MED EN BUSS-SJÅFØR

– Kampen for bedre og mer menneskelige arbeidsforhold er reist, sier en av buss-sjåførene på Bjølsen til *Klassekampen*. Det er enighet blant Sporveiens betjening om at kravene om kortere arbeidstid og delvaktene mest mulig vekk, er hovedsaka ved forhandlingene.

– Da Sporveiene gikk over til enmannsbetjening på bussene, var flertallet av sjåførene for dette, fordi det betydde en liten reduksjon av arbeidstida og litt høyere lønn. I virkeligheten har vi ikke fått noen kompensasjon for enmannsbetjeninga. Da vi hadde billettører, gikk det flere busser i timen enn det gjør nå. I dag er kjøretida alt for knapp.

Dessuten er antallet billettsalg, – dvs. steder der vi kjøper de billettene vi trenger, redusert. Dette fører til at vi må bruke av fritida for å skaffe billetter før vi kan begynne på ruta.

### KRAV OM KORTERE ARBEIDSTID

Den knappe kjøretida medfører dessuten at vi så og si aldri får den tida vi skal ha til spisepause. Tidsskjemaet er alt for stramt, det blir et evig jag, og vi blir stresset alle mann. Belastningen på bussene er også stor, og vi kjører faktisk med større last enn vi har lov til. Når bussen er fullstappet, har vi ingen som helst kontroll med utgangsdøra bak. Vi må bare ta sjansen på at folk har kommet seg ut før vi smeller den igjen – og vi sitter faktisk og venter på at noen skal skrike at de er fastklemt! Skjer det noe er sjåføren ansvarlig. Men klager en, og ber tillitsmennene ta opp saka, svarer de at det er tull, at det er fullt mulig å holde kjøretida osv. Kort sagt, de gjør ingen ting.

Nå heter det riktignok at vi kan skrive overtid på det vi eksempelvis taper av spise-pausen. Men vi er ikke interessert i å skrive overtider på 5–10 minutter. Vi er interessert i å ta den spise-pausen vi har krav på.

### NEI TIL DELTE SKIFT

Men det er ikke bare kjøretida som er knapp. Overgangen fra et skift til det neste er hard, og vi har delte skift som er nært opp til 12-timers grensen. I det hele tatt bruker Sporveien overenskomsten maksimalt. Det blir ikke snakk om å ha den som en veileder, – tvert imot. En annen ting som også illustrerer den økte utbyttinga gjelder det vi kaller «T-dagene». De skal erstatte helligdager som går tapt p. g. a. skiftarbeidet. Vanligvis har vi krav på to «T-dager» i året. Tidligere var det mulig sjøl å få et ord med i laget, og ta disse dagene når det passet en sjøl best, men det er det slutt med nå. Hvordan dette utnyttes, fikk en kamerat av meg erfare. Han kjørte nyttårsaften til klokka halv tre på morgenen, og fikk så fridag på første nyttårsdag.

### SJEFENE «FIKSER» FRIDAGENE

Det samme er forsåvidt tilfelle når det gjelder vår 4. ferieuke. Sporveien bestemmer når vi skal få den. Men sjefene er flinke til å ordne for seg sjøl. Personalsjefen fikk f. eks. sin ferieuke før påske, og får seg en riktig fin langferie med påskedagene i tillegg.

Veskekontrollen er også blitt et slags skjult rasjonaliseringstiltak. Vi har inntrykk av at den gjerne settes i gang når Sporveien har nok folk. Om det da mangler en del i veska, kanskje forårsaket av en feilveksling, kan det bli sparken for vedkommende.

– Men betjeninga har tillit til de folka de sjøl valgte inn i det forhandlingsutvalg som nå er i gang?

– Det har de ubetinget. Vi vil støtte opp om forhandlingsutvalget så lenge det står på nattemøtets linje. Samtidig er vi sjølsagt klar over at NKF's representanter i utvalget vil forsøke å barbere våre vedtak.

### »TILLITSMENN» – AGENTER FOR BEDRIFTEN

– Hva med forholdet til tillitsmennene?

– Det kan trygt slås fast at de ikke har medlemmenes tillit. Stemningen har lenge vært slik at flere av arbeiderne har vært på nippet til å melde seg ut av fagforeningen, fordi de har følt at de absolutt ingenting har igjen for å betale kontingenten på 36 kroner.

– Sjø om betjeninga ved bussene og trikkene også har sine separate krav, er det altså bedring av arbeidsforholdene med nedskjæring av arbeidstida som står som det sentrale. Hvordan mener du at samholdet mellom arbeiderne kan styrkes og kravene settes fram med størst mulig slagkraft?

– Det mener jeg både kan og må skje bare gjennom at vi kvitter oss med alle ubrukelige tillitsmenn som rett og slett opererer som agenter for bedriften, sier buss-sjåføren til *Klassekampen*.



## NKF forhaler krava

*Klassekampen* har kontakta formannen i Oslo Sporveibetjeningens Forening, Alf Brønnum. Han var en av de som fikk mistillit på det siste nattemøtet. Ved Kommuneforbundets (NKF) hjelp har han nå kommet inn i forhandlingsutvalget på nytt. Han er meget knapp i sine opplysninger til *Klassekampen*.

– NKF har overtatt forhandlingene nå. Vi har bundet oss til å la alle eksterne opplysninger gå gjennom forbundet.

Oslo-sekretær Lorange Berg i NKF har heller ikke stort mer å fortelle:

– Det første møtet med Sporveien hadde vi 7. mars. I tida deretter har utvalget konkretisert krava. Generelt kan vi si de gjelder forbedringer i arbeidstid, f. eks. avskaffing av delte skift i helgene. Krava ble sendt bedriften 18. mars.

– Kan du si noe om tidsramma for forhandlingene videre?

– Det er vanskelig. Administrasjonen må få den tida de trenger til å beregne sine om-

kostninger hvis de gjennomfører krava. Det kan bli nødvendig med total omlegging av alle tjenesteplaner. Når vi begynner å dra i en ende, kan hele systemet rakne, og det tar tid å sette det sammen i et nytt mønster. – Vi venter de første realitets-forhandlingene like over påske, men deretter er det umulig å si hvor lang tid det kan ta.

Lorange Berg skal nå lede forhandlinger for de over 1000 i sporveibetjeninga. Han har svært lett for å finne «rimelige» påskudd til utsettelse. Tankegangen synes å være: »Over påske har gemyttene kjølna litt. Seinere vil betjeningas spesialkrav drukne i det generelle tariffoppgjøret.»

Betjeninga må sjøl bekjempe slike forhalingsforsøk. De må følge grundig med i forhandlingenes gang, slik at de kan reise protest ved første tegn til innrømmelser eller utsettelse. Parolene må være:

**INGEN FORHALING AV KRAVA!  
FULL KOMPENSASJON SNAREST!**



## KLASSEKAMPEN

marxist-leninistisk arbeideravis

*Klassekampen* utgis av ei gruppe marxist-leninister. Den kommer ut månedlig inntil videre.

*Klassekampen* får stadig flere lesere. Enkeltabonnement koster kr. 12, gruppeabonnement (min. 5 stk.) kr. 10 pr. ab. og kan tegnes ved å sende penger til *Klassekampen*, marxist-leninistisk arbeideravis, Boks 2 Tveita, Oslo 6. Postgiro 20 66 99.

*Klassekampen* er ei avis av og for arbeidsfolk. Disse artiklene er et utdrag av det stoffet som vil bli tatt opp i neste nummer av *Klassekampen*.

Vi håper at arbeidsfolk i Sporveien vil ta opp det vi skriver til diskusjon og kritikk.

Dersom det er noen som mener at vi har lagt for liten vekt på eller utelatt viktige saker, eller som ønsker å kommentere artiklene, så tar vi gjerne inn innlegg i seinere nummer av avisa.

Redaktører og ansvarlige utgivere:  
Sigurd Allern og Finn Aasheim  
adr. Observatorieg. 12, Oslo 2.

Trykt i offset hos  
A/S Duplo-trykk