

OSLO SPORVEISBETJENINGS ORGANISASJONER

GJENNEM 40 ÅR



Foreningens nye fane,
innviet nyttårsnatt 1934—35.



ARNE ORDING

OSLO SPORVEISBETJENINGS
ORGANISASJONER GJENNEM

40 ÅR

UTGITT AV
OSLO SPORVEISBETJENINGS FORENING

AASENS BOKTRYKKERI — OSLO 1934

FORORD

Nærværende beretning omfatter:

| | | | |
|--|---------|------|------|
| 1. Kr.a elektr. spov. forening | stiftet | 25/7 | 1894 |
| 2. Kr.a spov. selsk.s funksjonærforening | — | 17/9 | 1895 |
| 3. Kr.a komm. sporveis funkt. forening | — | 20/1 | 1900 |
| 4. Sporveiens vognvaskerforening | — | 1/6 | 1913 |
| 5. Kr.a og omegns sporveisarbeiderforening | — | 5/5 | 1917 |
| 6. Østensjøbanens forening | — | 1/10 | 1929 |

Nr. 2 og 3 blev sammensluttet pr. 1/10 1905.

Nr. 1, 2 og 4 gikk pr. 1/3 1924 til sammenslutning under navnet:

Oslo Sporveisbetjenings Forening

som pr. 1/10 optok nr. 6 som egen gruppe.

Nr. 5 blev efter storstreiken 1921 opløst. Dens medlemmer som sognet til sporveiene i Oslo gikk derefter til sammenslutning med verkstedarbeiderne under navnet:

Oslo sporveisarbeideres forening.

For første gang siden sporveisorganisasjonens tilblivelse har man gjennem nærværende beretning fått en samlet historisk oversikt over dens virksomhet fra dens første tid og inntil dens 40-års milepel. Forut for dens 25., 30. og 35. års fødselsdag var man hver gang inne på den samme tanke, men det blev hver gang bare med tanken.

I anledning av passeringen av 40-års milepelen mente man at nu måtte det for alvor søkes å få istandbragt en historisk oversikt, så eftersleksen kan få litt innblikk i den motgang og de gjenvordigheter og de nesten uovervinnelige økonomiske vanskeligheter sporveisorganisasjonen hadde å kjempe med — ikke bare utad men også innad — i løpet av de første 20—30 år.

Oslo Sporveisbetjenings Forening

består på nuværende tidspunkt av en sammenslutning av flere tidligere selvstendige foreninger med hvert sitt organisasjonsapparat som med undtagelse av Østensjøbanens forenings administrasjonsmateriell er gått over i det felles arkiv.

Når den dag kommer at Oslo sporveisarbeideres forening slutter sig til fellesskapet, er Oslo sporveisorganisasjon blitt en bedriftsorganisasjon.

For å kunne skaffe et brukbart kildemateriale til beretningen, måtte det foreliggende arkivmateriale arkivmessig behandles. Dette viste sig tildels nokså mangelfullt, særlig hvad den første tid angår.

Dernest gjaldt det å finne den best skikkede mann til å påta seg det arbeide å skrive beretningen. Man var bekjent med at hr. dr. phil. Arne Ording hadde utført lignende arbeider for andre fagorganisasjoner, hvorfor man i den anledning henvendte sig til ham. Han erklærte sig villig til å påta seg dette arbeide.

Ved å opstille de innenfor angeldende tidsperiode i vårt land herskende samfundsforhold som bakgrunn har det lykkes dr. Ording i en konsis og sammentrengt form å få frem et klart billede av landets samlede arbeiderbevegelse i alminnelighet og av sporveisorganisasjonens virksomhet i særdeleshet — gjennem 40 år.

Dette arbeide er ikke beretning i vanlig forstand — det er historie — streiflys over vårt lands samlede arbeiderbevegelse — en historie som enhver som beskjeftiger sig med arbeiderspørsmål vil ha det største utbytte av å vie et grundig studium. Dette gjelder ikke minst sporveiorganisasjonen og dens studiecirkler.

Av dette arbeide vil tydelig fremgå at de forskjellige, konjunkturer, samt organisasjonens styrke eller svakhet i høy grad har vært medbestemmende faktorer enten det gjelder seier eller nederlag.

Oslo i desember 1934.

E. E. Rudlang.

Oslos og Kristianias utvikling.

Navnet Oslo betyr sannsynligvis «engsletten under åsen» — Os er det samme som vårt «ås», og «lo» betyr på gammelnorsk «engslette». Det har fra meget gammel tid, lenge før kristendommens innførelse, vært en handelsplass ved utløpet av den gamle Alnaelv, som meget senere blev kalt «Loelven». Denne handelsplass har vært brukt både av Akersbøndene og av bøndene på Romerike og Oplandene for hvem veien fra Lillestrøm, gjennem Nittedalen og Grorudpasset, var den beste adgang til sjøen. Handelen var imidlertid den gang lite omfattende, og var for en stor del en luksushandel. Den spilte ikke stor rolle for den almindelige bondebefolknings, og den ble samlet omkring bestemte markeder. Det gamle Oslo-marked ble holdt i februar fordi det dengang var lettest å komme frem på vinterføre. Det var imidlertid først kirken og klostrene som gav grunnlag for en fast bybebyggelse. Det var i middelalderen foruten St. Halvards domkirke og bispegården — det nuværende Oslo ladegård — minst fem kirker i Oslo, og dertil kom tre klostre med kirker foruten klostret på Hovedøya. Til disse kirker og klostre var det knyttet mange prester og munker, og bispen hadde en stor flokk tjener og vebnede menn. Alle disse mennesker skulde ha underhold året rundt. Kirken eide en mengde jordegods og innkrevet tiende, og det kom derfor stadig mange bønder til byen. Den gav dessuten underhold til tallrike håndverkere og kjøbmenn. Der blev også bygget en kongsgård på Sørenga, men den fikk først større betydning i det 13. århundre da kongene tok fast bopel i byene. Omkring 1250

bygget Håkon Håkonsson en befestning på Akeberg og omtrent 1300 bygget Håkon Magnusson Akershus som riktig nok oprinnelig bare har vært et stentårn og som dessuten dengang lå langt utenfor byen. Efter sagaene skal byen som bekjent være «grunnlagt» av Harald Hårdråde i 1048. Men denne tradisjon hviler på et meget svakt grunnlag.

Byen lå mellom Alnaelven og Hovinbekken som gikk omtrent der hvor Schweigårdsgate nu går. Den hadde omtrent 1300 ca. 3000 innbyggere og bare tre gater som var forbundet med ganske smale veiter. Husene var større gårder som var bygget omtrent som de store bondegårder. Borgerne hadde jorder like utenfor bygrensen, og fikk den største del av sine matvarer fra sine egne gårdsbruk. Vi kjenner 70 slike gårder som alle hadde egne navn. Borgerne ordnet selv sine affærer på ting eller «møte» hvor bare byens «husfaste» menn — det vil si de som eide egen gård — hadde rett til å møte. Efterhånden fikk imidlertid kongens representanter adskillig innflydelse fordi de krevet inn skatt og dessuten fikk dommende myndighet i straffesaker. Forøvrig var den kommunale administrasjon meget enkel, og politi og brannvesen besørget borgerne selv. Det som fantes av skole og sykepleie lå i kirkens hånd.

I det 14. årh. satte nedgangstiden inn på grunn av den stigende fattigdom i landet og på grunn av de tyske hanseaters overmektige konkurranse. Det var først og fremst kjøbmennene fra Rostock som slo under sig handelen i Oslo, men de synes forøvrig å ha holdt sig mindre isolert fra den norske befolkning enn hanseaterne i Bergen. En annen viktig grunn til Oslos tilbakegang var kirkens forfall, særlig etter reformasjonens innførelse. Byen hadde under disse forhold liten motstandskraft mot slike katastrofer som pest, krig og ildebrann, og dens innbyggerantall sank til ca. 1 500 mennesker. Under krigene i det 16. årh. viste det sig å være en stor svakhet at byen lå så langt fra Akershus, og i 1624 blev den etter en ildebrann, til tross for borgernes protest, flyttet inn under Akershus. Kong Kristian IV ledet selv utstikningen av de nye gater og gav den nye by navnet Kristiania.

I annen halvdel av det 16. årh. begynte en langsom oppgang for byen på grunn av trelasthandelens stigende betydning. Det spilte også stor rolle at man på samme tid begynte å skjære tømmeret til planker ved hjelp av vannsager. Disse sager ble anlagt ved Akerselva, ved «Sagene». Tømmeret både fra Nordmarka og Østerdalen — over den gamle vei gjennem Grorudpasset — blev ført til Oslo og som planker eller almindelig tømmer sendt til Holland og England. I den første tid lå trelasthandelen i hollendernes hånd, men i det 17. årh. begynte Osloborgerne å kjøpe egne skib og overta utførelsen selv. Efterhånden blev også det engelske markedet viktigere enn det hollandske. Det dannet sig en rikmannsklasse som på engang var trelasthandlere, skogeiere og skibsredere, en «plankeadel» som ved mange slags midler slo til sig skogen fra bøndene og som sysselsatte en stor klasse av fattige dagarbeidere. Tømmertrafikken og den begynnende pengehusholdning på landsbygden førte også til en livligere bondehandel og der dannet sig etterhånden en forholdsvis velstillet kjøpmannsstand i byen og en tallrik gruppe av fattige høkere i forstedene. Kristiania blev også sete for de viktigste sivile og militære embedsmenn, og de høiere embedsmenn dannet sammen med de store forretningsmenn en felles overklasse. Omkring 1800 hadde byen nådd et innbyggerantall på 10,000. Stigningen i befolkningen og den voksende rikdom skapte et bredere grunnlag for håndverk og småindustri, og i løpet av det 18. årh. fikk man en del små industrielle bedrifter — tobakkspinnerier, øllbryggerier og garverier.

Det gamle Christiania hadde rette gater og regelmessig bebyggelse og gatene var forholdsvis brede. Husene var, for det meste, av sten av hensyn til brannfaren. Grensene var oprinnelig sjøen, som dengang gikk helt op til Dronningensgate, Øvre Voldgate og en befestet linje, en «vold» som gikk omtrent der hvor den nedre del av Karl Johansgate går. Allerede i slutten av 17. årh. blev vollene oppgitt og torvet og kirken blev flyttet fra plassen foran det gamle rådhus — det gamle militære sykehus i Rådhusgaten — til det nuværende stortorv som dengang lå i utkanten av byen. Men

byen lå fremdeles i ly av Akershus' kanoner og virket som en festningsby. Om brolegningen av gatene heter det i Alf Colletts: «Gamle Christianiabilleder»: «Christianias gater var i gamle dager brolagt således at der gikk en åpen rennesten i midten, med heldning ned til denne på begge sider, en ordning som ikke alene innsnevret kjørebanen og på annen måte besværliggjorde ferdelsen til vogns, men også hadde tilfølge at det var vanskelig å komme tørskodd over gaten så meget mer som der ikke fantes rennestensbretter. Langs husene løp et høiere liggende fortau som enhver hus-eier brola etter sin bekvemmelighet og fra tid til annen forhøiet for å få vannet fra sitt fortau over til nabøens. Forøvrig var fortauene belemret med karnapper, bislag, vannposter, langt fremspringende kjellerhalser og trapper som innskrenket passasjen og om natten spente ben under fot-gjengerne.» Først ut i det 18. årh. fikk man ordentlige tak-renner, og rennestenene midt i gaten blev skildret som «stille-stående kloakker. Til tross for tallrike forbud fra myndighetene vedblev griser og høns å ferdes i gatene. Om kvelden var det belgmørkt og først i 1735 fikk byen sine første tral-lykter. De var imidlertid både få og skrøpelige, og byens ti vektere passet dem dårlig. Ennu i 1837 var det nødvendig for formannskapet å innskjerpé at lyktene «virkelig tennes når der er mørke aftener om almanakken endog bebuder månelys.» Byen hadde oprinnelig vannverk sammen med Akershus festning og det var fra først av bare to brønner nemlig «vandkunsten» foran det gamle rådhus og den såkalte «kjerringpost» ved det senere stortorv. I 1720-årene fikk byen et nytt vannverk med store åpne trebrønner midt i gatekryssene. Efter tidens forhold var dette et meget moderne vannverk, men de store brønnene ved gatekryssene var sjenerende for trafikken og om vinteren på glatt føre en alvorlig trussel for liv og lemmer. Dessuten var de, sier en iakttager, «ingen prydelse og deres nytte kunde alene undskylde deres heslighet.»

Bebygelsen vokste snart utenfor de gamle grenser — særlig opstod der tidlig kjøbmannsgårder og losjhuis rundt stortorvet og langs «Storgaten» hvor bøndene kom inn til

byen. Utenfor byen, på vestsiden av Akerselva, lå bymarka som strakte seg like fra Bjølsen til Skillebekk. Den var opprinnelig hele byens eiendom, men de rike borgere som hadde makten i byen, fikk etterhånden opdelt den i private eiendommer og på sine «løkker» bygget de landsteder med vakre haveanlegg. På den annen side opstod der tidlig en rekke forsteder — de eldste var Pipervika, Vaterland, Grønland, Sagene og Gamlebyen. Senere kom Hammersborg, Enerhaugen, Kampen og Vålerenga til. Her bodde den egentlige underklasse, dagarbeiderne på trelasttomtene og bryggene og tallrike småhøkere og fattige håndverkere. Forstedene lå utenfor bygrensen, og her var ingen regulering, intet vannverk og ingen brolegning, befolkningen levet i skiddenferdighet og elendighet, og var stadig herjet av pest og ildebrann.

I tiden etter Napoleonskrigene — fra 1815 til ca. 1840 — var det dårlige tider, og den gamle trelasthandel og skibsfart blev fullstendig knekket. Til gjengjeld var Christiania blitt hovedstad i et selvstendig rike, og embedsstanden og administrasjonen kom i flere årtier til å spille en ledende rolle i byens liv. Byen fikk universitetet (fra 1813) og den ble sete for storting, regjering og høiesterett. Dette viste sig også i det ytre og der blev bygget store offentlige bygninger. I 1848 blev slottet ferdig, noen år senere universitetet og Karl Johansgate og i 1866 stortinget. Strøket omkring Incognitogaten og Homannsbyen blev bebygget og blev sete for byens mektige embedsstand. Fra 1840-årene begynte en ny økonomisk opgangstid, og den moderne industri trengte inn. Det var først og fremst de mekaniske verksteder og tekstilindustrien langs Akerselva, men også andre bedrifter som Christiania Spigerverk, seilduksfabrikken og de første moderne bryggerier. I 1854 åpnes den første jernbane fra Kristiania til Eidsvoll, og byen blev centrum for hele landets jernbanennett, og for dampskibstrafikken. Den sterke utvikling av samferdselsmidlene førte til en tilsvarende vekst i byens handel, og i 40- og 50-årene grunnlegges de første store forretningsbanker. Hittil hadde byens ledende menn for enhver pris søkt å undgå forstedene og disse var på enhver måte

blitt vannskjøttet, men stillingen blev en annen efter at disse blev sete for rike industrielle bedrifter. Den økonomiske utvikling førte dessuten med sig en stadig livligere trafikk mellom byen og forstedene, og byens borgere forstod at det var uhensiktsmessig at der like ved bygrensen lå store folkerike distrikter som manglet både sundhetsvesen og politi. Særlig klart viste dette sig under de store koleraepidemiene i 1833 og 1853. Det viste sig nemlig at epidemiene fra forstedene grep over til selve byen og til den fornemme bebyggelse i vest. Der blev nu optatt et planmessig arbeide for utvidelse av byen, og ved to store hyutvidelser i 1857 og 1878 blev forstedene innlemmet i byen, og den fikk sine nuværende grenser. De verste ulemper blev etterhånden avhjulpet, og også arbeiderkvarterene fikk etterhånden kloakk, vannledning og brolagte gater. Her spilte også de politiske forhold en stor rolle. Byen hadde alltid hatt et visst selvstyre – oprinnelig gjennem et valgt «råd» og senere, under eneveldet gjennem de «eligerede menn» som blev utnevnt av kongen blandt byens rikeste menn. I 1837 blev der innført bystyre og formannskap, men stemmeretten var meget innskrenket og embedsmennene og de større forretningsfolk beholdt ledelsen av byen. I 80- og 90-årene blev stemmeretten utvidet og en stadig større del av underklassen fikk politiske rettigheter. De konservative hadde i regelen flertall i byen, men de måtte ta et visst hensyn til underklassens interesser. Allikevel vedblev det å være et krasst motsetningsforhold mellom «østkant» og «vestkant».

Industriens og handelens utvikling og byutvidelsene førte til en rask vekst i byens folketall. I 1800 var det ca. 10,000 hvortil kom ca. 3000 i forstedene, og det vokste langsomt inntil omkring 1840. Da begynte imidlertid en rask vekst, og etter den siste utvidelse i 1878 var folketallet vokset til 120,000. Veksten fortsatte i de følgende år og i 1900 var tallet nådd opp til 227,000. Tidligere hadde det ikke vært stort behov for samferdselsmidler innenbys. Fattigfolk bodde i nærheten av sitt arbeidssted, og de bedrestillede hadde selv hest og vogn, eller de kunde leie en vogn av en av byens leiekusker hvis de skulde ut til et av landsstedene utenfor

byen. Innenfor byen var avstandene ikke større enn at man kunde gå dem på et kvarters tid og folk hadde god tid. Men den nye by skapte helt nye problemer. Mange mennesker bodde langt fra sitt arbeidssted og langt fra forretningene i byens centrum, og eftersom handelen blev livligere og pengehusholdningen slo helt igjennem, blev også persontrafikken livligere. Storbylivet skapte en trang til rekreasjon i skog og mark, og i 80-årene begynner utfarten til Bygdøy, Holmenkollen og Nordmarka. Det opstod et behov for hurtig og billige samferdselsmidler, og dette var bakgrunnen for innførelsen av sporveien.

De første sporveier.

Før sporveien blev åpnet i 1875, var hestedrosjene og et par store hesteomnibusser de eneste offentlige befordringsmidler i Kristiania. Vognmannstrafikken begynte å anta ordnede former i 1830-årene da endel tohjulede gigger blev stasjonert på «Stortorvet». I 1860-årene blev trafikken og takstene regulert ved politivedtekter. Men hestedrosjene kunde aldri bli noe folkelig befordringsmiddel; de var både for tungvinte og for dyre. De store hesteomnibusser falt billigere å bruke, men de slo aldri riktig igjennem i Kristiania slik som de gjorde f. eks. i Kjøbenhavn. De store vognene blev for tunge for hestene i de bakkete gatene.

De første sporveier blev anlagt i Amerika i 1850-årene og i 1862 blev den første sporvei åpnet i Kjøbenhavn. Til å begynne med blev vognene trukket av hester, men allikevel var de et stort fremskritt fra omnibussene, fordi vognene gled så meget lettere på skinnene. Senere blev hestene skiftet ut med damp eller elektrisitet som drivkraft.

I 1868 hører vi første gang om planer for en sporvei i Kristiania. Ingeniør Vogt sender inn andragende om å få konssjon på anlegg av sporveier fra Homansby til Gamlebyen, men formannskapet avslår det.

Først i 1874 fikk A/S Kristiania sporveisselskap konssjon på anlegg og drift av sporveislinjene Torvet—Homansby — Torvet — Oslo, og Torvet—Vestbanen. En rekke bestemmelser i konssesjonen vidner om at formannskapet var noe engstelig ved å gi sin tilslutning til dette moderne foretakende. Man var redd for at skinnene skulle virke ødeleg-

gende på den almindelige trafikk i gatene. I konsesjonen blev derfor alle forholdsregler tatt for å sikre sig mot dette. § 24 bestemmer: «Om Vinteren naar den for Brugen av Sporveien fornødne Rengjøring af Skinnerne vilde virke forstyrrende paa den almindelige Trafik ved at ødelægge Slædeføret eller paa anden Maade besværliggjøre Fremkomsten i Gaderne, — bliver Sporvognene at ombytte med hensigtsmæsige Slædevogne, — —».

En paragraf som nu virker temmelig forbløffende er § 26 som sier: «Det er ikke tilladt Sporvognene at forlade Skinnerne og kjøre ut paa Brolægningen eller Veien.» Den gang virket bestemmelsen ikke overflødig; vognene var små og lette i den første tid, og hadde en utpreget tendens til å hoppe av skinnene i kurvene, tiltross for forbudet.

6. oktober 1875 åpnet Kristiania sporveiselskap trafikken. Hele sporveislengden var 8 km. Det var timinuttlige ruter, vognene stanset ikke ved faste stoppesteder, men ved alle gatekryss hvor det ble gitt signal. Betalingen var bare 10 øre for turen. Sporveien ble med en gang et virkelig folkelig befordringsmiddel. Den ble brukt av alle samfundslag, og der fantes ikke 2. og 3. klasse som på toget. Passasjerantallet var stadig stigende. I 1881 var det 849,367, i 1891 var det 1,422,893.

Ganske visst led den første sporvei som nevnt av mange mangler. Det hendte ofte at passasjerer og andre tilfeldige tilskuere måtte hjelpe til med å få vognen op på sporet igjen når den var hoppet av skinnene. Men folk var vant til uregelmessigheter ved vognmannstrafikken og krevet ikke slik presisjon som det nu fordres.

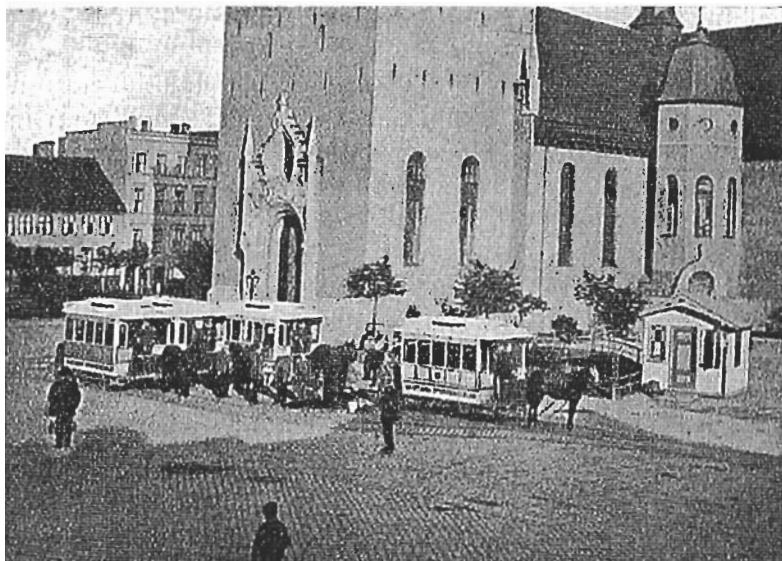
De første sporveiskusker følte sig også mere som en slags vognmenn. I nesten hele hestesporveiens tid var de alene på vognen. Passasjerene la sin tiore i en betalingskasse bakerst i vognen, og kusken kunde ved hjelp av et sladderspeil holde øie med at alle betalte.

Alt i alt hadde sporveiselskapet til å begynne med et personale på 60 kusker. Ved hestesporveien blev det mest ansatt forhenværende kusker eller bondegutter som var gode hestekarer og som hadde kjenninger blandt funksjonærerne.

Efter at den elektriske sporvei var dannet, ansatte man mest underoffiserer fordi de var vant til å bære uniform, og hadde fått inn endel militær disiplin. I de første år var forholdet til de overordnede imidlertid ikke så stramt som det senere blev. Arbeidstiden var til å begynne med forholdsvis rimelig. Vognene kjørte sent ut om morgen, og kjørselen stanset tidlig om kvelden.

Like fra hestesporveien blev anlagt, kom det stadig krav om utvidelse. Det tok dog næsten tyve år før noen virkelig utvidelse fant sted, og da var den tekniske utvikling gått videre. Nu gjaldt det anlegg av elektrisk sporvei. De nye konsesjonsandragender blev innsendt til Kr.a magistrat i 1881 av ingeniørene Heyerdahl og Fenger-Krog som hadde studert slike anlegg i utlandet. Diskusjonen om saken trakk ut i flere år. I formannskapet og i pressen blev det levert en lang rekke innlegg for og imot. Man var redd for at de elektriske ledninger skulde falle ned så folk fikk den elektriske strøm gjennem sig, eller at de kunde bli årsak til brand. I det hele reiste det sig en storm av innvendinger mot ledningsnettet i gatene både ut fra et estetisk og praktisk synspunkt. Men magistraten overvant til slutt sine skrupler og meddelte Kr.a elektriske sporvei konsesjon på anlegg av elektrisk sporvei fra Majorstuen over Briskeby til Østbanen, og fra Østbanen gjennem Drammensveien forbi Skillebæk til bygrensen. Sporveislengden var næsten 6 km.

Magistratens innstilling gir et innblikk i de diskusjoner som var blitt ført, og de innvendinger som hadde gjort sig gjeldende. Det heter bl. a.: «Luftledningenes Stolper og Traadnet ville formentlig naar det Hele skal blive tilstrækkelig solid, og der i tilbørlig Grad skal anvendes Isolatorer og Beskyttelsestraade, blive noget uskjønne; man vænner sig imidlertid snart til det hele. Arrangement saa at det ikke længere støder Øiet. Skulde en Arbeidstraad falde ned, og en Person da komme i Berøring med den vil han faa et elektrisk Stød med indtil 500 Volts Spænding, hvilket kan være ubehageligt nok, om det end ikke medfører Døden. Det er imidlertid lidens Sandsynlighet for at et saådant Uheld skal ske naar Traadnettet er forsvarlig anbragt, og det er saavidt



Fra hestesporveiens dager.

vides endnu ikke, hverken i Europa eller i Amerika, indtruffet et Tilfælde hvor nogen er kommet alvorlig til Skade ved elektriske Sporveie. Sandsynligheten for at man kan blive skadet av en Sporvognhest, er vistnok ligesaa stor som Sandsynligheten for at en Arbeidsledning skal falde ned. Der er selvfølgelig Fare for, at Telefonledninger skulle falde ned paa Arbeidsledningen, hvorved Strømmen ledes ind i Telefonapparatene, men man maa søge at sikre sig herimod ved Anbringelse av Sikkerhedstraade. Der er, som før nævnt, Ubehageligheder ved, at den gjennem Jorden tilbagegaaende Strøm virker forstyrrende paa Telefonlinjenes Jordforbindelser, men dette maa man modvirke ved en god Kobberforbindelse i Sporet og ved at skaffe Telefonerne Tilbageleddnings-traade, hvor det er nødvendigt. Det kan vel blive vanskeligt paa enkelte Steder at faa væk inducede Strømme, men deres Virkning kan i ethvert Fald gjøres saa liden, at Tale paa Telefonnettet ikke forhindres.

Traadnettet kan i flere Tilfælde blive generende for Brandvæsenet, der derfor maa være berettiget til at kappe

Ledningerne, hvor det tiltrænges, hvorhos Systemet maa være forsynet med Strømbrydere paa forskjellige Steder, saa at Strømmen med Lethed kan avstænges, hvor det under Ildebrand behøves, i hvilken Anledning hver Brandvogn maa være forsynet med en Skjæretang samt Nøgle til Strømbrydernes Kasser. Den elektriske Sporveisdrift medfører paa den anden Side mange og væsentlige Fordele. Vognene, der altid gives et meget elegant Udstyr, oplyses med Glødelamper, i Regelen 3 inde i Vognen og 1 over hver Platform, og have gode Fjedre samt sterke Bremser, gaa lydløst, hurtigt og sikkert saavel i Kurver som paa rette Linjer; deres Fart reguleres let og hurtigt, og de kunne stanse næsten momentant. Kusken eller Vognens Fører, der ikke behøver at passe nogen Hest, har fra sin Platform fri Udsigt over den foranliggende Gadestrækning, saaat ingen Ulykke bør kunde finde Sted under Kjøringen. De elektriske Dynamoer i Kraftstationen og Motorerne arbeider sikkert og fordrer lidet Tilsyn, og Traadnettet bevarer sig godt, naar det er forsvarligt anlagt. Kjørselen paa elektriske Sporveie foregaar saaledes behageligere, sikkere og hurtigere end paa Hestebaner, og naar hertil kommer at de elektriske Baner have en langt større Evne til i paakommende Tilfælde at forøge Transportevnen, idet flere Vogne sammenkobles, vil det let kunne forstaaes, at de ere meget populære blandt Publikum. Der kan dog være fare for Vogne med Luksusheste, som ikke ere vandte til at se en saadan Vogn bevæge sig uden Hest, og ved Frankfurt—Offenbacherbanen mødte vi en Ekvipage hvor Kusken var steget av og holdt Hestene. Man er ved disse Baner fri for den av Sporveishestene forårsagede Slitage paa og Forurensning af Banelegemet, og man er fri for det Syn av Sporveishestenes Anstrengelse, specielt naar de skulle sætte svært belastede Vogne igang. At Sporvognskusken, der kun behøver at dreie paa et lidet Rat for at regulere Farten og er fri for at passe Hest, har lettere for at skjøtte sine øvrige Forretninger, er selvsagt.»

Efter de årelange diskusjoner blev saken endelig bragt i havn ved at konsesjonen blev gitt, 19. mai 1892, men nu reiste det sig protest på et annet hold. Alle tekniske fremskrift

møter motstand fra de lag av samfendet som representerer et mere tilbakeliggende teknisk trin, og som derfor ser sig truet i sitt erhverv av de nye opfinnelser. Vognmennene blev engstelige da de skjønte at den elektriske sporvei skulle bli virkelighet. Den 26. januar 1894 sammenkalte Kr.a Vognmannsforening et stort protestmøte i Casino. Foreningens formann redegjorde for spørsmålet, og så fulgte en lang rekke innlegg fra vognmennene. Til slutt blev styrets forslag til protestresolusjon til Kristiania magistrat og formannskap enstemmig vedtatt. Skrivelsen lyder: «I anledning av at den elektriske sporvei her i Kristiania i den nærmeste fremtid skal begyndé sin virksomhet, har en flerhet av byens bedste vognmænd og saavidt vites ogsaa Kristiania Brandvæsen under forsøksdriften prøvet sine hester for i tide at søke dem vænnet til den elektriske sporveisdrift. Saagodtsom samtlige hester, der ellers aldrig har visst av skyhet, er imidlertid løpet løpsk, da disse forsøk gjentagne ganger har været anstillet med samme uheldige resultat, er det derfor liten eller ingen utsigt til at hestenes skyhet for nævnte sporvei med tiden skal forandre sig, likesom det paa samme tid praktisk talt, vil være umulig at undgaa den elektriske sporvei, da den ialfald delvis er lagt i de med heste mest trafikerte strøk i byen; vi skal saaledes blot nævne Drammensveien og Bogstadveien, som er de eneste kommunikasjoner med Bygdø og Holmenkollen.

Det vil saaledes paa grund herav, hvad erfaring andet stedsfra ogsaa viser, med den elektriske sporveisdrift stadig være forbunden en uberegnelig fare for liv og gods for Kristiania vognmænd og private hesteeiere og for byens indvænere i det hele tatt.

Det kan imidlertid neppe være tvilsomt at Kristiania elektriske sporveisanlæg, som likefrem forårsaker denne stadige fare for liv og gods, ogsaa maa være sig bevisst de tap, det utsætter borgerne for, ved igangsættelse av en i og for sig saa farlig bedrift, og vil bli ansvarlig for disse eventuelt opstaaende tap.

Da det vel neppe nu gaar an fuldstændig at negte driften, bør der dog til betryggelse for borgerne og de store værdier

som staar paa spil, foretages hvad gjøres kan, for at tapet kan bli saa lite som mulig.»

Vognmennene var redde for helt å få ødelagt sin kjørsel ved at hestene blev sky; men bak denne frykten lå den store redsel for å bli helt overflødigjort av det nye befordrings-middel. Så grep de til det velkjente middel — å optre som samfundets forsvarere overfor de farlige nymotens innretninger.

Noe forslag til løsning av de vanskeligheter som de peker på, greier de ikke å komme med. De prøver bare å skremme sporveisselskapet og magistraten ved å peke på de store erstatninger de kan komme til å måtte utbetale. Protesten fikk ingen betydning for sporveisanlegget. Hestenes skyhet overfor sporvognene var heller ikke så vanskelig å overvinne som vognmennene hadde hevdet. I den første tid var det ganske visst mange hester som løp løpsk. En innsender i «Dagbladet» foreslår en gang å sette en utstoppet hest foran på vognen for å gjøre den mindre avskreckende.

Efter åpningen av den elektriske sporvei blev det en tid utover opført de rene cirkusforestillinger oppe ved Majorstuen. Der kjørte byens hesteeiere frem og tilbake for å venne hestene til de nye vognene som kunde gå uten deres hjelp. De gamle hestene overvant aldri helt sin skyhet, men det tok ikke mange år før det var kommet en ny hestegenerasjon som innlemmet trikken i sin verden med samme selvfølgelighet som Kristianias befolkning gjorde.

Den 2. mars 1894 blev den elektriske sporvei åpnet. Hele Kristiania var på benene å for se de elegante nye blå vognene gjøre sin første tur gjennem byen. Avisene gir lange beretninger fra åpningen av «Trikken». Fem vogner med innbudne forlot Østbanen kl. 12. Gjennem flaggsmykkede gater, proppfulle av folk, kjørte de op til kraftstasjonen på Majorstuen. Engstelsen over det nye kjørerøi har allerede gitt sig. «Aftenposten» sier at alle gjestene fulgte med interesse «den Præcision, Nøiagtighed og Lethed hvormed det smukke Materiel manøvreredes af det vel indøvede Personale, — Hurtig og sikkert uden Spor af Feilgreb, Stansninger eller Uhed af anden Art gled Vogn efter Vogn op mot sit Maal. KjørseLEN

var behagelig, jevn, uden Rystelser, i alle Døle tilfredsstilende, og i Løbet af 15 à 20 Minuter tilbagelagdes den temmelig lange Strækning fra Østbanestationen til Majorstuen.»

Dagen efter blev den elektriske sporvei åpnet for almindelig trafikk, og de første dagene kjørte vognene fullpakket hele dagen. Det hendte at de hadde vanskelig for å komme op stortingsbakken når de var for tunge og samtidig meget av den elektriske kraft var beslaglagt av andre vogner på linjen. I stortingsbakken stod det derfor fullt av folk hele dagen for å se hvordan trikken greiet bakken.

Kjørselen gikk ikke alltid så glatt og lettvint som «Aftenposten» hadde skildret den. En rekke praktiske forbedringer måtte til før det hele kunde gå uten hindringer. For det første opstod det stadig feil ved det elektriske materiell. Kra elektriske sporvei var en av de første i sitt slag i Europa, så mange av de tekniske apparater var ennå ikke uteksperimentert. De bambusrør som var anbragt på kjøretråden for å beskytte mot nedfallende telefontråder, falt stadig ned og måtte erstattes med nye. Til sist blev de skiftet ut med et beskyttelsesnett av jerntråd som var forbundet med jerdledning. Dette beskyttelsesnett blev i begynnelsen stadig årsak til kortslutning. Det var nemlig anbragt for lavt, så kontaktstangen slo op i beskyttelsesnettet når den blev avsporet fra kjøretråden. En slik avsporing av kontaktstangen forekom stadig når vognen kjørte fra hovedsporet inn på vikespor eller omvendt. I de første år var linjen enkeltsporet, så vognene bare kunde passere hverandre ved hjelp av vikespor. Vognavsporinger hørte også med til trikkens barnesykdommer. Særlig når det regnet så sporene var våte og rillen fyllt av søle, hoppet vognene stadig av sporet i kurvene. Det hendte at de kom så langt utenfor at en møtende vogn uten vanskelighet kunde komme forbi.

Til å begynne med måtte vognføreren greie både kjøringen og passasjerene alene likesom på hestesporveien. Dertil kom at heller ikke den elektriske sporvei hadde faste stoppesteder, men stanset ved de gatekryss passasjerene ønsket det. Samtidig med åpningen av sporveien rykket direksjonen inn en annonse i avisene hvor passasjerene oppfordres til ikke

å få vognen til å stanse på altfor mange steder, av hensyn til at tiden for ruten skal overholdes. Det var oprinnelig heller ikke fastsatt noen fartsgrense fra myndighetenes side. Alle disse forhold blev etterhånden bragt inn i mere ordnede former. Allerede i løpet av det første driftsår blev det ansatt en konduktør for hver motorvogn. Det viste sig umulig for vognføreren å passe kjøringen samtidig med at han skulde holde øie med at passasjerene betalte og ofte veksle penger for dem. Dessuten skulde han også helst stå til tjeneste med å hjelpe folk av og på trikken. Konduktørene overtok nu alt arbeide med passasjerene, så vognførerne kunde konsentrere sig om selve kjøringen. Faste stoppesteder blev først innført i 1899 da dobbeltporet ble åpnet.

Arbeidsforholdene ved den elektriske sporvei hadde aldri noe av det gammeldagse patriarkalske preg som eksisterte ennå i hestesporveiens første år. Personælet bestod ved starten av 63 mann, derav hørte 29 med til vognbetjeningen. Alt året etter var funksjonærantallet steget til 89. Stigningen skyldes særlig at konduktørene var kommet til. Ved driftens åpning var lønnen for vognførere 60—70 kr. måneden. Konduktørene fikk 30 kr. måneden + $2\frac{1}{2}$ pst. tantieme av passasjerinntekten på vedkommende vogn. Fritid var det skralt med den første tiden. Det blev et av stridspunktene med direksjonen da funksjonærene et par måneder etter åpningen av driften dannet sin fagforening.

De første organisasjoner.

Den almindelige fagbevegelse hadde sitt gjennembrudd i Norge i 80-årene. De første fagforeninger blev dannet allerede i 70årene, og ennu før den tid hadde man de første begynnelser — selvhjelpskassene. Fagforeningene opstår først i håndverksfagene, hvor der alltid hadde vært visse sammenslutninger. Foruten laugene som stod under mestrenes ledelse og som forøvrig i Norge var lite utviklet, hadde svennene ofte egne sammenslutninger. Efter at håndverkslovgivningen i midten av det 19. årh. ophevet laugene, blev der et stadig større behov for frivillige organisasjoner. De første selvhjelpskasser som blev stiftet, var ikke dannet ut fra noe klart motsetningsforhold til mestrene. I boktrykkernes hjelpekasse f. eks. var til å begynne med både svenner og mester medlemmer. Først litt etter litt blev forholdet avklaret. I midten av 80-årene blev der dannet en rekke fagforeninger i forbindelse med den sosialdemokratiske agitasjon. Det avgjørende vendepunkt kom med de store streikene i 1889. Typografestreiken som varte i 10 uker, vakte en veldig oppsikt. Det var første gang en streik blev gjennemført i planmessig organiserte former. Gjennem den systematiske aksjon mot streikebryterne og den planmessige taktikk viste arbeiderne for første gang borgerskapet at de var en samfundsmakt som måtte regnes med. Ganske visst fikk ikke typografene gjennemført sine krav, men det lykkes dem å oprettholde sin organisasjon. Samme år hadde man fyrstikkarbeiderskenes bekjente streik som vakte stor oppsikt i offentligheten. Organisasjonsretten ble anerkjent i flere

og flere fag. I 90-årene var det overalt sterkt bevegelse innen arbeiderorganisasjonene, og høikonjunkturen etter 1895 førte med seg en rekke lønnsstreiker. I disse årene vokste solidaritetsfølelsen ut over de enkelte foreninger og førte til dannelsen av en rekke fagforbund. Slutten på denne utviklingen er dannelsen av Arbeidernes faglige Landsorganisasjon i 1899.

Den faglige bevegelse blandt sporveisfunksjonærerne måtte bygge på et grunnlag som på mange måter var forskjellig fra håndverksfagenes foreninger. De første fagforeninger blandt håndverkerne hadde bevart mange likhetsspørsmål med laugene. Det gamle patriarkalske forhold mellom mester og svenn måtte brytes innen fagforeningen kunde få sin fulle slagkraft. Svennene bevarer helt til slutten av det 19. årh. håpet om en gang å bli mestere, og klassegrensa kunde derfor ikke bli så skarpt som ved de nye kapitalistiske bedrifter. Sporveien var en slik ny bedrift. Like fra første stund var funksjonærerne en klasse, direksjonen en annen, og sporveisfunksjonærerne gikk ikke rundt med en sporveisdirektør i maven. Vognføreren kunde bli så dyktig i sitt fag som det overhodet var mulig å bli; han visste allikevel at denne dyktigheten ikke kunde kvalifisere ham til å komme inn i direksjonen.

Disse forhold gjorde at funksjonærerne med en gang følte seg som en samlet underklasse i forhold til administrasjonen.

Uniformene gjorde også sitt til å fremme solidaritetsfølelsen blandt dem. Allerede før de hadde dannet noen forening, hadde de dette tegn på at de hørte til samme stand. Sporveisfunksjonærernes sosiale posisjon var høiere enn industriarbeidernes, og de blev også mest rekruttert fra den lavere middelstand. Som før nevnt var en stor del av dem bondegutter som hadde gått underoffisersskolen. Disse underoffiserne spilte en stor rolle i de første fagforeninger, de kunnskaper de hadde fått, kom dem til nytte i foreningslivet. Man ser ikke ofte ordentligere og mere omhyggelig skrevne protokoller enn sporveisfunksjonærernes første forhandlingsprotokoller. Den skriftveksel som de førte med direksjonen,

vidner også om at foreningens ledere har vært folk med en viss utdannelse.

Mens sporveisfunksjonærernes sosiale stilling og utdannelse på den ene side ga dem formelle forutsetninger for organisasjonsliv, så blev de på den annen side en hemning når det gjaldt å solidarisere sig med hele arbeiderklassen. Funksjonærene hadde en viss småborgerlig stolthet som det tok årtier å overvinne. Var skillet skarpt mellom dem og de overordnede, så var det til gjengjeld også et skille mellom de uniformerte, velkledde sporveisfolk og industriproletariatet. Direksjonene foretrakker underof fiserer ved ansettelsen, fordi de ønsket å innføre en slags militær disiplin blandt personalet. Det viste sig gang på gang i fagforeningenes første tid at de mest betrodde menn innen foreningene ikke hadde full forståelse av den ubrytelige solidaritet som måtte til innen rekkene.

Det vanskelig gjorde også samholdet at funksjonærerne ikke hadde samme arbeidssted. Til å begynne med var som nevnt en mann alene herre på vognen, senere blev de to om hver vogn. Men forholdene ligger ganske anderledes tilrette for fellesaksjoner f. eks. i en fabrikk hvor arbeiderne arbeider i samme lokale, enn innen sporveisetaten, hvor funksjonærene bare treffes ved ut- og innkjørsel. En vanskelighet var det også at funksjonærene aldri hadde fri på samme tid. Foreningsmøtene måtte enten holdes som nattmøter fra kl. 1 og utover, eller de måtte deles i to skift.

Fagbevegelsen arter sig i begynnelsen litt forskjellig ved de to sporveiselskaper. Hestesporveien åpnet som nevnt allerede i 1875, og forholdene der lignet i de første år på mange måter forholdene innen håndverksfagene. Sporveiskuskene var lønnsarbeidere, men de hadde allikevel en forholdsvis selvstendig stilling. Hver følte seg ansvarlig for sin hest og vogn på samme måte som vognmennene. Vi har ikke noen beretning om at sporveiskuskene har hatt noen sammenslutning eller optrådte samlet i noe tilfelle før 1882. Den første begynnelsen til faglig sammenslutning var også i dette tilfelle en hjelpekasje. Initiativet utgikk fra Arbeidersamfunnet. Dette var dannet i 1862 av samfundsinteresserte filan-

troper. Oprinnelig var arbeidersamfundene helt upolitiske, men fra slutten av 70-årene blev de støttepunkter for venstre. De stod derfor i en skarp motsetning til «Fagforeningenes Centralkomite» og Det norske arbeiderparti som stod under sosialdemokratisk ledelse. De skulle samle arbeiderne til oplysende foredrag, diskusjoner og selskapelig samvær. Det blev dannet lignende organisasjoner i en rekke byer, og De Forenede Norske Arbeidersamfund utfoldet en stor virksomhet for å organisere arbeiderne, først og fremst på grunnlag av selvhjelpskasser.

Hjelpekassen av 1882 blev ikke stort annet enn et navn, men 5 år senere blev det gjort et nytt forsøk på å organisere sporveiskuskene. Den 9. april 1887 holdt kuskene møte i arbeidersamfundet på Balkeløkken. Protokollen refererer at det var møtt frem 41 kusker hvorav 11 var mot dannelsen av en hjelpekas. Den blev allikevel dannet og statuttene blev vedtatt på stiftelsesmøtet. Kassen fikk navnet «Kristiania Sporveisselskabets underordnede funksjonærers Selvhjelpskasse». Medlemmene skulle betale en månedlig kontingent av 20 øre pluss innskrivningspenger 25 øre. Kassen åpnet 1. mai 1887. Den første formann var Jens Karlsen. Blandt de andre som deltok meget aktivt i arbeidet var Thor Dilling. Disse to spiller også en rolle i de foreninger som senere blev dannet ved sporveien. Den første beslutning som er protokollert fra et styremøte, vidner om at kuskenes klassefølelse er utviklet selv om ikke den politiske bevissthet ennå er våknet. Det heter nemlig:

«Bestyrelsen finder ifølge Lovene og Generalformålingens Beslutning ikke at indskrive andre end Sporveisselskabets Underordnede Funktionærer.»

Dette skal altså være funksjonærernes egen kasse; de overordnede skal ikke ha noe der å gjøre.

Stifterne hadde sikkert satt stort håp til kassens virksomhet, men samfølelsen blandt kuskene var tydeligvis ikke nok utviklet enda til at de kunde holde en slik kasse gående. Beretningen for 1887 meddeler at kassen 1. mai hadde 58 medlemmer, ved årets utgang 60. Pengebeholdningen var



Stokke.



P. Sørliie.



Fru Emilie Rønning.



Lars Elstad.

1. mai 36 kr., ved nyttår 102.80. Neste år går interessen for foreningen hurtig tilbake. Den 30. mars holdes generalforsamling, men det møter ikke nok medlemmer frem til at den blir beslutningsdyktig. Kassen lever dog både i 1888 og 89. Bidraget fastsettes til 50 øre pr. dag i inntil en måned av den tid vedkommende ikke får lønn fra sporveisselskapet. Dessuten 25 kr. til den efterlevende ved mannens eller ko-

nens død. Ved et barns død utbetales familien et bidrag på 6 kr.

Beretningen for 1888 forteller at kassen har hatt en inntekt av 88.25 kr. og en utgift av 17 kr. Kassens beholdning er steget til 229.72 kr. Medlemstallet er derimot sunket fra 60 til 39.

Den 19. april 1889 beslutter medlemmene å overflytte selv-hjelpskassen til kuskenes forening. Forslaget blir vedtatt med 24 mot 2 stemmer.

Den nye forening var blitt stiftet den 2. februar 1889 på et møte i Vestre Arbeidersamfund. Stort sett skulde den ha samme oppgaver som den gamle hjelpekasse. Kassens beholdning dannet også grunnfondet for den nye forening så det hele kan nærmest betraktes som en rekonstruksjon av den gamle sammenslutning. Det var aldri lyktes å skape alminnelig tilslutning til hjelpekassen. De samme folk som hadde stått bak dannelsen av denne, gjorde nu et nytt forsøk på å samle kuskene til gjensidig støtte. Foreningens formål skulde være:

«at varetage hverandres interesser — og forøvrig at have medlemmernes tarv for øie og ligeledes at sørge for at foreningen virker i et for medlemmerne gavnligt formaal.»

Den nye forening skulde ved siden av sin understøttelsesvirksomhet også være en selskapelig klubb. Punschebollen spiller en stor rolle både i denne forenings liv og i de senere virkelige fagforeninger.

Kuskenes forening av 1889 fikk heller aldri noen stor tilslutning. Av de 126 funksjonærer som var ansatt ved sporveien, tegnet 31 sig som medlemmer av foreningen på stiftelsesmøtet. På samme møte blev det besluttet å utsende et opprop til alle kusker ved Kr.a Sporvei. Det blev rykket inn i «Verdens Gang», «Aftenposten», «Intelligenssedlerne» og «Arbeideren». Det siste blad var utgitt av venstres fagorganisasjon. Derimot blev opropet ikke rykket inn i «Social-Demokraten». Noen sosialistisk bevegelse blandt sporveisfunksjonærene opstod ikke før omkring århundreskiftet. Vi har bare meget sparsomme protokollasjoner fra kuskenes første for-

ening og alt tyder på at den har ført en temmelig kummerlig tilværelse.

Bare en gang ser vi tegn på at foreningen bærer spiren i sig til en virkelig fagforening. Den 14. juni 1890 fattes det beslutning på et medlemsmøte om

«at indgaa til direktionen med andragende om en lønsforhøielse af kr. 8.— pr. kudsk maanedlig.»

Skrivelsen blev forfattet på møtet, og alle medlemmer som var tilstede skrev under. Andragendet er undertegnet av 33 kusker, og foreningen hadde 40 medlemmer. Kuskenes forening fikk intet svar fra direksjonen. Organisasjonen blev ikke anerkjent som noen talsmann for funksjonærerne. Men en tid etter kom det opslag gjennem inspektøren om at selskapet hadde besluttet å forhøie kuskenes lønn med et dyrtidstillegg vekslende for de forskjellige lønnsgrupper fra 6 til 4 kr. Foreningen sendte igjen et svar hvor de takket for pålegget og erklærte at de betraktet det som et virkelig lønnstillegg, ikke noe dyrtidstillegg.

Flere lønnsaksjoner kom ikke foreningen til å føre, og den gikk tilbake til å betrakte hjelpekassen som sin eneste virkelige oppgave. Dette gir sig også uttrykk i foreningens navneforandring. I 1892 antok den navnet «Kristiania Sporveisselskabs Hjelpeforening». I 1893 besluttet generalforsamlingen å gi alle arbeidere og funksjonærer anledning til å bli medlem av hjelpekassen. Samtidig besluttet at den fastsatte understøttelse av 50 øre pr. uke bare skulle ydes i tilfelle av øieblikkelig nød. Foreningen har tydeligvis hatt økonomiske vanskeligheter å kjempe med.

Fra årene 1894—96 er det ikke overlevert noen protokollasjoner, og foreningen har sikkert hele tiden ført en hensykkende tilværelse. I 1896 refereres i protokollen:

«Generalforsamlingen 9. mai 1896 besluttet mot 1 stemme at selvhjelpskassens midler skal deles i 15 dele.»

Det var altså en beskjeden medleinstokk som hadde holdt helt til slutt. Da foreningen ble opløst, var det heller ikke noe behov for den lenger. Den hadde fått sin avløser allerede året før. Den 17. september 1895 blev Sporveiskus-

kenes Forening stiftet. Først 20 år efter at hestesporveien var åpnet, var samfølelsen blitt så sterkt blandt funksjonærerne at det kunde dannes en virkelig fagforening blandt dem. Fagbevegelsen har en stor opgangstid i 90-årene på grunn av høikonjunkturen. Prisene steg og produksjonen ble utvidet. Industriarbeiderne reiste derfor krav om høiere lønninger, og takket være den store efterspørsel etter arbeidskraft, kunde de sette makt bak kravene og få en stor del av dem gjennemført. I slike tider måtte sporveisfunksjonærerne føle savnet av en fagforening som kunde reise deres krav. Arbeidsforholdene var også blitt langt verre enn de hadde vært i den første tid. Arbeidstiden ble stadig lengere, og ledelsen krebet større disiplin av kuskene. Disse hadde intet forsvarsvåpen overfor ledelsens vilkårsligheter.

Også denne gang kom initiativet fra venstrehold, fra arbeidersamfundene. 17. september ble det holdt et foreløpig stiftelsesmøte, hvor det tegnet sig 55 medlemmer. Hestesporveien beskjeftiget på det tidspunkt ca. 90 kusker. Til formann valgtes Lars Elstad, som hadde vært styremedlem både i den første hjelpekasse og i kuskenes forening av 1889. Grunnlaget for denne nye forening trådte med en gang klart frem. Allerede på stiftelsesdagen ble det forfattet en skrivelse til direksjonen med krav om kortere arbeidstid, eller i det minste en hensiktsmessigere fordeling av arbeidstiden. Også fra direksjonens side blev denne forening betraktet som et organ for funksjonærerne. Denne gang sender direksjonen sitt svar direkte til foreningen. Den svarer at en ny kjøreplan skal tre i kraft 1. november, og den vil bringe en lettelse i den retning som foreningen antyder.

På stiftelsesmøtet blev nedsatt en lovkomité som forela utkast til lover på første generalforsamling 22. oktober. Formålsparagrafen lyder:

«Foreningens formål er: at samle alle ved selskabet ansatte kudske samt reservekudske, til i enighed og fællesskab at virke for bedre livsvilkaar og danne en bedre aand inden selskabets betjening, og i et og alt varetage standens interesser saavel indad som udad.»

Foreningen har to opgaver, å vareta hele personalets interesser overfor direksjonen og skape samhold blandt medlemmene selv, så de er rede til å støtte hverandre. Noen hjelpe-kasse i likhet med den gamle blev foreløbig ikke oprettet, men pgr. 5 sier:

«Bliver et medlem afskjediget fra sin stilling paa grund af sygdom eller andre uforskyldte aarsager, har bestyrelsen straks at sammenkalde medlemsmøde, og er det da ethvert medlems pligt af bedste evne at støtte den afskjedigede. —

Medlemmene maa paa det kraftigste støtte hverandre, især naar det gjelder fælles interesser.»

Det refereres et par steder i forhandlingsprotokollen at det av foreningens kasse er blitt bevilget økonomisk støtte til medlemmer som har vært i nød. For det meste blev hjelpen ydet gjenneim bidragslister.

Lovene har også en paragraf som skal sikre de enkelte medlemmer mot trakasserier fra de overordnedes side. Pgr. 16 lyder:

«Samtlige medlemmer staar in solidum (senere ombyttet med enige) saaledes, at hvis nogen af disse under sin virksomhed i foreningens tjeneste skulde blive utsat for pastryk eller forfølgelse fra nogen kant, og det er bevisligt, at de samvittighedsfuldt har udført sit herved, saa er alle ansvarlige, og hvad der bliver at foretage i sagens anledning afgjøres i ekstraordinær generalforsamling.»

Kontingensten blev fastsatt til 25 øre pr. kvartal. Funksjonærernes fullstendige forsvarsløshet overfor bestyrerens vilkårlighet hadde nettop vært en av årsakene til at foreningen blev dannet. En funksjonær kunde sies op med en dags varsel av de mest latterlige grunner, og var en kusk kommet litt på kant med en kontrollør, måtte han være forberedt på avskjed når som helst. Denne bestemmelse i lovene viser tydelig at solidaritetsfølelsen var i vekst blant kuskene. De forstod at de bare kunde hindre overgrep mot den enkelte ved å opfatte overgrepene som rettet mot hele

standen under ett. Men det var ennu langt igjen før klassebevisstheten hadde gjennemtrengt hele funksjonærstabben.

De uorganiserte utgjorde ennu flertallet av kuskene. Det blev satt igang flere store aksjoner for å drive dem inn i fagforeningen. Cirkulærer blev sendt rundt, og små agitasjonskomitéer blev nedsatt. Til å begynne med hadde kuskene også en slags standssnobbethet, som gjorde at de stengte foreningen for selskapets øvrige funksjonærer. I 1897 blev det ansatt konduktører ved hestesporveien. Disse var for størstedelen ganske unge gutter, som fikk en ussel lønn og blev behandlet etter selskapets forgodtbefinnende. Kuskene regnet sig for å være langt høiere på rangstigen enn konduktørene og avslog i april 1897 et andragende fra konduktørene om å få bli medlemmer av foreningen. Kuskene ønsket å heve sin lønn på bekostning av konduktørenes. Dette motsetningsforhold mellem kusker og konduktører tok det lang tid å overvinne innen Kristiania Sporveisselskab. Ennu så sent som i 1908 dannet 10—12 vognførere en egen forening for å skaffe sig særrettigheter fremfor de øvrige funksjonærer.

Men kuskene kom snart på andre tanker. Prisene steg, og krav om lønnsforhøielse dukket op innen alle fag. Kuskene skjønte, at bare hvis alle funksjonærer reiste kravet sammen, kunde de få det gjennemført. Allerede i desember 97 innbyr kuskene konduktørene til å bli medlemmer. Foreningens navn blir i den anledning på ekstraordinær generalforsamling 26. januar 1898 forandret til «Kristiania Sporveisselskabs Funktionærers Forening». I styret skulde det sitte 3 konduktører og 4 kusker. I mai innbys også stallkarler, reservebetjening og sporrensere til å bli medlemmer. Sporveien gikk året etter over til elektrisk drift, og dermed forsvant den sistrest av gammeldags vognmannsånd hos kuskene. Hestesporveien blev nu et like moderne anlegg som den elektriske sporvei — «trikken», som den snart ble døpt i dagligtale.

Til å begynne med fikk den nye elektriske sporvei populært navnet «hestetrikken», men hestene gikk snart i glemmeboken og de to sporveier fikk navnene «blåtrikken» og «grønntrikken».

Funksjonærerne ved Kristiania elektriske sporvei dannet allerede et par måneder etter sporveiens åpning en fagforening. Her var med en gang grunnlaget tilstede for en virkelig fagforening. Fagbevegelsen konsoliderte sig i 90-årene, og selvhjelpskassene stod ikke lenger i forgrunnen. På den annen side var de fleste funksjonærer bondegutter og underoffiserer fra venstrelijem og det var derfor naturlig at organisasjonen ved den elektriske sporvei likesom ved hestesporveien blev dannet i forbindelse med venstres fagbevegelse og ikke hadde noe sosialistisk innhold. I juli sendes det ut et cirkulært til vognførere og konduktører hvori de innbyts til å stifte en fagforening 25. juli 1894. «Christiania elektriske sporveis forening» stod straks åpen for alle funksjonærer og arbeidere ved den elektriske sporvei. De fikk også gjennemført samme lønn for konduktører og vognførere for å hindre enhver skadelig konkurranse mellom dem.

Den 30. juli holdtes den første generalforsamling. Lovene ble vedtatt og til formann valgtes vognfører H. Stokke. Medlemstallet vokste stadig, og i 1897 står bare 10 mann av selskapets 112 funksjonærer utenfor foreningen. Direksjonen anerkjente også foreningen som organ for funksjonærerne, og like fra stiftelsen av førtes det en stadig skriftveksel mellom foreningen og direksjonen.

Det tok derimot adskillig tid før det kom igang noe samarbeide mellom funksjonærerne ved byens to sporveier. Det bestod et slags konkurranseforhold mellom foreningene. Tillsommennene satte ofte sin ære i å skaffe sine kolleger nettopp de fordele som de andre ikke greiet å opnå, og skrøt overfor foreningen av at de hadde vært de lureste under forhandlingene. — I forbindelse med det tilspissede forholdet mellom direksjonene og funksjonærerne ved begge selskaper i 1898 kom det imidlertid frem planer om å danne et forbund. Den 18. november 1898 ble det holdt fellesmøte mellom de to foreningene, og de besluttet å danne et fagforbund som fikk navnet «De norske sporveisfunksjonærers forbund». På møtet ble det nedsatt et styre og lovene ble vedtatt med det samme. Pgr. 1 lyder:

«Forbundet har til formål at virke for tilslutning af engere sporveisfunktionærers foreninger i Norge. Tillige skal forbundet arbeide for opnaaelse af en alliance mellem sporveisfunktionærerne i de tre skandinaviske lande, samt ved enig optræden at øve indflydelse saavel i det politiske som økonomiske liv.»

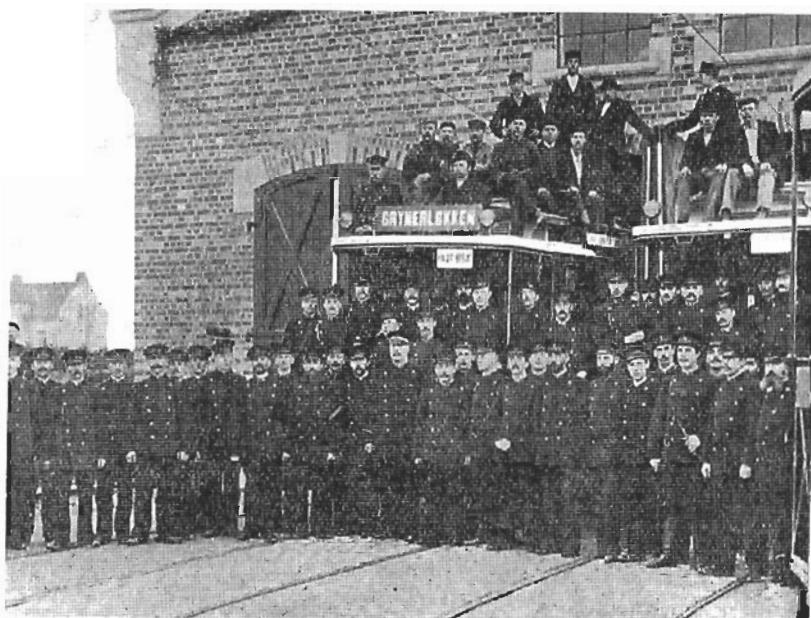
Her er noe nytt kommet med i forhold til foreningene. Forbundet vil også opta politiske oppgaver. Dets stilling overfor de rent faglige spørsmål var mere uklar. Så sent som 23. mars 1901 refereres følgende beslutning i styreprotokollen:

«Indløbet skrivelse fra Chr.a sporveisselskabs funktionærers forening angaaende fridagene og forhøielse av reservernes løn, besluttedes: Tilbagesendes foreningen, som en sag, der nærmest vedrører dem selv.»

Forbundet vilde til å begynne med nødig blande sig i de rene lønnsspørsmål. Det skyldtes også delvis at selskapenes direksjoner ikke vilde anerkjenne dette som talsmann for sine funksjonærer. Da forbundet i februar 1902 valgte en komité på en mann fra hvert selskap til å forhandle med sporveisselskapenes direksjoner, fikk de en skrivelse fra Kristiania Sporveisselskab hvori direksjonen meddelte «at den ikke kunde innlate sig på å veksle skrivelser med et forbund hvori der fantes medlemmer der ikke stod i Kristiania Sporveisselskabs tjeneste.»

Gjennem forbundet blev også funksjonærene ved Holmenkolbanen organisert. Holmenkolbanen åpnet driften i 1898. Den hørte strengt tatt ikke med til Kristianias sporveislinjer, men dens interesser var dog så nær knyttet til byen og dens befolkning at det blev et naturlig samarbeide mellom den og sporveisselskapene i byen. 1. april 1899 blev Holmenkolbanens forening stiftet, og 17. juni samme år gikk foreningen inn i De norske sporveisfunktionærers forbund. I 1900 dannet personalet ved Kr.a kommunale sporvei sin forening med P. Sørli som formann. De kommunale sporveislinjer: Athenæum—Sagene, Nybroen—Rodeløkken og Stor-

torvet—Fæstningen blev åpnet i 1899, men allerede i 1905 blev linjene overtatt av Kristiania Sporveisselskab. Samtidig gikk den kommunale sporveisforening op i Kristiania Sporveisselskabs funksjonærers forening. Gjennem hele tiden frem til sammenslutningen av sporveisselskapene i 1924 vedblev det lærfor å være de to foreninger: «blåtrikken»s og «grønntrikken»s, som reiste sporveisfunksjonærernes krav. Disse to foreninger dannet grunnstammen i forbundet og blev mønster for de senere foreninger som fra 1900 og utover blev dannet i andre byer.



Kr.a Sporveisselskaps overgang til elektrisk drift i 1899.

Organisasjonenes utvikling frem til krigen.

Sporveisfunksjonærenes foreninger blev stiftet ved begynnelsen av høikonjunkturen i 90-årene, og foreningenes første opgave blev derfor å søke lønnen hevet. Begge foreninger reiste krav om lønnstillegg like etter sin stiftelse. Til å begynne med blev kravene reist på en nokså tilfeldig måte, uten at hele den organisasjonsmessige tyngde blev satt inn til fordel for dem. Sporveiskuskenes forening sendte i desember 1897 inn andragende om lønnsforhøielse, hvor de uttrykkelig utelukket konduktørene og fremhevet at «Kudske og Konduktører er ligestillet hvad lønninger angaaar, men er ikke ligestillet i tjeneste og ansvar, derfor har vi grund til at oversende direktionen dette vort andragende.» Ved den elektriske sporvei sendte betjeningen også stadig inn andragender til direksjonen om lønnsforhøielse. I 1895 fikk vognførerne sin lønn forhøiet med 5 kroner måneden etter et andragende fra foreningen. Med de stigende konjunkturer og den voksende solidaritetsfølelse kom det mere makt og myndighet i kravene; de blev reist med stadig større styrke og førte til slutt til et nytt lønnsregulativ av 1898.

Like viktig som å reise direkte lønnskrav var det å skape rimelige arbeidsforhold i det hele. Den første skrivelse den nystiftede fagforening sendte inn til Kr.a Sporveisselskap angikk arbeidstiden. Man forlangte at tjeneste-tiden skulde begrenses eller iallfall fordeles på en hensiktsmessig måte, så funksjonærene ikke var nødt til å gå i uniform fra tidlig om morgen til midnatt. Direksjonen svarte at det 1. november 1895 vilde tre i kraft en ny kjøreplan som i det

vesentlige rettet på de forhold som kuskene ønsket endret. Men det viste sig at de blev skuffet. Særlig på helligdagene var tjenesten lang og trettende. Kuskene reiste derfor kravet om at direksjonen skulde ansette to mann på hver vogn, så de kunde dele tjenestetiden mellem sig. «— — Det er galt om hverdagene, men enda værre er det om søndagene,» skriver de til driftsbestyreren, «det forekommer os umoralskt at fordrer betjeningen til at møte søndag morgen kl. 8¹/₄, for siden at beholde uniformen på til kl. 12¹/₂. —»

«Vi skal henvise til direktionens svarskrivelse til Kudskenes Forening, at det vesentligste av vort forlangende skulde blive imødekommen den 1ste november, det kan ikke kaldes at imødekomme underordnede stærkt fremholdte ønske, om en kortere arbeidstid, naar der istedenfor, som efter den gamle rute paa søn- og helligdager begyndte kjøringen kl. 12 til 11¹/₂, efter den nye kl. 8¹/₄ til kl. 12¹/₂.»

Direksjonen svarte meget avisende på andragendet og gjorde opmerksom på at tjenestetiden etter den nye fartplan på hverdager var blitt forkortet fra 9 timer og 45 min. til 8 timer og 14 min., men samtidig måtte den innrømme at tjenestetiden på helligdager var blitt forlenget fra 8 timer og 31 min. til 9 timer og 34 min. Kravet om å ansette to kusker på hver vogn vilde direksjonen på ingen måte gå med på, men den strakk sig så langt som til å innskrenke søndagstjenesten til 8¹/₂ time. Spørsmålet om arbeidstiden fortsatte å være et stadig stridspunkt også etter regulativet av 1898. Det var vanskelig å overholde den fastsatte tid i de første årene, da det nesten dagstøtt var trafikkforstyrrelser som bragte forsinkelse i ruten, men denne skulde allikevel kjøres ut om kvelden.

I forbindelse med kravet om en bedre organisering av arbeidstiden blev det også forlangt korte hvile-pauser ved endestasjonene. Begge foreninger arbeidet ivrig for å få reist hvilestuer hvor funksjonærerne kunde puste ut et par minutter mellom turene. Funksjonærerne ved den elektriske sporvei kjøpte selv en liten stue ved Frogner, og efter hvert blev det reist stuer ved alle de viktigste endestasjoner.

Sammen med reguleringen av arbeidsdagen blev det reist krav om ferie og fridager. Ved hestesporveien hadde kuskene fri hver 11. hverdag og vekselvis hver 3. og 4. helligdag. Sommerferien var 8 dager. Ved Kr.a elektriske sporvei hadde funksjonærerne langt mindre fri, bare en hverdag og en søndag om måneden. Helt frem til den store konflikten i 1914 stod kravene om flere fridager stadig centralt i sporveisfunksjonærernes kamp.

Fra 1894—98 gjennemgår de to fagforeninger sin førsje utviklingsperiode, og gjennem disse år konsolideres foreningene. Ved den elektriske sporvei stod i 1898 bare 6 av selskapets 110 funksjonærer utenfor foreningen, og ved Kr.a sporveisselskap var 134 organisert, 76 uorganisert. Funksjonærerne lærte i disse årene organisasjonspraksis, og direksjonene måtte med eller mot sin vilje anerkjenne foreningenes styre som funksjonærernes tillitsmann. Ved den elektriske sporvei stilte direksjonen sig til å begynne med nokså velvillig overfor foreningen, og i forhandlingsprotokollen for 30. juli 1897 refereres det at bare ett av foreningens andragender var blitt avvist. Inntil da hadde foreningen også stillet bare meget beskjedne andragender. Da kravene ble større og foreningen mere pågående i 1898, blev forholdet ikke lengre så idyllisk. Kr.a sporveisselskap stilte sig fra begynnelsen av langt uvilligere til funksjonærernes forening, og det varte alltid lange tider før foreningen fikk svar på sine andragender.

I slutten av 97 og utover i 98 ble situasjonen stadig mere tilspisset innen sporveisetaten, og ved begge selskapene blev lønnskravet reist med større kraft. Kuskene ved Kristiania sporveisselskap fikk intet svar på det andragende om lønnsforhøielse som de sendte inn i april 1897, og 28. mai sendte foreningen inn nytt andragende om lønnstillegg for alle selskapets funksjonærer. I 1898 var lønningene for vognførerne ved Kr.a Sporv.selskap fra 65 kr. pr. måned det første år stigende til 90 kr. pr. måned etter 12 års fast ansettelse. Ved den elektriske sporvei var lønningene litt lavere. Sporveisfunksjonærerne sammenlignet sin lønn med de offentlige funksjonærernes og anførte at postfunksjonærerne hadde en

lønn stigende fra 1000 til 1500 kr. året pluss 100 kr. året i uniformsgodtgjørelse. På samme møte forfattet funksjonærene en solidaritetserklæring for det tilfelle at lønnsandragendet skulde bli avslått. De truer her med streik, og lover hverandre å «stå last og brast indtil vore fordringer ere oppfyldt». Efter dette møtet fikk foreningen et svevende svai fra direksjonen som lovet å ta saken under overveielse når direksjonens formann kom hjem fra utlandet. Over ett år fremover var lønnsforhøielsen fast punkt på dagsordenen ved alle medlems- og styremøter. Foreningen sendte stadig inn nye skrivelser, direksjonen undlot å svare eller gav helt undvikende svar. Til slutt mistet medlemmene tålmodigheten og truet i august med å gå til streik hvis ikke svar forelå innen 4 dager. Alle medlemmer som var tilstede på møtet, skrev under på en solidaritetserklæring som lød: «Vi undertegnede funktionærer ved Chr.a sporveisselskab forpligter os herved til i tilfælde af at vores fordringer til direktionen ikke efterkommes, ikke at gjøre tjeneste eller rykke ud med nogen sporvogn efter den i sidste skrivelse fastsatte tid eller klokkeslæt.

Skulde en eller flere arbeidskamerater eller foreningsmedlemmer være utsat for afsked eller pastryk fra sine overordnede, forpligter vi os ligeledes til ikke at begynde arbeidet før samtlige bliver gjenoptagne efter konflikten.

Forøvrigt henvises til foreningens love. Ligeledes vil den arbeidskamerat eller foreningsmedlem, som af ondskabslyst vil forsøge at bagvaske eller sladre til undertegnedes overordnede blive draget til ansvar efter foreningens love saafremt man kommer under hvem det er som er referent til kontoret af di sager som vi forhandler paa vore foreningsmøder.» Det blev ikke gjort alvor av streiketruselen ved Kristiania sporveisselskab, for direksjonen blev engstelig og sendte omgående det svar at en felles tariff for byens tre sporveisselskaper vilde foreligge om kort tid.

Ved Kristiania elektriske sporvei gikk utviklingen fullstendig parallelt med Kristiania sporveisselskab. I 1896 nedsatte foreningen en komité hvor både vognførere, konduktører og verkstedarbeidere var representert til utarbeidelse

av forslag til lønningsregulativ, men først i begynnelsen av 1898 blev lønnsspørsmålet virkelig aktuelt. På en ekstraordinær generalforsamling 3. mai blev vedtatt et forslag til lønnsregulativ som var utarbeidet av en ny lønnskomité. Forslaget blev sendt inn til direksjonen, samtidig som man krevet svar senest 23. mai. En måned etter fristens utløp forelå det ennå intet svar fra direksjonen. Foreningen forlangte nu svar senest lørdag 30. juli, og da det stadig ikke var innløpet, nedla de arbeidet søndag 31. juli. Selskapets 109 funksjonærer møtte op ved kraftstasjonen om morgen. De valgte der en forhandlingskomité som satte opp betingelsene for at arbeidet kunde gjenoptas. Betingelsene var:

- a) at lønnsandragendet blev innvilget i sin helhet,
- b) selskapet forplikter sig til ikke å saksøke enkelte, flere, eller samtlige funksjonærer for den av disse påbegynte streik den 31. juli d. å.
- c) mulige streikebrytere fjernes,
- d) natarbeide regnes fra kl. 9 aften,
- e) selskapet må holde kontrollbok med hver enkelt arbeider.
- f) funksjonærerne får sine plasser igjen etter streiken ved selskapet.
- g) det indsendte lønningsregulativ er gjeldende fra og med 1. aug. d. å.

Efter at disse betingelser var vedtatt, marsjerte forsamlingen til maskinbygningen, hvor driftsbestyreren holdt en tale til funksjonærerne og erklærte streiken for kontraktsbrudd. Han ropte op alle mann og spurte om de var villige til å gjenopta arbeidet, men alle som en svarte nej. Bestyreren forlangte da at alle uniformer skulde innleveres kl. 12. Foreningens forhandlingsprotokoll refererer meget omhyggelig alle begivenheter i løpet av de tre dagene streiken varte. Det går en sterk selvbevissthet gjennem referatene, funksjonærerne lot sig ikke imponere av direksjonens fakta. Direksjonens formann ingeniør Heyerdahl prøvet å holde en patetisk tale hvor han til slutning «ytrede at enhver fædrelandsindet og rettænkende nordmand skulde træde frem af den tyranniske sammensværgelse af en forening, hvorefter her

ingeniøren paa en meget opbragt og hovmodig maade forlod sin talerstol tilhængervogn No. 42. Taleren høstede intet bifald, tvertimod talerens ønske afmarscherede hele etaten til Vestre arbeidersamfund hvorefter møde blev avholdt ved 10 tiden.»

Da funksjonærerne møtte op for å avlevere uniformene, hadde politiinspektør Mossin innfunnet sig for å holde en formaningstale. Han tilbød samtidig å optre som megler, men forsamlingen avslo tilbudet.

Den første dag var streiken helt effektiv. Alle selskapets 109 funksjonærer, både vognbetjening, sporrensere og maskinfolk streiket, og selskapet begynte å se sig om efter streikbrytere. Gjennem politimesteren blev det gjort forsøk på å få politikonstablene til å gjøre streikbrytertjeneste i sin fritid, men forsøket strandet på konstablenes sympati med de streikende. 1. august lyktes det å få et par vogner igang ved hjelp av streikbrytere, og «Aftenposten» refererte 2. august at ca. 100 mann var møtt op om morgenen for å få ansettelser. 40 blev ansatt og direksjonen gikk i gang med å lære dem op.

Konflikten vakte oppsikt blandt publikum og omtales ganske meget i pressen. Streiker var det stadig i 90-årene, men det var første gang sporvognene stod. «Aftenposten» skriver om kontraktbrudd, forbrytelse og straffansvar, og krenker funksjonærerne på det aller groveste ved å påstå at streikbryterne etter noen timers øvelse kjørte like godt som gamle øvede folk.

«Dagbladet»s sympati var derimot avgjort på de streikendes side, selv om det ikke turde si det helt åpent. Særlig var bladet forarget over politimesterens optreden.

«Social-Demokraten» reiste i forbindelse med konflikten et nytt spørsmål som blev ivrig diskutert i pressen uten at det dog førte til noe resultat. Den elektriske sporveis konseksjon hadde en bestemmelse som sa at hvis driften stod i over 24 timer kunde kommunen overta sporveien. Sosialistene mente at kommunen skulde benytte sig av driftsstansen til å bli kvitt den private sporvei og komme over til kommunal drift.

Konflikten blev som nevnt ikke av lang varighet. Efter en del konferanser, gikk funksjonærerne med på å gjenopta arbeidet 2. august kl. 8 aften på betingelse av at det skulde foreligge forhøjet lønningsregulativ innen 15. august. Alle skulle bli gjeninntatt i sine plasser, og direktøren skulle ikke utføre sin trusel om å anmelde funksjonærene for kontraktsbrudd.

9. august 1898 blev det nye felles lønnsregulativ vedtatt av direksjonene for Kr.a sporveiselskap, Kr.a elektriske sporvei og Holmenkollbanen. Det innvilget i det store og hele de krav funksjonærene hadde reist, og foreningene var også tilfreds med det. Regulativet fastsatte lønnen for kontrollører og tilsynsmenn fra 1300 kr. til 1800 kr. pr. år. For vognførere, konduktører og stasjonstilsynsmenn var den 1040 kr. første og annet år stigende med fire lønnstillegg à 120 kr. til 1460 kr. efter 8 års tjeneste. Sporrensere, stallkarler og nattevakter fikk en lønn fra 980 kr. stigende til 1340 kr., verkstedformenn fra 1200 til 1600 kr. og verkstedarbeidere fra 960 til 1400 kr. For uniformen blev trukket 80 kr. året av lønnen for vognbetjeningen og 20 kr. året for sporrensere og stallbetjening. Overtidsbetalingen var 40 øre timen på hverdager og 50 øre timen på søn- og helligdager og for nattarbeid.

Den tantieme konduktørene tidligere hadde hatt ved grønntrikken, bortfalt etter det nye regulativ. Dessuten bestemte det at hvert selskap skulle oprette en pensjonskasse for sine funksjonærer. Funksjonærerne skulle betale 2 % av sin lønn til kassen, mens selskapet skulle skyte til 3 % av lønningsbeløpet. Aldersgrensen blev fastsatt til 65 år. Regulativet omtalte ikke arbeidstidens lengde, men bestemte at funksjonærerne skulle ha fri 2 hverdager og 1 helligdag pr. måned, og 10 dagers sommerferie.

Efter lønnskampene i 90-årene kom det en roligere periode for foreningene under den økonomiske nedgangstid som fulgte. I denne perioden beskjeftiger sporveisfunksjonærenes organisasjoner sig med en rekke praktiske spørsmål. Uniformen er et stadig diskusjonstema i denne tiden. Det reises en rekke små krav som for det meste blir innvilgt.

Konkuktørene søker om å få støvler, vognførerne om bedre vanter. Man diskuterer slitningsterminene og sammenligner uniformene ved de forskjellige selskaper. Vintertøi og sommertøi blev oftest utlevert for sent, så funksjonærene måtte gjerne rette flere henvendelser til driftsbestyreren, før denne opdaget at årstiden hadde forandret sig.

I forbindelse med uniformen opstod det et spørsmål som måtte vente i 20 år på sin løsning — det var nummerspørsmålet. Tjenestemennene innen alle etater hadde nummer på uniformen. Både på kraven og luen var anbragt et tommehøit metallnummer. Tjenestemennene følte sig satt i en særstilling på grunn av nummeret. De betraktet det som et mindreverdighetsstempel, som om en spesiell kontroll var nødvendig overfor dem. Derfor blev kravet om å få nummeret fjernet reist innen alle tjenestemennenes fagforeninger etterhvert som de organiserte sig. Men ingen steder blev kampen så langvarig og bitter som innen sporveisetasen. Det nystiftede sporveisforbund av 1898 tok straks op spørsmålet. Ved henvendelser til selskapenes driftsbestyrere blev det svart at nummeret var påbudt ved lov. Forbundet vendte sig til politimesteren men det førte ikke til noe resultat.

I slutten av år 1900 sendte så forbundet inn et andragende til Kr.a magistrat om å få fjernet nummeret fra luen, men heller ikke det hadde noe gunstig resultat, andragendet blev avslått. Nummersaken blev en fast post på landsmøtenes program, og årvisst blev det sendt inn andragende til magistraten, men like lite hjalp det.

9. mars 1907 blev det holdt et stort nattmøte for sporveisfunksjonærene med foredrag om fagorganisasjonen, og på dette møtet tok konduktør E. E. Rudlang op nummerspørsmålet. Forsamlingen vedtok efter forslag av Rudlang enstemmig følgende resolusjon til kommunestyret:

«Sporveisfunktionærerne i Kristiania samlet til natmøte lørdag den 9. marts 1907 uttaler herved sin største misnøie med den behandling nummerspørsmålet har fått såvel av vore overordnede som hos magistrat og politimester, idet ingen av disse etter forlydende har givet saken sin tilslutning, men tvertimot anbefalet dette av os saa forhadte num-

mersystem bibeholdt. Naar ikke det kontrolmiddel som ligger i sporveisselskapernes uniform og vognnummer, ansees for tilstrækkelig for os, maa det ligge nær at trække den slutning, at der overfor os næres den høieste grad av ængstelse og mistillid. Selv tvilsomme individer som befryktes at staa i forkjert forhold til samfundets love tillades at færdes aldeles incognito, mot at de daglig melder sig for politiet. Enhver vil forhaabentlig indrømme, at vi har grund til mildest talt at føle os krænket over at det skal ansees nødvendig at etablere en skarpere kontrol overfor os end overfor de mindre farlige forbrydere.

Vi haaper, at det ærede kommunestyre, i hvis haand saakens endelige avgjørelse er lagt, vil give os medhold i disse vore betragtninger og tillægge os menneskelige følelser og krav og tillige finde grund nok til at befri os fra denne for os mindre behagelige prydelse, der iblandt os ansees som et slavemerke.»

Resolusjonen blev offentliggjort i pressen og blev diskutert livlig. Direksjonen var rasende over offentliggjørelsen, og over at henvendelsen var stilet direkte til kommunestyret. Sporveisselskapene måtte alene kunne bestemme over den slags ting uten at de underordnede la sig op i det. Resolusjonen hadde tross av alt det resultat at nummeret blev fjernet fra halskraven, og på luen blev nummeret anbragt på en liten plate som kunde tas bort når funksjonæren ikke var i tjeneste.

Sin endelige løsning fikk nummerproblemet først da funksjonærene selv hugget knuten over. På et stort møte i Sagene arbeidersamfund våren 1919 foreslo en av møtedeltagerne at man øieblikkelig uten videre skulde fjerne nummeret fra uniformen. Forslaget blev enstemmig vedtatt, og i samme øieblikk rev hele forsamlingen under stormende jubel det forhatte nummeret av uniformen. En del av de eldre funksjonærer var rystet over en slik dristighet. Med militær disciplin ønsket de å bære sitt nummer inntil de fikk selskapets tillatelse til å fjerne det. Den tidlige bestemmelse i reglementet for sporveisdrift om at betjeningen skulde bære nummer utenpå uniformen, blev ophevet av bystyret uten debatt noen måneder senere.

Like fra sporveiens åpning var funksjonærerne levende interessert i alle tekniske spørsmål som angikk sporveien. Mange av de tekniske forbedringer som etter hvert er gjennemført, har først slått igjennem etter en lang og seig kamp fra funksjonærernes side. Den første store sak de tok opp i forbindelse med vognenes utstyr var skjermespørsmålet. De første vognene hadde helt åpne plattformer både ved hestesporveien og ved trikken. Så lenge vognene blev trukket av hester var det om å gjøre å få dem så lette som mulig, så alt overflødig utstyr måtte sløifes, og først ved innførelsen av elektrisk drift ble det aktuelt å skaffe vognførerne en beskyttelse mot vær og vind. Farten var også langt større med «trikken» så det var bitende kaldt å stå foran på plattformen i vinterkulden. Først reiste vognførerne krav om varmere utstyr, og opnådde etterhvert å få kappen foret med saueskinn og selskinnsvanter til vinterbruk, men det var heller ikke nok til å holde kulden ute. Det hendte at vognførerne stod på vognen i et helt panser av sne og is. Verst gikk det ut over ansiktet som var ubeskyttet. Ofte gikk vognførerne hjem etter endt tjeneste med frostblemmer på nese og ører.

Fra først av forlangte personalet ikke helt innebyggede plattformer, de sökte om å få en slags skjerm som kunde beskytte vognføreren. Men alle slike forandringer kostet penger, og sporveiselskapene stilte sig meget uvillig til såken. De hevdet at enhver form for innebygning av plattformene vilde hindre vognførerens frie utsyn og betegne en fare for trafikken. For å stille funksjonærene tilfreds blev forskjellige merkelige opfinnelser prøvet. Ved grønntrikken blev foreningens formann Halstein Nilsen opkalt til driftsbestyrer Poppe for å få utlevert en del masker til prøve for vognførerne. Halstein Nilsen nektet å gå med på det, og maskene blev også bare prøvet av en eneste funksjonær. De gikk senere hurtig i glemmeboken. Et annet og ennu merkeligere eksperiment selskapet foretok, var å henge en slags parafinlykt rett foran ansiktet på vognføreren. Ved blåtrikken optrådte driftsbestyrer Barth betydelig mere imøtekommende i saken. Det blev foretatt en del prøver

med en seilduksskjerm, men den viste sig heller ikke vellykket.

Skjermespørsmålet blev en av de første saker forbundet tok op. Da henvendelsen til sporveisselskapene ikke hjalp, sendte forbundet i 1903 en skrivelse til magistrat og formannskap hvor det bad om at selskapene måtte bli pålagt å innføre innebyggede plattformer på vognene. Noe svar fikk ikke forbundet, men etterhånden kom diskusjonen i gang i pressen, og der tok flere ordet til fordel for funksjonærerne. Det blev aldri helt stilt om saken til tross for at sporveisselskapene saboterte den så godt de kunde. I 1905 rettet forbundet en opfordring til alle sine avdelinger, også til kollegene i Bergen og Trondheim, om å få sporveiene til å foreta prøver med beskyttelsesskjærmer. I tilfelle det ikke gikk, vilde forbundet selv i samarbeide med avdelingene sette i gang slike eksperimenter. Selskapene gjorde i 1905 et meget mislykket forsøk med en glasskjerm som gikk et stykke ned fra plattformtaket. Virkningen av den var at vognførerne ble utsatt for en slik trekk at det hele var verre enn ingen ting.

En deputasjon som hadde foretrede for driftsbestyrer Poppe i november 1905 fikk et meget avvisende svar. Han erklærte rent ut «jeg vil simpelthen ikke vite noe mere av dette her.» En ordning med glassruter fra vogntaket helt ned til plattformskjermen slik som deputasjonen antydet, mente han vilde bli altfor kostbar. Da måtte også sveiven på håndbremsen erstattes med et ratt. I november 1906 sendte forbundet nytt andragende til magistraten, og i den forbindelse kom diskusjonen igjen i gang i avisene. Ingeniør Wessel optrådte som en varm forsvarer for funksjonærerne, og nevnte i et innlegg i pressen at i München var man gått over til helt innebyggede plattformer på sporvognene. Dette var en meget verdifull oplysning for funksjonærerne som straks satte sig i forbindelse med sine driftsbestyrere. Ved grønntrikken prøvet driftsbestyreren å slippe undav saken ved rett og slett å nekte at det fantes innebyggede plattformer noe sted i verden.

Til alt held for funksjonærerne viste det sig at overretts

sakfører Michael Puntervold som var medlem av arbeiderpartiet, akkurat skulde reise til München, og han påtok sig å skaffe alle de oplysninger forbundet ønsket. Da Puntervold kom hjem, offentliggjorde han i «Social-Deinokraten» hele sin innberetning om sporvognene i München. Artikkelen var illustrert, så alle og enhver kunde overbevise seg om at dette ikke var bluff. Sjefen for Kristiania veivesen, overingeniør Roschauw gikk med iver inn for funksjonærernes krav. Den almindelige opinion blev efterhvert så sterk at sporveisselskapene ikke hadde noe valg lenger. Direktør Barth ved blåtrikken hadde hele tiden vært interessert i løsningen av spørsmålet. Han gikk nu helt inn for vognførernes krav og i 1908 blev den første vogn med innebyggede plattformer satt i gang ved blåtrikken. Ved grønntrikken gikk det betydelig langsommere, selskapet kviet sig i det lengste for de store utgifter, og det tok flere år før de innebyggede plattformer var gjennemført over hele linjen. Innenfor vognførernes egen leir dukket det også opp en del overløpere. I 1906 dannet en del vognførere ved grønntrikken en «gul fagforening», som bestod i 10 år. Ved blåtrikken eksisterte også en slik forening fra 1908—1914. Disse vognførere mente at de kunde skaffe sig selv bedre vilkår ved å stille sig på direksjonens side mot de øvrige funksjonærer. I 1908 sendte 11 medlemmer av Kr.a sporveiselskaps vognførerforening inn til direksjonen en protest mot de innebyggede plattformer. Men presset fra de øvrige funksjonærer og fra den almindelige mening var så sterkt at forsøket på å falle kameratene i ryggen ikke fikk noen betydning. Sistnevnte vognførerforening eksisterte helt til 1916, men den første som de fleste andre gule fagforeninger en meget ubemerket tilværelse.

Kampen for de innebyggede plattformer var bare en liten del av sporveisfunksjonærernes arbeide for et bedre og mere tidsmessig vognmateriell. Selskapenes anstrengelser for å gjøre driften så lønnsom som mulig og skaffe aktieierne stort utbytte kom stadig i konflikt med det store publikums interesser. Når funksjonærerne tok opp spørsmål om tekniske forbedringer, kunde de derfor oftest regne med støtte fra

byens befolkning. De første vognene som blev satt i drift ved den elektriske sporvei, imponerte byen, men de viste sig snart å lide av en rekke tekniske mangler. Særlig var det stadig klager over at bremseapparatene ikke fungerte tilfredsstillende. Det blev stadig sendt andragender fra begge foreninger om å få mere hensiktsmessige sandapparater til bruk ved bremsingen. Funksjonærene visste at når det gikk galt, blev ansvaret lagt på dem, og at selskapenes sparetrang kunde bli dyr både for funksjonærene og det store publikum. Signalapparatene var også meget ufullkomne til å begynne med. Dertil kom at sporveien helt til 1899 ikke hadde faste stoppesteder, men holdt ved de gatekryss passasjerene ønsket det.

De første år merket man ikke så meget til disse forskjellige ulemper, men eftersom årene gikk, begynte tilstanden å bli uholdbar. Sporveisulykkene tiltok i en uhyggelig grad fra 1910 og utover. Særlig i 1912 skjedde det en rekke ulykker som gav støtet til en voldsom pressediskusjon. Mange av innsenderne i borgerpressen gav betjeningen skylden. Sporvognene blev omtalt som de rene mordmaskiner og funksjonærene måtte da bli en slags bødler. Selskapene prøvet i det lengste å hevde at materiellet var i den beste orden. Sommeren og høsten 1912 blev saken diskutert i alle aviser. I borgerpressen kom det opfordringer til direksjonene om å «holde disse lømler (konduktørene) under speciel oppsyn». Spørsmålet ble reist om «rette vedkommende sørget for at funksjonærene gjorde sin plikt, og ikke ved skjødesløshet og likegyldighet satte passasjerer og publikum i den største fare.» Til slutt blev tilstanden så uholdbar at overingeniør Roschauw ved veivesenet sendte sporveisselskapene en skarp forestilling, hvor han fordret at det straks blev truffet effektive foranstaltninger til å forebygge sporveisulykkene. Selskapet sendte henstillingen videre til funksjonærene med trussel om streng straff hvis ikke bestemmelsene blev noe overholdt. Blandt funksjonærene vokste det etterhånden frem en voldsom forbirelse fordi de blev gjort til syndebukker. De tok saken op i sine foreninger, protesterte mot de beskyldningene som blev rettet mot dem og utarbeidet et utførlig program til

løsning av vanskelighetene. Den første ting de pekte på var den fullstendige mangel på fagutdannelse ved sporveien. I et innlegg i «Social-Demokraten» for 3. august 1912 heter det:

«Der finnes vel neppe arbeidssted eller bedrift som — hvad utdannelse og fagmessighet angår — ved antagelsen krever så lite av sine folk som sporveiene. Bondegutter som kommer like inn i byvrimmelen, aldeles ukjent med de stedlige forhold, kan på ansøkning få plass ved sporveien. Efter 3—6 dagers praktisk øvelse er utdannelsen fullendt. Hans lærermester kan for den saks skyld gjerne være en kjenning fra hjembygden som på samme måte er kommet inn som nybegynner ved bedriften noen dager i forveien. Han blir så betrodd å belære sin disippel om all den for stillingen for nødne teori og praksis i løpet av disse 3—4 dager. Med denne rutine i stillingen skal lærlingen begynne på egen hånd. —

Denne behandlingsmåte i forbindelse med den altfor dårlige betaling gjør ham tilværelsen så uutholdelig at han efter kort tids forløp overlater stillingen til en ny. Som regel går det denne på samme måte og slik fortsettes i det uendelige. Av den grunn er det en hel del innen etaten, som ingen øvelse har eller kan få i å skjøtte sin stilling.»

Det spørsmål som er blitt reist i pressen «Er alle sporveis-konduktører sig fullt bevisst sitt store ansvar?» forandret sporveisfunksjonærerne til: «Bør ikke alle sporveisfunksjonærer av rette vedkommende gis anledning til å bli sig sitt store ansvar bevisst?» Også i andre avisar kom det innlegg til fordel for funksjonærerne og til slutt blev presset på sporveisselskapene så sterkt at det blev innkalt en konferanse til drøftelse av spørsmålene den 20. august. På konferansen skulde møte direksjonene for de to selskaper og det forsterkede veitutvalg. Det virket unektelig forbausende at funksjonærerne ikke blev innkalt til konferansen. Spørveisforbundet uttrykte også sin beklagelse over dette, og resultatet blev at forhandlingene blev utsatt til 22. november. Til den endelige konferanse blev innkalt 2 representanter for funksjonærerne ved hvert selskap. Imidlertid hadde funksjonærerne i sine foreninger og på fellesmøter gjennemdiskutert sakene,

og til slutt vedtatt et program for representantene på konferansen. Forslaget blev vedtatt enstemmig av foreningene og blev lagt til grunn for forhandlingene. Grønntrikkens gule vognførerforening protesterte mot at «socialisten» Rudlang skulde delta som funksjonærernes talsmann. Vognførerne fikk derfor også sine representanter med, men de tidde stille under forhandlingene.

Organisasjonen hadde opstillet følgende krav:

«1) «At nybegynderen (konduktør som fører) underkaster sig mindst en maaneds læretid for at tilegne sig den fornødne færdighet i sit arbeide og maa for at kunne tiltræde tjernensten hertil ha erhvervet sig fornødent certifikat,

2) at løns- og arbeidsvilkårene blir saa tilfredsstillende at den fornødne interesse for arbeidet og opofrelse for stillingen kan paaregnes, saa man kan komme bort ifra de nu herskende irregulære tilstande med den inden etaten ustændelige ind- og utvandring, og over igjen i mere stabile og normale forhold,

3) at man til enhver tid har et godt vedlikeholdt materiel, utstyret og stadig forbedret med de bedst mulige tekniske hjælpemidler, navnlig a), at regulatorer og motorer altid er i fuld orden, b) at man altid med fuld tryghet kan stole paa den elektriske bremse, c) at haandbremsen er i fuld stand, d) at samtlige motorvogne efter hvert blir utstyret med luftbremser, samt to let anvendelige sandapparater, hvis rør blir beskyttet imot vand og fuktighet, e) at der i endestationerne blir tid og adgang til fylding av tør renset sand.

NB. Det er selvfølgelig av den aller største betydning, at man har de bedste midler til snarest mulig aa faa stanset vognen (toget) saasnart en overhængende fare er forhaanden.

Derimot har man mindre tro paa hensiktsmessigheten av de i forslag bragte «Fredriksbergske skjærme»,

4) at alle vogne suksesivt utstyres med automatisk selv-lukkede dører, hvorved den forbundne fare under al av- og paastigning under fart av sig selv kan forhindres,

5) at den farlige, aapne tilhængervogntype med stigbret langs siderne blir forandret derhen, at disse sløifes og, at man isteden herfor faar en gang langs efter vognens midte

med av- og paastigning kun fra platformene, samt at alle til-hængervogne utstyres med brukbare haandbrek og elektriske bremser; men ikke med den lunefulde «solenoid»-typen med mindre den blir betydelig forbedret,

6) at allarm og signalklokkene er helt brukbare, og at vognførerne ikke av hensyn til de forskjellige individers nattero hemmes i aa gjøre nødvendig bruk av fotklokken og derved maa staa unødig utrygg paa sin ansvarsfulde post,

7) at ingen vogn sættes ut i rute medmindre den er helt igjennem i fuld orden, hvilket ofte desværre hittil ikke altid har været tilfældet samt, at ingen eksperimentering, prøvekjøring eller oplæring finder sted under tjenesten,

8) at arbeidstiden ikke blir over 8 timer pr. dag,

9) at man faar begrænset passagerantal, samt for en del linjers vedkommende ogsaa faar nedsatt kjørehastigheten, rummeligere ruter og hyppigere sporvognsavgang samt, at større forsinkelser ikke indkjøres,

10) at hinderbukkene paa veivesenets arbeidspladser ikke sættes saa nær indtil banelegemet at de er til gene for sporveistrafikken,

11) at utkjørsel av portrum og ind i sporveislegemet like foran forbi passerende blir paatalt,

12) at kjørende og spasserende fra tid til anden gjennem pressen og paa anden maate blir mindet om, at den største aktpaagivenhet maa iagttas, naar sporveislegemet skal paseres og da særlig i de mest befærdede strøk, og endelig,

13) at forældre og foresatte, politi og publikum tilholdes ved enhver given anledning at advare barn imot at opholde sig i nærheten av sporveislinjen, samt at søke at indgyde dem skräck for sporvognen, istedenfor, at den nu blir brukt som leketøi i sportslig øiemed med liv og lemmer som indsat i likegyldige menneskers paasyn.»

Blandt de 23 mann som møttes i formannskapets lokaler var stemningen avgjort til fordel for sporveisfunksjonærernes forslag. Bare selskapenes direksjoner prøvet å hindre enhver reform som vilde påføre selskapene utgifter. De hevdet stadig at vognmateriellet var i den beste stand. Konferansen blev forøvrig ganske kort, så noe endelig resultat blev det

ikke ut av den. Funksjonærerne fortsatte senere å samarbeide med ingeniør Roschauw som tilsynshavende ved byens sporveisdrift. Forbundet sendte i desember inn en skrivelse til ham hvor det stillet en rekke forslag i tilknytning til dem som var blitt behandlet på konferansen.

Men reformene blev ikke gjennemført på en dag. I februar 1913 sendte Kristiania sporveisselskap funksjonærernes forening en skrivelse til magistrat og formannskap hvor de gjorde oppmerksom på at ennu intet var gjort til forebyggelse av sporveisulykkene. De reiste på ny kravene fra året forut og pekte dessuten på de farer som var forbundet med de overbelastede vognene. Driftsbestyrer Barth tilbakeviste klagene på materiellet i en redegjørelse i «Aftenposten» 6/2 — hvor han uttalte, «Uopfordret fik vi fra vore utenlandske kolleger under sporveiskongressen i sommer en uforbeholden ros for vort materiel, som man fandt stod paa høide med det bedste som var at se i Europa paa sporveisområdet.» Sporveisfunksjonærernes fagblad tilføjet «imot disse uttalelser fortsatte materiellet — sine tradisjoner tro — ved sin ubrukelighet at nedlegge den mest virkningsfulde protest.» Selv de borgerlige aviser begynte til slutt å angripe selskapene. «Hvor er tilsynet, hvi nøler den kommunale kontrol?» skrev «Morgenbladet», og «Tidens Tegn» skrev 2. februar da en av de gamle blåtrikkene eksploderte så vognføreren fikk svidd av hele skjegget og det tok fyr i klærne på en dame: «Det er opriktig talt litt paaafaldende at et selskap som har saa gode indtækter av byens publikum, at det kan gi sine aktionærer 9 procent i utbytte ikke av sig selv sørger for til stadighet at holde et saavidt godt og brukbart materiale at det ikke blir nødt til at kjøre med vogner som eksploderer hver anden dag.» Disse uttalelser stemte unektelig ikke helt med driftsbestyrerens påstand om det ypperlige materiell, og i et intervju til «Morgenbladet» slynget han plutselig ut en ny dristig tanke. «Vi kan ikke negte,» uttalte han til intervjueren, «at vi har fundet det som i de sidste dage er foregaat saa besynderlig, at vi er kommet paa den tanke, at her muligens skulde foreligge sabotage. Efter de grundige under-

søkelser, vi har anstillet særlig i løpet av sidste nat vover vi imidlertid ikke at fastholde vor mistanke.» Uttalelsen reiste en forbitrelsens storm blandt funksjonærerne. De sammenkalte et massemöte hvor de vedtok en harmdirrende protest mot driftsbestyrerens insinuasjon. Blandt annet uttalte funksjonærerne: «— Vi kan ikke forklare aarsaken til denne besynderlige optræden fra driftsbestyrerens side paa anden maate, end at denne sigtelse imot standen er fremsat imot bedre vidende for i offentlighetens øine at dække over sit skrøpelige materiel — — »

Diskusjonen om vognmateriellet fortsatte i hele 1913 og foreningene gjentok stadig sine krav fra sporveiskonferansen. Kristiania formannskap sendte også etter en del måneders forløp et svar. Det oplyste her at det forsterkede veiutvalg hadde stillet op et forslag som var lagt til grunn for forhandlingene. Resultatet var at det ved kommunale påbud blev gjennemført en rekke reformer som skulle skape større trafikksikkerhet. Kjørehastigheten blev nedsatt for centrums vedkommende. Hele byen blev inndelt i soner med bestemt kjørehastighet. Sporvognene fikk stoppeplikt ved alle holdeplasser, og disse skulle anbringes foran gatekryss med særskilt plass for hver kjøreretning. Ennu en sikkerhetsforanstaltning blev tatt idet beskyttelsesskjærmer blev satt på vognene foran hjulene for å hindre overkjørsler. Efterhånden blev de gamle vognene som hadde voldt mest bry utrangert, og takket være de forbedringer som blev gjennemført, lyktes det etterhvert å få gjort slutt på de ustanske sporveisulykkene som hadde skaket op publikum. De nyoprettede konduktørkurser var også et skritt i retning av mere betryggende forhold ved sporveien. I det store og hele fikk funksjonærne igjennem de krav de hadde stillet op til fordel for hele sporveisdriften. Men ett punkt i forslaget hadde formannskapet oversett, nemlig det punkt som voldte den lengste kamp og førte direkte ut i streiken sommeren 1914. Punkt 2 i kravene til sporveiskonferansen krevet «at løns- og arbeidsvilkaarene blir saa tilfredsstillende at den fornødne interesse for arbeidet og opfrelse for stillingen kan paaregnes — — »

Kampen for en bedring i lønns- og arbeidsvilkår blev ikke ført med noen større kraft i de første år etter lønnsregulativet av 1898. Under de økonomiske nedgangstider frem til omkring 1905 var det ikke lett å reise kamp for nye lønnskrav, kreftene måtte koncentreres om å bevare det som var opnådd. De skriveler som sendes til direksjonene om lønnspørsmålet i de årene inneholder også for det meste klager over at lønnsregulativet ikke overholdes. Direkte krav om forhøielse av lønnen ble bare reist for de dårligst betalte funksjonærer som ikke gikk inn under regulativet av 1898. Begge fagforeninger søkte om lønnstillegg for reservebetjeningen. Alt i 1899 ble det innsendt andragende om en forhøielse av 5 øre pr. time for de reservekonduktører som hadde gjort tjeneste et år. Ved Kra. sporveiselskap søkte foreningen samme år om 20 øres tillegg pr. dag for reservene. Noe resultat blev det ikke av disse ansøkninger.

Det brennende spørsmål i denne tid var langt mere fritidens enn lønnen. Efter regulativet av 1898 skulde de faste funksjonærer ha 3 fridager pr. måned, derav 1 helligdag. Ferien var 10 dager. Ved grønntrikken klaget funksjonærerne over at søndagstjenesten ble langt mere anstrengende enn hverdagstjenesten. Direksjonen prøvet å klare sig med mindre betjening om søndagen for å slippe å ansette ekstra mannskap. Gang på gang henstillet foreningen til direksjonen å ansette 4 mann på hver vogn om søndagen som om hverdagen. Kampen for mere fri om søndagen var seig og langvarig. I 1901 besluttet man å sende deputasjoner til forskjellige stortingsmenn for å få dem til å ta saken op, og det blev til og med rettet henvendelse til stiftsprovst Hall, formann i «Foreningen til søndagens rette brug.»

På alle måter prøvet direksjonene å innskrenke den usle fritiden funksjonærerne hadde fått tilkjempet sig. Året etter gjennemførelsen av det første lønnsregulativ kom det fra Kra. sporv.selskap ordre om at fridagene i ferien bortfalt. Funksjonærerne protesterte og henviste til Kra. elektr. sporvei hvor fridagene i ferien ble lagt til denne. Denne saken blev tatt op av forbundet, men Kra. sporv.selskap vilde overhodet ikke forhandle med det. Også blandt funksjonærerne

selv var det mange som ikke forstod betydningen av å stå steilt i fritidsspørsmålet. Mange trengte hårdt til den inntekt de kunde få ved å selge sine frisøndager. Men på den måten tok de grunnen vekk under de krav betjeningen reiste om flere fridager. Direksjonen kunde hevde at funksjonærerne bare såkte om flere fridager for å gjøre tjeneste for overtidsbetaling på de dagene. Grønntrikkens forening besluttet derfor i 1901 å forby salg av fridager. Det viste sig at en hel del av medlemmene brøt forbudet og skrev sig på selskapets liste for kjøring på frisøndagene. På en ekstraordinær generalforsamling blev det besluttet å utelukke dem av foreningen i 6 måneder. Blandt dem som ved denne beslutning blev suspendert var også den daværende formann i Norsk Sporveis-forbund. Det var ennu langt igjen til funksjonærerne fullt ut hadde forstått betydningen av den ubetingede solidaritet.

I forbindelse med fritidskravet blev også spørsmålet om overtidsbetaling reist. I lønnsregulativet av 1898 blev timebetalingen fastsatt til 40 øre på hverdager og 50 øre på sønn- og helligdager og for nattarbeide. Foreingene såkte etterhånden å sette faste grenser for det som blev ansett som overtidsarbeide. De krevet å få tiden før kl. 8 om helligdagene regnet som overtid, og likedan den tid som overskred 8 timer på en dag. Et stadig stridspunkt var de såkalte «arbeidertog» før den ordinære rute begynte ved 7-tiden om morgen. De var ennu ikke satt i gang da lønnsregulativet blev oprettet, så det forelå ikke noen ordnet avtale for deres vedkommende. Billettprisen var bare 5 øre med disse «togene» og selskapene prøvet å holde sig skadesløse ved å kjøre med flere tilhengere og mindre betjening. Dessuten var vognene så overfylte at folk hang ute på stigbrettet. Funksjonærene forlangte overtidsbetaling for arbeidertogkjøringen som både var mere anstrengende enn den vanlige tjeneste og dessuten utenfor den ordinære tjenestetid. Selskapene på sin side hevdet at funksjonærene ikke kunne fordre noen overtidsbetaling når tjenestetiden ikke var over $8\frac{1}{2}$ time.

Funksjonærene opnådde i det hele ikke store resultater av de krav de reiste om forandringer i regulativet. Da opgangs-

tiden begynte, fra 1905 og utover, kom det mere system og kraft i funksjonærernes forlangender. Alt i 1904 hadde grønntrikkens forening sendt inn ansøkning om en lønnsforhøielse på 10 pct., men fått blankt avslag. I 1905 og 1906 var lønnsspørsmålet stadig på dagsordenen. I 1906 blev det bevilget et nytt alderstillegg på 120 kr. pr. år etter 12 års tjeneste, men det var ikke mere enn 40—50 funksjonærer ialt ved begge selskaper som nød godt av det. Samtidig blev lønnen for første og annet år satt til 1160 kr. likesom for de to følgende år. Disse forbedringer monnet ikke stort overfor de stadig stigende priser, og funksjonærerne pekte også på den nye ugunstigere skattetabell som trådte i kraft i Kristiania. Ved den vokste skattene for inntekter under 1800 kr., mens sporveisfunksjonærene fikk skattelettelser på henholdsvis 2000 og 4 000 kr. Den 9. mars 1907 blev det avholdt et felles innsamling av sporveisfunksjonærene, hvor det blev nedsatt en komité som skulde gi en redegjørelse for den faste betjenings fri-dager og reservebetjenings timebetaling. Komitéen bestod av 3 mann fra hver av blåtrikkens og grønntrikkens foreninger og 1 mann fra Holmenkollbanen. Den utredning komitéen fremla, tok op lønnsspørsmålet i hele dets bredde og dannet grunnlaget for de krav som ble reist av foreningene. Komitéen påpekte at sporveisfunksjonærene hadde 319 arbeidsdager i året, mens man i almindelighet regnet arbeidsåret til 300 dager. Derfor blev det forlangt fri hver 8. hverdag istedenfor hver 11., som det hadde vært fra 1898. Dette ville bety en merutgift for selskapene, men komitéen hevdet at størsteparten av denne utgift vilde bli dekket av de beløp som ble spart inn ved mindre sykdomsfall blandt funksjonærene.

Reservebetjeningen hadde hele tiden vært sporveiselskapenes stedbarn. På grunn av de helt uregelmessige forhold den arbeidet under, var det lett å slå dens lønn ned og ta fra den de beskjedne rettigheter den hadde. Tilstrømningen av reservemannskap var i de dårlige tider så stor at lønnen ble trykket ned under eksistensminimum. For en stor del var disse folk heller ikke organisert, så det var vanskelig å få dem med på noen samlet aksjon. Et forslag i grønn-

trikkens forening om å kreve ekstraarbeide betalt med 50 øre timen blev nedstemt med den karakteristiske begrunnelse at selskapet kunde få så mange folk det vilde for 30 øre timen, så resultatet ville bare bli at de faste funksjonærer ingen ekstrafortjeneste fikk. Ved blåtrikken gikk reservenes betaling helt ned til 25 øre timen. Lønnen steg til 35 øre etter 2 års tjeneste. Komitéen foreslo nu en timelønn som varierte i forhold til det antall timer vedkommende var beskjeftiget. Minstelønnen skulde være 35 øre for det første år når arbeidsdagen var 8 timer. For kortere tjeneste skulde betales:

| | | | | | | | | | | | | |
|----|-----|-----|--------|----|-----|---|--------------|-----|-----|---|------|-----|
| 50 | øre | for | inntil | og | med | 5 | arbeidstimer | pr. | dag | = | 2.50 | kr. |
| 45 | « | « | « | « | « | 7 | « | « | « | = | 3.15 | « |
| 40 | « | « | « | « | « | 9 | « | « | « | = | 3.60 | « |

Arbeidstid som oversteg 9 timer pr. dag, skulde regnes som overtid og betales med 50 øre timen. Dessuten skulde den reservebetjening som hadde hele sitt arbeide ved sporveien, få utbetaalt 1 kr. pr. dag som diett på de dager hvor ingen beskjeftigelse kunde skaffes. 1 kr. skulde også være det minste som kunde utbetales når vedkommende hadde vært innkalt til tjeneste. Komitéens forslag til lønnskrav var meget forsiktige. For den faste vognbetjening blev foreslatt en lønn fra 1160 kr. om året stigende med lønnstillegg på kr. 130 til 1680 kr. efter 12 års tjeneste, for sporrensere foreslos lønnssatser fra 1140 kr. til 1620 kr. pr. år. Både blåtrikkens og grønntrikkens foreninger innkalte store massemøter til drøftelse av lønnsandragendet, og begge steder blev det besluttet å heve kravene. De første forslag til regulativ som kom fra direksjonen, blev enstemmig forkastet av begge foreninger. Kampviljen var ganske sterkt blandt funksjonærerne. De vilde denne gang prøve å tvinge igjennem en tariff på grunnlag av forhandlinger mellom forbundet og selskapene, ikke bare i form av et direktiv ovenfra. Direksjonene erklaerte alle at de ikke hadde noe imot å forhandle med sine egne funksjonærer, men nektet bestemt å ha noe å gjøre med forbundets representanter. Funksjonærerne greiet ennu ikke å trumfe sine krav igjennem, og de måtte også finne sig i at selskapene fortsatte med å la funksjonærerne undertegne

enkeltmannskontrakter. Et annet stridspunkt mellom selskapene og funksjonærene var den form lønnstillegget skulde ha. Selskapene ønsket å gi det i form av en tantieme på en viss prosent av billettsalget. På den måten mente de å stimulere konduktørene til å være ivrige i tjenesten, samtidig som de automatisk fikk mindre utgifter hvis inntektene sank. Funksjonærene hadde derimot en rekke innvendinger mot prosentsystemet. For det første bragte det inn et usikkerhetsmoment i lønnssatsene og for det annet ville lønnen variere temmelig sterkt ved de forskjellige linjer. Efter lange diskusjoner gikk fagforeningene allikevel i februar 1908 til slutt med på at lønnstillegget skulde ydes som en tantieme på $1\frac{1}{2}$ pst. av billettinntekten. Dette skulde fordeles likt mellom de fast ansatte vognførere og konduktører. Selskapet garanterte en minimumstantieme på 120 kr. året pr. mann. Efter overenskomsten blev lønnssatsene nu for de første 4 år 1160 kr. + minst 120 kr. = 1280 kr. Efter 4, 8 og 12 års forløp blev der som før bevilget alderstillegg på 120 kr. Reservebetjenings timebetaling blevet med et par øre, så høieste betaling blev 40 øre timen. Sporrenserne fikk ingen lønnsforhøielse, men det blev bevilget et alderstillegg på 100 kr. etter 12 års tjeneste, så høieste lønn blev 1440 kr. Overtidsbetalingen skulde være 50 øre timen på hverdager og 60 øre timen på søndager. Den faste betjening fikk ved grønntrikken fri hver 11. hverdag og 1 söndag pr. måned, dessuten 12 dagers sommerferie. Ved blåtrikken var det litt færre fridager, 2 hverdager og 1 söndag om måneden, sommerferien var til gjengjeld 14 dager. Kravet om fri hver 8. hverdag var ennu meget langt fra sin gjennemførelse. Reservebetjeningen opnådde ved begge selskaper etter 1 års tjeneste 2 betalte fridager om måneden og 7 dagers ferie.

Lønnsregulativet av 1908 blev ikke mottatt med noen større begeistring. Den store aksjon for mere fritid hadde ført til et magert resultat og lønnstillegget var heller ikke tilfredsstillende. Regulativet skulde gjelde til 1. januar 1911 og videre 1 år ad gangen hvis det ikke blev oopsagt av en av partene senest 3 måneder før utløpstiden. Alt i begynnelsen av året 1910 begynte foreningene og forbundet å treffe

forberedelser til å få regulære tariff-forhandlinger istand. Forbundet innkalte et massemøte hvor det blev nedsatt en komité til å utarbeide forslag til endringer i lønnsregulativet. Sporveisforbundet var i 1909 gått inn i Arbeidernes faglige Landsorganisasjon og selskapenes direksjoner hadde samtidig meldt sig inn i Norsk Arbeidsgiverforening. Betingelsene lå derfor nu til rette for at forhandlingene kunde skje i fullt organisasjonsmessige former. Tariffkomitéens innstilling blev forelagt på et nytt felles massemøte 27. august. Der blev det vedtatt å si op overenskomsten til 1. januar 1911. Komitéens forslag til ny tariff blev vedtatt mot 1 stemme. Kravene gikk ut på avskaffelse av prosentsystemet, og økning av den faste lønn på 100 til 160 kr. for de forskjellige lønnsklasser. Dessuten blev det reist krav om fri uniform som var innført for de svenske sporveisfunksjonærer. For reservebetjeningen blev det ikke krevet noe stort tillegg til timebetalingen de tre første år, men til gjengjeld skulde de få fast ansettelse etter denne tid. Når det gjaldt fritid og ferie, var komitéen også meget moderat i sine krav. Det blev særlig lagt vekt på å få mere søndagsfri. Hver tredje søndag mente komitéen betjeningen kunde gjøre krav på.

Overenskomsten blev opdaget gjennem forbundet i september, samtidig som forslaget til ny tariff blev sendt inn til direksjonen. Svaret kom i november. Selskapene prøvet ennu en gang å gå utenom organisasjonene, og sendte sitt forslag til hver av dem som hadde underskrevet opsigelsen. Det var ikke tale om noen lønnsforhøielse eller økning av fridagene; det eneste direksjonene vilde gå med på, var å la den garanterte minimumstantieme på 120 kr. gå over til fast lønn. Samtidig skulde all annen tantieme bortfalle. Selskapets pensjonsinnskudd og den utbetalte pensjon vilde da stige noe fordi det ikke hadde vært betalt pensjonsinnskudd av tantiemen. Men på samme tid sank den samlede lønn. Funksjonærene kunde derfor umulig gi sin tilslutning til forslaget. Den henstillet til arbeidsgiverne å føre forhandlinger med den forhandlingskomité de hadde valgt og oprettholdt samtidig situertidligere tariff-forslag. Sporveisselskapene henviste saken til arbeidsgiverforeningen, mens funksjonærene trådte i forbin-

delse med landsorganisasjonen. De massemøter som blev holdt til behandling av konfliktsituasjonen fikk veldig tilslutning, men kampstemningen var allikevel ikke så sterk blandt funksjonærerne. De var redde for å tape hvis de skulde bli tvunget ut i streik eller lockout. På arbeidsgivernes spørsmål om plassene var opdaget av organisasjonen svarte funksjonærerne at de anså sig for opdaget av arbeidsgiverne ved deres skrivelse. Arbeidsgiverne prøvet å gjøre de underordnede myke ved å trekke saken i langdrag, og funksjonærerne blev også engstelige da plassene julafoten ble avertert ledige. Det var flere av funksjonærerne og deres koner som underhånden henvendte sig til direktjonene og bad dem om ikke å kaste arbeiderne på gaten. Da byens ordfører Cath. Bang fremsatte et meglingsforslag, blev det derfor vedtatt til tross for at det ikke holdt på store forbedringer. Tantiemen bortfalt, mens begynnerlønnen skulde være 1310 kr. pr. år. Med aldersstillegg hvert 4. år steg lønnen til 1730 kr. efter 12 års tjeneste. Arbeidsgiverne ønsket at tariffen skulde gjelde til 1. januar 1917 mens funksjonærene bare vilde ha 3-årig termin. Tilslutt gikk funksjonærene med på arbeidsgivernes forslag mot at de fikk et lønnstillegg på 50 kr. året fra 1. januar 1914. Konduktørene blev bevilget 20 kr. året i tellepenger. Overtidsbetalingen blev hevet til 60 øre timen både hverdag og søndag. Bestemmelserne om arbeidstid og fritid var uforandret. For reservene fortsatte også de gamle lønnssatser og fritidsbestemmelser. Timelønnen var 35 øre første år, 37 øre annet og tredje år og 40 øre for fjerde tjenesteår. Arbeidertogene skulde betales med 50 øre timen.

Overenskomsten i 1911 er den første virkelige tariff som er sluttet med arbeidernes organisasjon og ikke med de enkelte funksjonærer. Tariffens «Almindelige bestemmelser» bærer preg av disse nye forhold. Der heter det bl. a.: «Foreningsretten skal saavel fra funksjonærernes som fra selskabets side gjensidig respekteres, og selskabet skal have ret til at anvende funktionærer uden hensyn til, hvorvidt vedkommende er medlem af en fagforening eller ikke.» En slik bestemmelse hadde tidligere vært helt overflødig fra arbeidsgivernes synspunkt, for det var en selvfølge at de kunde

ansette hvem som helst uten å spørre sine underordnede om tillatelse.

Organisasjonstanken hadde nu slått helt igjennem, funksjonærerne opererte ikke lenger hver for sig eller alene gjennem sine bedriftsforeninger. Alle saker av viktighet blev formidlet gjennem Det Norske Sporveisforbund. Forbundet hadde i de første 10 år fra stiftelsen 1898 ført en meget tilbaketrukket tilværelse. Kontingenten var så lav at det ikke kunde yde noen støtte til medlemmene i konfliktsituasjoner, og dets anseelse var ikke stor hverken hos medlemmene eller hos arbeidsgiverne. I 1911 nådde organisasjonen for første gang frem til å bli anerkjent av arbeidsgiverne. Det betyddet også et stort skritt fremover for forbundet, da det i 1912 begynte å gi ut sitt eget fagblad «Sporveisfunktionären».

De to foreningene som dannet forbundet hadde i alt 238 medlemmer og skulle betale en kontingent på 15 øre pr. kvartal pr. medlem til dekning av forbundets administrasjonsutgifter. Dessuten fikk forbundet rett til å utskrive en ekstrakontingent på inntil 1.00 kr. pr. uke pr. medlem under konflikter. 16. nov. 1899 holdt De norske sporveisfunktionærers forbund sitt første landsmøte. Der møtte representanter for Kr.a sporveisselskaps funkt. forening, fra Kr.a elektr. sporveis forening og fra den nystiftede Holmenkolbanens forening. Møtet besluttet å søke samarbeide med sporveisfunksjonærerne i Sverige og Danmark. Forøvrig var hovedposten på dagsordenen opgjør med forbundets første forretningsfører som hadde underslått 50 kr.

I den første 10-årsperiode holdt forbundet 7 landsmøter, alle i Kristiania, men resultatene stod ikke i forhold til møtenes antall. Forbundet kunde umulig bli noen effektiv centralorganisasjon så lenge hele budgettet utgjorde 30—40 kr. kvarstalet. På 4. landsmøte, i 1902, ble kontingenten hevet til 20 øre pr. medlem pr. kvartal, men flere av avdelingene klaged over den «urimelige» utgift. På landsmøtet i 1906 ble det foretatt en hel omorganisering av forbundet. Dets formål skulle nu bare være å opprettholde forbindelsen med de tilsluttede avdelinger og skandinaviske broderorganisasjoner for å holde sig underrettet om lønn og arbeidstid på de forskjellige steder. Forbundet skulle derimot ikke gripe inn i av-

delingenes lønnsbevegelser. Samtidig blev hele administrasjonen forenklet. Istedentfor et styre på 7 mann skulde forbundet bare ha en forretningsfører. De stedlige avdelingers formenn skulde fungere som styremedlemmer. Det representantskap som var blitt opprettet på det foregående landsmøte, blev ophevet. Ved denne innskrenkning av forbundets virksomhet og administrasjon kunde kontingensten nedsettes til 10 øre pr. kvartal for hvert medlem.

Med en så svak organisasjon kunde det ikke utrettes stort. Forbundet beskjeftiget sig mest med slike spørsmål som innebygging av plattformene og fjernelse av nummerne fra uniformen, og det sammenkalte en del massemøter til diskusjon av disse sakene.

Det skandinaviske samarbeide som var planlagt, gikk også meget tregt. På landsmøtet møtte for første gang en representant for «Det svenska sporvägsmannaförbundet», og i 1905 deltok 5 norske representanter i det svenska forbunds kongress. Der blev det vedtatt retningslinjer for et skandinavisk samarbeide. Forbundene skulde føre en stadig korrespondanse om arbeidstid, lønn og andre forhold av interesse for sporveisfunksjonærerne. De skulde yde hverandre moralsk og økonomisk støtte under konflikter og være representert på hverandres kongresser. Det norske sporveisforbund utgav en trykt beretning da representantene kom tilbake, og diskusjonen gikk livlig i avdelingene. Det svenske forbund var langt fastere organisert enn det norske, og stod tilsluttet både den faglige landsorganisasjon og det svenske sosialdemokratiske arbeiderparti.

Diskusjonen om tilknytning til Arbeidernes faglige Landsorganisasjon blev etterhvert også ført i alle avdelinger av sporveisforbundet i Norge. På forbundets 8. landsmøte, i 1909, blev det besluttet å melde sig inn i landsorganisasjonen. En ennu viktigere beslutning som blev fattet på samme møte, var å heve kontingensten fra ti øre kvartalet pr. medlem til 70 øre måneden pr. medlem. Dessuten blev det besluttet å velge et styre på 5 medlemmer, for det hadde vist sig at et styre som bestod av de skiftende formenn i de stedlige avdelinger, var altfor vekslende til å bli noen virkelig ledelse. Det var

tydelige tegn til fremgang for forbundet etter 1909, men det gikk ikke fort. Under den svenske storstreik i 1909 var det meget vanskelig å få sporveisfunksjonærerne til å yde bidrag til de svenske kolleger. I 1910 nedla formannen plutselig sitt hvert med den begrunnelse at han var så optatt at han umulig kunde få tid til å stå som leder av sporveisforbundet. Som ny formann blev valgt konduktør Rudlang fra Kristiania Sporveisselskap, og med ham begynte en ny og mere energisk linje i forbundets virksomhet. På landsmøtet i 1912 blev kontingen-ten på ny satt op fra 70 øre til 1 krone pr. medlem pr. måned. og ennu en gang blev lovene revidert.

Tallet på de tilsluttede avdelinger vokste jevnt og stadig. Forbundsstyret som i de første år bare hadde vært et stedlig styre for Kristiania, blev etterhvert fellesorganisasjonen for sporveisfunksjonærerne i alle landets større byer. I 1911 blev Trondhjems, Bergens og Drammens sporveisfunksjonærers for- eninger tilsluttet. Medlemstallet var i 1914 steget til 639. I 1914 blev forbundets landsmøte første gang holdt utenfor Kr.a, nemlig i Bergen. Her blev fattet flere viktige beslutninger som fikk betydning for konflikten samme år. Kontingen-ten blev hevet til kr. 1,35 pr. måned, og forbundet ansatte Rudlang som lønnet forretningsfører med en lønn av 1 800 kr. året. Han fikk innvilget 2 års permisjon fra sin stilling ved sporveien fra 15. juli 1914.

De siste arbeidere som blev organisert ved sporveien i Kri- stiania, var vaskekonene. Det hadde aldri vært på tale at de skulde slutte sig til de respektive selskapers foreninger. Gjen- nem sitt arbeide som for det meste foregikk om natten, kom de lite i berøring med resten av personalet. Derfor hadde heller ingen av selskapenes underordnede så slette arbeidsvilkår og så ussel betaling som de. Ved Kr.a. elektriske sporvei blev den første sammenslutning blandt vaskekonene dannet. 1. juni 1913 stiftet de Kristiania elektriske sporveis vaskebetjenings forening med Emilie Rønning som formann. Vaskekonene søkte om en liten lønnsforbedring, men resultatet var at alle 21 fikk opsigelse med 3 måneders varsel til fratrede 1. nov. 1913. Selskapet begrunnet sin opsigelse med at det vilde gå over til å bruke unge gutter som gjorde arbeidet for 3 kr.

pr. natt, mens vaskekonene fikk 3,20. Den nystiftede forening gikk 1. aug. inn i sporveisforbundet, og selskapet blev engstelig og tilbakekalte sin opsigelse. Efter dette heldige resultat blev foreningen utvidet til å omfatte vaskebetjeningen ved alle byens sporveier og tok navnet «Sporveienes vognvaskeforening». Foreningen var ikke gammel før den kom ut i konflikt, 1. mai 1914 fikk vaskekonene ved Kr.a elektr. sporvei på ny opsigelse fra 15. mai, da selskapet hadde bortsatt vasken til et rengjøringsfirma. Foreningen henviste saken til forbundet. Arbeidet ble blokkert da vaskekonene måtte slutte. Forbitrelsen var stor mot de unge gutter som optrådte som streikbrytere. Av vaskekonene selv var det bare en som føiet sig etter selskapet og tok streikebryterarbeide. Selskapet var meget lite imøtekommende under den skriftveksel som blev ført med forbundet. Efter en måned var saken ikke kommet et skritt videre og Kr.a elektr. sporveis forening erklærte 12. juni sympatistreik fra og med 15. hvis ikke selskapet tok sin vaskebetjening inn igjen. Truselen hjalp, forhandlingene kom i gang, og 24. juni blev det undertegnet en overenskomst som betyddet en betydelig forbedring for vaskebetjeningen. Det krav betjeningen hadde reist, gikk ut på lønn 1 000 kr. året, fri hver 6. natt og 14 dagers ferie. De opnådde den fritid de såkte om. Lønnen skulde være for fullt arbeide 3,75 kr. pr. natt — i et år blev det med fratrekk av fridagene 1 087,50 kr. Dessuten skulde hovedrennjøring av et vognsett på 5 vogner betales med 25 kr. Arbeidstiden skulde være 7 timer, det vil si en time mindre enn den før hadde vært.

Konflikten med vaskebetjeningen vakte ganske stor oppsikt, særlig fordi den førte til en så avgjort seier for organisasjonen.

Den store begivenhet i forbundets historie i 1913 var konflikten ved Trondhjems sporvei. Det var den første tjenestemannsstreik som ble gjennemført i organisasjonsmessige former. Trondhjems kommune vilde først ikke forhandle med funksjonærenes organisasjon, men gikk tilslutt med på å anerkjenne sporveisforbundets representant som funksjonærenes taltsmann. Forbundets formann Rudlang reiste til Trondhjem for å lede forhandlingene. Fra 31. mai til 19. juni stod all sporveisdrift i byen. Funksjonærene viste en gjennemført soli-

daritet, og streikbryteri forekom ikke. Den overenskomst som til slutt blev vedtatt, betydde en stor forbedring for funksjonærerne, lønnen blev nu fra 1 260 til 1 800 kr. pr. år, mens den tidligere hadde vært fra 1 000 til 1 500 kr. Reservekonduktørenes timelønn blev hevet fra 17—18 øre til 40, 45 og 50 øre. Fremfor alt opnådde funksjonærerne efter den nye tariff et rimelig antall fridager. Hele betjeningen, både faste og reserver skulde ha hver 6. dag fri og 14 dagers sommerferie. Konflikten i Trondhjem blev fulgt med levende interesse i hele landet og ikke minst i Kristiania. Der hadde funksjonærerne veket tilbake for å ta en arbeidsnedleggelse i 1911 og hadde fått en tariff som mange var misnøide med alt fra begynnelsen. Prisene fortsatte å stige etter 1911, så det varte ikke lenge før nye lønnskrav blev reist også i Kristiania.

Ikke stort mere enn et år senere — 12. juni 1912 søkte funksjonærene i Kristiania om et lønnstillegg på 120 kr. pr. år. Direksjonene svarte at de alt i 1912 hadde besluttet å utbetale det lønnstillegg på 50 kr. som var lovet fra 1914. Samtidig blev det sendt inn et andragende om 5 øres tillegg til timesatsene for reservebetjeningen. Direksjonene svarte at den del av reservebetjeningen ved de to sporveiselskaper som etter driftsbestyrerens skjønn ansås dyktig nok, skulde få 2nen lønnssats forhøjet fra 37 til 39 øre pr. time, mens de øvrige satsene skulde være uforandret.

De beskjedne dyrtidstillegg som var opnådd, kunde ikke hjelpe stort på de vanskelige forhold funksjonærene levet under, og året etter, 4. juli 1913, rettet forbundsstyret en henvilling til avdelingene i Kristiania, Bergen og Drammen om å samle sig om et andragende om et dyrtidstillegg på 200 kr. pr. mann årlig og en forhøielse av reservenes timebetaling til 40, 45 og 50 øre pr. time. Kristiania-avdelingene vedtok samtidig en lengere uttalelse som begrunnet kravet. De hevdet her at lønningene ikke var øket nevneverdig siden 1908, mens alle priser var steget voldsomt i den senere tid. Alene husleien var øket med 2—300 kroner om året. Hvis de siste krav blev innvilget, vilde lønnen komme på høide med den som Kristiania brandvesen og politi fikk. I september blev lønnssdragendet innsendt til direksjonene, men svaret lot vente

på sig. Efter to måneders forløp holdt Kr.a-avdelingene et massemøte som forlangte svar innen 15. november. Samtidig var forbitrelsen også stor blandt funksjonærene over de sjikanerier vognbetjeningen blev utsatt for fra ledelsens side i anledning sporveisulykkene.

Svaret fra direksjonene innløp først 15. november og inneholdt et blankt avslag i en form som sterkt øket forbitrelsen blandt funksjonærene. Det uttales nemlig: «Sporveisselskapene i Kr.a samt Holmenkolbanen har i fællesskap for sit vedkommende blit enige om for tiden ikke at ta igjen det midlertidige tillegg av 1. september 1912 stort kr. 50.00 pr. mand og aar saaledes, at dette blir at utbetale indtil videre. — —» Reservebetjeningens lønn blev dog forhøjet fra 35, 39 og 40 øre pr. time til 40, 43 og 46 øre pr. time.

På et stort nytt felles massemøte vedtok funksjonærene en bitter uttalelse til direksjonene. De klager her over den likegyldighet sporveisselskapene utviser overfor funksjonærenes ve og vel og tilføier «— — Om vi under tjenesten skulde utvise en tilsvarende likegyldighet overfor vore medmenneskers ve og vel, vilde kanske sporveisdriften utvise en enda uhyggeligere ulykkesstatistik end vi nu har. — —»

Streiken i 1914.

Jubileumsåret 1914 blev et slitsomt og begivenhetsrikt år for sporveisfunksjonærerne. Trafikken steg voldsomt på grunn av den sterke tilstrømning av mennesker til byen. Trikkene var til stadighet overfylt, så konduktørenes arbeidsbyrde vokste betraktelig. Samtidig hadde de en følelse av stadig å være mellom dobbelt ild. Selskapets kontrollører var satt til å passe på at «konduktørene skal utvise den største høflighet og forekommenhet mot passagererne og gå dem tilhaande.» De skulle dessuten kontrollere at vognførerne holdt ruten selv om det kunde opstå små forsinkelser ved enkelte stoppesteder. På den annen side hadde politiet sin opmerksomhet rettet mot sporvognsbetjeningen. Kr.a politikammer sendte i mars til sporveisselskapene en skrivelse som senere ble slått op til kunnsgjørelse for betjeningen. Skrivelsen meddelte at alle politifunksjonærer hadde fått streng ordre til å påse at sporvognsfunksjonærerne overholdt politivedtekten. Vognene måtte ikke overfylles, der måtte ikke kjøres med større hastighet enn tillatt, damer med ubeskyttede hattenåler skulle ikke befordres. Politiet anmodet selskapet om å innskjerpe funksjonærerne disse påbud, «saa man i mindst mulig utstrekning blir nødt til at mulkttere dem for forseelser som vistnok væsentlig begaaes av en altfor vidtdrevne lyst til at imøtekommme publikum og frygt for at vække mishag. — — —» Det var ikke lett for funksjonærerne å balansere mellom de forskjellige forseelser — å vise for stor eller for liten høflighet, å kjøre med for stor eller for liten hastighet. Kr.a. sporveisselskaps funksjonærforening vedtok en lengere resolusjon i sakens anled-

ning. De hevdet her at konduktørene hadde sin tid fullt besatt med billettsalg og kontroll, så noen inngående visitasjon av damenes hattenåler kunde de umulig foreta. I forbindelse med passasjerantallet reiste de på ny kravet om automatisk lukkende dører på motorvognene. Det var «umulig å overholde det fastsatte passasjerantall så lenge ikke vognmateriellet blev forbedret eller betjeningen øket. I anledning av utstillingen på Frogner bygget blåtrikken en forbindelseslinje gjennem Kirkeveien ned til Frognerlinjens endepunkt. Det var tidligere anlagt en sporsløipe på Jernbanetorvet, så det nu kom istand en ringlinjeforbindelse. Takket være den nye ruten uten endestoppesteder gikk betjeningen glipp av de hvilepausene de tidligere hadde hatt. Når dertil kom den veldige trafikk på denne linjen, er det forståelig at betjeningen var utkjørt lenge før tjenestetiden var slutt. Under alle diskusjonene om sporveisulykkene hadde nettopp en innsender i «Sporveisfunktionæren» meget treffende sagt: «hvilepauser er langt viktigere enn bremseapparater.» Både hvilepauser og fritid truet med å bli helt illusoriske i jubileumsåret. Utkommmandering til tjeneste på fridagene forekom stadig oftere. Formannskapsbeslutning om at betjeningen ikke kunde pålegges ekstraarbeide mot sin vilje blev ikke på noen måte respektert. Hele sporveisbetjeningen holdt på å bli fullstendig overanstrengt på grunn av det forserte arbeidstempo og den lange arbeidstid. For å høte på disse forhold blev det besluttet å søke om fri hver 6. dag slik som sporveisfunktionærerne i Trondhjem hadde opnådd. Driftsbestyrerne svarte på samme måte som de pleiet — at kravet i og for sig ikke var urimelig, men at arbeidsgiverforeningen sikkert vilde motsette sig det. Det kom ikke noe ut av henvendelsen, derimot fortsatte overtidsarbeidet å anta større og større dimensjoner. Lørdag 27. juni fikk alle de konduktører ved grønntrikken som skulle ha sin frisøndag dagen etter, ordre om å være forberedt på å bli oppsatt til tvungen tjeneste på frisøndagen. Da det samme gjentok sig uken etter, brast funksjonærernes tålmodighet. Forbundet sammenkalte et felles massemøte natten mellom 4. og 5. juli. Funksjonærerne møtte mannhevnt frem. Sagene arbeidslersamfunds store sal var fylt til trengsel av ca. 700 mann.



Fra streiken i 1914. Den første streikebrytervoogn kjører ut.

Forbitrelsen innen forsamlingen var enorm. Talerne klaged over de usle lønninger og den voldsomme trafikk som gjorde en helt uforsvarlig bruk av funksjonærernes krefter. Det blev også hevdet av en del talere at sporveisselskapene ved å kommandere til overtidskjøring hadde brutt overenskomsten, og at organisasjonen derfor nu stod helt fritt i forhold til dem.

Til slutt vedtok massemøtet mot bare 1 stemme følgende uttalelse:

«Norsk sporveisforbunds stedlige avdelinger samlet til fællesmøte natten mellom 4. og 5. juli 1914, uttaler sin største misnøie med de nuværende lønns- og arbeidsforhold og sin høilige forbistring over den måte, hvorpå sporveisselskaperne etter vor formening planmessig med kold beregning ved enhver given anledning søker til det yderste at utnytte den gjeldende overenskomst til egen fordel.

Alene på grund av den av os helt uforutseede dyrtid, hvorved lønnen er blit redusert med helt indtil 30—35 procent og på den annen side den voldsomme trafikkstigning, hvorved arbeidsbyrden er øket over grænsen av det tillatelige, synes det godt gjort, at tariffoverenskomsten, som gjelder helt til 1917, ved oprettelsen blev bygget på et aldeles uholdbart grundlag. Dertil kommer, at sporveisselskapene på vore henvendelser overfor vore tillidsmænd tilsyneladende har erklært sig fuldstendig enig i vor opfatning av de paa-ankede forhold og stadig har oppholdt os med gode løfter om, at selskaperne for sin del skulde gjøre alt for at få forholdene rettet. Men i skjul av denne etter vor opfatning fordækte hederlige omsorg, arbeider selskaperne etter vort skjøn stadig paa at undergrave eller endog helt at sætte sig utover overenskomstens bestemmelser. Saaledes har selskaperne ensidig og paa egen haand f. eks. annulert bestemmelserne om arbeidstid, hvilctid og fritid. Derimot kan ingen tillempninger foretas i overenskomsten til fordel for funksjonærerne av hensyn til arbeidsgiverforeningen?

Det kunde derfor være et spørsmål om ikke overenskomstens ramme er sprængt?

Av disse grunde paalegger massemøtet enhver organisert kollega at forplikte sig til fra nu av ikke at utføre overtids-

arbeide samt ikke at oplære ny vognbetjening forinden følgende krav er imøtekommel:

1. tilstaaelse av et dyrtidstillæg, hvorved vi mindst kan komme paa høide med politiets og brandvæsenets lønninger.
2. Indrømmelse av vort tidligere andragende om i likhet med sporveisfunktionærerne i Trondhjem at bli tilstaat hver 6. dag fortløpende fri samt 8 timers maksimal arbeidsdag.
3. Reservebetjeningen tilstaaes en timebetaling av 50, 55 og 60 øre pr. time, henholdsvis for 1. 2. og 3. tjenestear som fritid og ferie som for fast ansatte bestemt.

Saa fremt ikke tilfredsstillende svar foreligger senest inden 15. juli, blir saken øieblikkelig at opta til fornyet behandling.»

Efter å ha mottatt denne skrivelse, forstod sporveisselskapene at de ikke lenger helt kunde ignorere funksjonærernes krav. Sporveisforbundet mottok et svar fra arbeidsgiverforeningens styre. Skrivelsen gikk overhodet ikke inn på de reelle krav som var stillet, men hevdet bare at funksjonærerne hadde begått kontraktsbrudd ved å nekte overtidsarbeide. Slik blev i virkeligheten hele kampen ført i 1914. Mot funksjonærernes fortvilede kamp for bedre livsvilkår stillet direksjonene alene sin formalprocedyre om brudd på overenskomsten. Sporveisforbundets representanter innrømmet på en konferanse i arbeidsgiverforeningen 11. juli at nektelse av alt overtidsarbeide uten at det var ført forhandlinger med selskapene ikke var i overensstemmelse med tariffens bestemmelser om forhandling og voldgift. Men på den annen side var beslutningen fattet ut fra den opfatning at selskapene ikke hadde overholdt tariffoverenskomsten. Denne innrømmelse ble gjort for å få tatt de foreliggende stridsspørsmål op til realitetsbehandling, men arbeidsgiverne stillet allikevel krav om at funksjonærene på et nytt massemøte skulde annulere sin tidligere beslutning.

Under samme konferanse uttalte formannen i arbeidsgiverforeningen, direktør Heiberg, sin forbauselse over at man ikke hadde henvendt sig til ham i anledning alle besværingene. Denne uttalelse stillet driftsbestyrernes henvisning til arbeidsgiverforeningen, da de avviste kravet om fri hver 6. dag, i en eiendommelig belysning. Resultatet av konferansen var at det ble innkalt et nytt massemøte natten mellom 11. og 12. juni.

Møtet avslo enstemmig å opheve den tidligere beslutning om nektelse av overtidsarbeide og oplæring av ny betjening.

Funksjonærerne var nu klar over at streiken var uundgåelig. Det gjaldt å sikre sig et ubrytelig samhold i rekkene. Av tidligere erfaring visste betjeningen at kontrollørene inntok en usikker stilling. Gjennem sitt arbeide stod de på en måte sammen med ledelsen mot de underordnede, mens de på den annen side havd lønns- og arbeidsforhold angikk, hørte sammen med betjeningen.

I 1912 hadde flere avdelinger diskutert spørsmålet om å la kontrollørene gå inn som medlemmer, men resultatet var blitt at man heller skulde søke å organisere dem som en egen avdeling av forbundet. Det blev ikke noe av dette før i 1917. Tilliten til at kontrollørene vilde stille sig solidarisk i 1914, var tydeligvis ikke stor, for massemøtet fant det sikrest å rette en advarsel til dem mot å ta motstandernes parti. Frykten viste sig å være begrunnet. Kontrollørene ved grønntrikken rykket inn følgende svar i «Social-Demokraten»: «I anledning den til os adresserte advarsel tillater vi os at meddele de ærede sporveisfunktionærer ved Kristiania sporveisselskap, at vi, slik som dere har lavet situationen, ikke kan ta hensyn til advarslen, da vi ikke er enig i den valgte taktik. Vi vil kun følge den retning, som er basert paa orden og organisation, og vi tror at likesaa gode livsvilkår vil kunne opnaaes ad fredelig vei. Vort raad er derfor: gaa frem paa organisationsmæssig maate, da vil dere ha vor fuldeste sympati.»

Massemøtet vedtok til slutt å nedlegge arbeidet fra og med torsdag 16. juli hvis kravene var innrømmet innen 15. juli. Kampstemningen var sterkt blandt de ca. 600 mann som var møtt frem. Først ved 5 tiden om morgenen sluttet møtet med hurrap for samhold og solidaritet.

I de følgende dager var avisene fulle av artikler om sporveiskonflikten. Arbeidsgiverforeningens formann tilstilte presse en oversikt over konfliktens historie som vakte funksjonærernes protest. Han meddelte at det hele tiden hadde vært selskapenes mening å gi funksjonærene ekstragratiiale for det anstrengende utstillingsåret. På samme måte søkte han å tilhakevise funksjonærernes øvrige krav som overflødige eller

überettigede. Sporveisforbundet rykket straks ut i pressen med en ny redegjørelse, som til slutt kom inn på alle de løfter som selskapene tidligere hadde gitt, men som ikke var blitt innfridd.

Rudlangs skrivelse fra forbundet foranlediget et nytt tilsvær fra arbeidsgiverne. Avispolemikken bragte ikke partene et skritt nærmere til hverandre, men hisset stemningen ytterligere op. Siste dag før streiken skulde tre i kraft gjorde de kommunale myndigheter et forsøk på å få den utsatt. Det kommunale veiutvalg henstillet til sporveisfunksjonærerne å utsette beslutningen om nektelse av overtidsarbeide og arbeidsstans til 19. juli, så vilde borgermester Høe i mellemtiden søker å megle mellom partene. Forslaget blev vedtatt av sporveisfunksjonærerne etter en lang debatt mot 150 stemmer. Fristen ble satt til og med 18. juli. Dagen etter blev forslaget behandlet i arbeidsgiverforeningens centralstyre. Til almindelig forbauselse avviste de meglingsforslaget. Arbeidsgiverforeningen nektet å opta noen forhandlinger med funksjonærerne før disse hadde tilbakekalt sin beslutning om arbeidsstans og erkjent den som kontraktsstridig. Arbeidsgivernes steile holdning blev kritisert også utenfor funksjonærernes krets. «Dagbladet» skrev 17. juli at det var urimelig av arbeidsgiverne å nekte å gå med på forhandling da det ennå ikke forelå noe ulovlig skritt fra funksjonærernes side; arbeidet var ennå ikke nedlagt. «Intelligenssedlerne» stilte sig på samme standpunkt. Arbeidsgiverne hadde innkalt representanter fra borgerpressen for å sikre sig at referatene falt ut til deres fordel, og høirepressen gikk også voldsomt løs på «kontraktbryterne». «Aftenposten» kom dog i sin iver i skade for mot sin vilje å forsvare betjeningen. Det står nemlig i aftennummeret for 18. juli: «Hvor viktig det kan være for sporveisfunktionærerne, at de faar sit lønskrav opfyldt, saa er det langt viktigere for samfundet at lov og kontrakt respekteres. — — — Lad os tænke os, at sporveisselskaperne bar sig ad saaledes som funktionærerne nu har gjort. Sæt at selskaperne hadde sagt til sine folk: «Fra idag skal dere ha en times længere arbeidstid uten øget betaling; hvis dere ikke gaar ind herpaa saa gaa deres vei med engang uten nogen opsigelses-

frist og uten forhandling. Alle mennesker vilde forstaa, at en saadan optræden av selskaperne vilde være forkastelig — » Det ueheldige for «Aftenposten» var — som «Sporveisfunktionären» påpekte — at det nettop var en slik optreden fra selskapene som hadde gitt støtet til funksjonærernes forbitrelse.

Begge parter var nu klar over at streiken var uundgåelig. Sporveisselskapene var gått i gang med å forberede streikbrytertjenesten før funksjonærerne holdt det avgjørende massemöte natten til den 18. juli. Resultatet var gitt, så debatten blev ikke lang. Lørdag 18. juli tråtte streiken i kraft. Ved byens to sporveisselskaper streiket hele vognbetjeningen. Holmenkollbanens funksjonærer hadde noen dager ført erklært at de fant sine arbeidsvilkår såpass tilfredsstillende at de ikke vilde slutte sig til streiken. Hvis konflikten i Kr.a blev av lang varighet, vilde de eventuelt senere gå til sympatistreik.

Sporveisstreiken i 1914 vakte en kolossal oppskrift. Midt under jubileumsfestlighetene og utstillingstrafikken nedla sporveisfunksjonærene arbeidet i 11 dager. Avisene var fylt av artikler om streiken. Dette var en streik som direkte berørte alle byens borgere. I de 40 år sporveien hadde gått, var den grodd så fast i folks bevissthet at det brøt helt revolusjonerende inn i alle déres vaner da den stanset. Lørdag morgen da folk skulde hoppe på trikken og kjøre til sitt arbeide, befant alle vognene sig i stallen. Avisene søker å legge et skjær av romantikk over denne morgenen som plutselig satte byen mangfoldige år tilbake i tiden. Folk måtte etter ty til apostlenes hester, hvis de da ikke var så heldige å få tak i en av de gamle hestedrosjer som tjente store penger under streiken. Imidlertid arbeidet sporveisselskapenes direksjoner under høitrykk for å få driften i gang ved hjelp av streikbrytere. Selskapene hadde lenge søkt å forberede streikbryterdriften. En rekke nye folk var tatt inn, og driftsbestyrerne hadde gjentagende ganger forsikret pressen om at de skulle greie å holde driften i gang. Selskapene våget ikke å sette streikbrytervognene i gang tidlig om morgen da det bare var arbeidere som var passasjerer. Kjørselen blev bare holdt i gang noen timer midt på dagen. Klokken halv ti lørdag kjørte de første streikebrytervogner ut. De blev ført av sel-

skapenes driftsbestyrere Barth og Falkenberg. «Aftenposten» gav en nesten like stemningsfylt skildring av denne kjøretur som den hadde gitt for tyve år siden av den elektriske sporvogns første tur gjennem gatene. «Klokken 9 $\frac{1}{2}$ gik dagens første trik fra Sporveisgaden. Et par civile mænd var konduktører, hver forsynet med en pengebøsse, en kontrollør fulgte med, driftsbestyrer Barth var vognfører og «Aftenposten»'s medarbeider første passager.» Efter hvert kom det i gang ca. 20 vogner fra begge selskaper tilsammen. Første dagen var det mest kontrollørene som kjørte. Det hadde ikke lyktes for vognbetjeningen å få dem til å slutte sig til streiken. Denne feighet vakte stor bitterhet hos de streikende. De påpekte at kontrollørene ved sin optreden fullstendig hadde ødelagt de underordnede respekt, så et fremtidig godt samarbeide ville være umulig.

Men kontrollørene var ikke så tallrike at de alene kunde holde driften igang. Selskapene søkte streikebrytere overalt. Gjennem pressen henstilte de til kontorfolk, studenter og unge teknikere å ta tjeneste ved sporveien. Det meldte sig en broket forsamling.

«Sporveisfunktionären» skrev i den anledning: «inden den snævre kreds av streikebrytere etablerte sporveisselskaperne i disse kampens dage tilsynelatende en langt radikalere utjevning mellom nationalitet, stand, kjønn, alder, livsanskuelse, almendannelse og social utdannelse end nogen socialreformator neppe nogensinde har drømt om — —» Streikebryterne blev budt en lønn på 12 kr. dagen, over dobbelt så meget som funksjonærerne ellers fikk. Selskapene prøvet også på andre måter å gjøre dem tjenesten behagelig. Forbud for funksjonærerne mot å røke inne i vognene eksisterte ikke lenger og i hvilepausene blev de bevertet på selskapenes regning. Fem dager etter streikens utbrudd meddelte selskapene at betjeningen utgjorde 2—300 i alt, derav omrent en snes kvinner. Disse kvinnene som tok streikebrytertjeneste blev aller mest gjengjeld for de streikendes forakt. De mente at kvinnene i det minste måtte forstå en kamp for bedre livsvilkår, som like inegal gjaldt hjemmene som funksjonærerne selv. Dessuten burde kvinnene forstå at det var en uforskammet hån mot

dem fra selskapenes side når de blev regnet som gode nok til streikbryterarbeide, mens det ikke var tale om å ansatte dem under ordinær drift. Kvinnene blev brukt som konduktører, det vil si de blev utstyrt med bøsser til å samle tiører i fra passasjerene. Direksjonene fant det tryggest å ikke utdele billetter og vekslevesker til det uøvede personale. «Dagbladet» gav en meget pussig skildring av en slik kvinnelig streikbryterkonduktør. Hun gikk omkring og raslet med en barnehjelpsbøsse og var tydeligvis mere vant til å fungere som innksamler til veldedige formål enn som sporveiskonduktør. Derfor gikk hun også uten et ord forbi dem som ikke betalte, men hun nikket takknemlig til de av passasjerene som la sin tiøre i. «Dagbladet» referent skriver at han la sin tiøre i «av medlidenhet med den gamle ærværdige dame, som fungerte som bøssebærer. Hun saa yderst ulykkelig ut og var skrækslagen over «hyldningsropene» ved Athenaeum. Hun forsvinder ganske sikkert imorgen.» De kvinnelige streikbrytere var overhodet ikke klar over hvad de innlot sig på. Det samme gjaldt sikkert også en stor del av de unge mannlige streikbrytere. De skjøt sig inn under en karrikatur av en samfundsfelles, som gikk ut på at samfundets interesser fremfor alt krevet at trafikken ble holdt i gang, så fikk det gå med funksjonærene som det kunde. Dette syn hevdet studenterstreikbryterne, da saken blev tatt op i Studentersamfundet høsten 1914. Kand. jur. Annæus Schjøtt holdt foredrag om studenter og streikbrytere, hvor han tok skarpt avstand fra de studentene som hadde tatt streikbrytertjeneste under sporveiskonflikten. Diskusjonens bølger gikk høit, og streikbryterne led et yndelig nederlag i debatten.

En meget stor del av streikbryterne var ganske unge gutter fra borgerskapet som blandet sig op i konflikten av ren eventyrlyst. De syntes det var spennende å få kjøre sporvogner gjennem gatene, og følte sig som helter og martyrer når de blev utsatt for hånende tilrop.

Selskapet slo en strek over de kjøreregler som var vedtatt av Kr.a formannskap og magistrat. Der stod at vognførerne skulle være minst 25 år og ha minst 4 ukers utdannelse. Nu fikk gymnasiaster i 17—18 årsalderen ta styringen etter bare

et par dagers øvelse. Kjøringen blev også derefter. Rett som det var løp vognene løpsk, og småuheld hørte til dagens orden. De streikende kunde også med skadefryd konstatere at selskapenes overordnede — ingeniører og driftsbestyrere viste sig betydelig mindre dugelige i den praktiske sporveisdrift. Driftsingeniørene måtte instruere de nye streikebrytere. En av ingeniørene var så uheldig å bli stående bomfast med vognen like ved utkjørslen fra Majorstuen stasjon. Tross alle sine undersøkelser greiet han ikke å finne feilen og ennu mindre å få vognen igang. Tilslutt måtte verkstedsformannen hentes til hjelp. Da viste det sig at hele ulykken bestod i at trinsen på kontaktstangen stod rett på kabelsammenløpningenes dødpunkt. Kunststykket å få vognen i gang var bare å flytte stangen over på en strømførende del av ledningen. Streiken var en effektiv metode til å gi de overordnede kjennskap til funksjonærernes arbeidsvilkår. De streikende frydet sig da driftsbestyrerne nedla arbeidet etter en dags forløp. Det blev skapt en rekke viser og anekdoter om sporveisstreiken. I en av visene heter det:

«De kjørte ut med stolt honnør
men dagen var ikke tilende før
det var væk, det gode direktør-humør,
— direktører blir øre når de kjør.»

Streikebryterkjørslen tvang alle folk til å ta direkte parti i striden, og diskusjonen blev ført overalt. Verkstedsarbeiderne avslo å ha noe å gjøre med de vogner som var i drift under streiken. Postombæringen i byens utkant blev forsinkel på grunn av trikkestansen, og postbudene nektet å bruke streikebrytervognene. Visergutter foretrakks å slepe de store pakkena tilfots fremfor å bruke trikken, ja, helt op til byens sykehus nådde dønningene av kampen. En rekke patienter vedtok en sympatierklæring med de streikende, og «en mor» fortalte i «Social-Demokraten» at hennes barn plent nektet å ta trikken hjem da hun hentet dem på sykehuset. Rent instinktsmessig tok de brede lag av byens befolkning avstand fra streikebryterne. De nye vognførere klaged over at transportkjørerne på alle måter sökte å hindre sporveistrafikken. Med forsett

kjørte de midt i trikkesporene så langsomt de kunde få hestene til å gå, og de kjørte ikke av veien selv om vognføreren klemtet energisk med klokken. Det var stadig sammenstimming i gatene der trikken kjørte. I Stortingsbakken ved Athenæum måtte vognførerne foreta den rene spissrotkjørsel. Sporveisfunksjonærerne selv opfordret til å optre besindig og hindre at det kom til direkte sammenstøt. På det massemöte hvor streiken blev besluttet, hadde de samtidig vedtatt å pålegge sig total avholdenhed fra berusende drikke under streiken. Ved en kjempemonstrasjon av avholdsfolk søndag 26. juli deltok de streikende sporveisfunksjonærer under forbundets fane.

Tross funksjonærernes anstrengelser var det umulig å hindre sammenstøt på grunn av sporveisselskapenes utfordrende opptreden. Den helt uforsvarlige kjørsel vakte motstand langt inn i borgerlige kretser. «Dagbladet» skrev således i en leder 22. juli under titelen «Ta fornuftens fangen»: «Forbindelsen er slet, kjørselen er farlig — en farlig karrikatur av en bedrift som har publikums interesse til maal, og som hviler paa en konsession fra det samme publikum. Det nytter ikke her steilt at ride paa de saakaldte «principper». Opinionen forlanger at der gjøres noget mere. Publikum føler ubehagelighetene ved at berøves et kommunikationsmiddel som det har indrettet sig paa at ha, det vet at de streikende funktionærer erklærte sig villig til at underkaste sig mægling, og at selskaperne gjennem arbeidsgiverforeningen nægtet at gaa med herpaa. Det er under disse forhold at gi stener for brød, når selskaperne isteden hverver sportslysten ungdom til en krig om hvem av partene der tilslut skal bringe seieren hjem.» «Dagbladet» stilte sig således på de streikendes side, selv om det ikke ubetinget turde gi sin tilslutning til de krav som ble reist. Anderledes var det med den reaksjonære borgerpresse. «Aftenposten» uttalte i en artikkel om streiken «— Strengt tatt er det ikke nogen streik, det er en ulovlig rømning fra arbeidet.» Dog innrømmet også «Aftenposten» i de første dager at de streikende i det store og hele optråtte korrekt under gatedemonstrasjonene. Men demonstrasjonene antok etter hvert alvorligere karakter. Direksjonene blev dristigere

og dristigere, og vilde holde streikbrytertrafikken igang også utover kvelden. Mandag 21. kom det til ganske alvorlige opløp i Stortingsbakken. Uroen begynte med at ingeniør Graff som optrådte som vognfører, tapte herredømmet over vognen så den satte op en helt ulovlig fart. Dette gav støtet til at mengden ga sitt raseri fritt løp. Først haglet skjeldsordene ned over de forbipasserende vogner, så gikk mengden over til å bruke sterke skyts. Streikebrytervognene blev møtt med stenkast, så en del ruter ble slått ut, og noen vogner blev også ramponert på annen måte. Politiet foretok en del arrestasjoner, og foruten «vognfører» Graff som ble mulktet for ulovlig kjørsel, blev 8 av deltagerne i urolighetene bragt på politistasjonen. Av disse hørte to med til de streikende funksjonærer. Politiet gikk ved anledningen temmelig brutal frem, men var allikevel klar over at forholdsreglene måtte tas overfor sporveisselskapene hvis nye uroligheter skulle undgås. Politiinspektør Eriksen som hadde ledelsen av politiet ved opløpet, uttalte dagen etter til «Dagbladet» at etter hans mening burde selskapene innstille hele driften så lenge streiken varte. Samtidig rykket selskapene inn referater i høirepressen, hvor de erklærte at streikebryterne ikke på noen måte var blitt skremt av optøiene. Selskapene aktet å fortsette og om mulig utvide driften uten å ta ringeste hensyn til urostifterne. Politiet påbød allikevel at trafikken fra og med 22. juli skulle stanse kl. 6 ettermiddag. Lørdag den 25. blev trafikken stanset allerede kl. 2 for å hindre uroligheter under et utenlandsk fyrstebesøk, og søndag 26. juli ble det påbudt hel trafikkstans av hensyn til «I.O.G.T.»s demonstrasjonsdag. Høirepressen raste over politiets «undfallenhet» overfor de streikende. «Ørebladet» reiste spørsmålet om ikke politiinspektør Eriksen hadde forbrutt sitt embede og burde se sig om etter en annen og mere passende stilling etter sine uttaleser i «Dagbladet». «Aftenposten» slo på at militæret måtte kalles til hjelp hvis ikke politiet var sterkt nok til å beskytte streikebryterne. «Er ikke politiet mandsterkt nok til å beherske pøbelen, har man andre midler. I nødsfald maa der gribes til de stærkeste midler, men da ogsaa uvægerlig.» Heldigvis var myndighetene forstandige nok til ikke å følge «Aftenposten»s råd. Det

vilde ha fått de alvorligste følger i en slik konflikt som hele byens befolkning tok så levende del i.

Borgerpressens vrede samlet sig etterhånden mere og mere om en enkelt person, «streikegeneralen» Rudlang. Han hadde allerede i flere år vært sjelen i sporveisfunksjonærernes organisasjonsarbeide, alltid på ytterste venstre fløi. I sitt første år i sporveisetaten var han med å stifte fagforening ved den kommunale sporvei. Efterat denne sporvei gikk op i Kra sporveisselskap i 1905, blev Rudlang den nye fagforenings mest aktive mann, og fra 25. mai 1910 var han formann og forretningsfører i forbundet. Både i sin fagforening og i forbundet var han utrettelig i kampen for å få funksjonærerne til å forstå betydningen av arbeiderklassens solidaritet. I diskusjonene om medlemsskap i Arbeidernes faglige Landsorganisasjon var Rudlang ustanselig i ilden og deltok med samme iver og interesse hvergang spørsmålet var opp i en avdeling. Like fra sin inntreden i sporveisetaten var han den selvskevne leder for den nye radikale strømning som drev fagforeningene bort fra det oprinnelige venstregrunnlag. Kampglad og opposisjonskenn som Rudlang var, var han ikke redd for å ta en konflikt når målet var verd å slåss for — og fremfor alt — når hele standen stod samlet i kampen. Det siste hadde ikke vært tilfelle i 1911, derfor hadde Rudlang som forbundets formann måttet undertegne en tariff som han mente var dårligere enn man kunde opnådd ved fastere samhold blandt funksjonærene. Ved konflikten i Trondhjem 1913 var også Rudlang den som måtte ta støten for funksjonærene og som ble skjelt ut av arbeidsgiverne. Streiken i 1914 hadde en helt irregulær karakter. Den var ikke erklært av noen ansvarlig organisasjon, men kom istand etter beslutninger på de store massemøter. Forbundet hadde derfor formelt sett ikke noe med streiken å gjøre. Der blev heller ikke utbetalt noe streikebidrag. Massemøtet valgte for formens skyld en streikeledelse som bestod av menige medlemmer av forbundet. Til forhandlingskomite ble derimot valgt formennene i de to fagforeninger Chr. Furuseth, og Martin Hansen, dessuten K. E. Kristiansen og forretningsfører Rudlang. På denne måte kom den virkelige ledelse til å ligge hos organisasjonens ansvarlige le-

dere, mens forbundet offisielt ikke hadde noe å gjøre med den «ulovlige» streik. Rudlang blev for de streikende den som alle helt selvfølgelig samlet sig om og satte sin lit til. Han var alltid på plassen hvor det gjaldt. Neppe hadde arbeidsgiverne rykket en redegjørelse inn i avisene før Rudlang var der med svar. Intet angrep på de streikende forblev ubesvart. Under forhandlingene var han på post og slo ned på de punkter hvor funksjonærerne lett kunde la sig lokke til innrømmelser. Derfor var det også ham arbeidsgiverne måtte henvende sig til når de vilde ha forhandling, og ham lot de det meste av sin vredegå ut over når det ikke lyktes å komme til enighet. Ennulenget etter streiken bevarer borgerpressen sitt nag til ham. 9. okt. hadde «Tidens Tegn» en stor artikkel under overskriften «En typisk streikeleder» hvor det blandt annet uttaltes: «En slik mand i spidsen for en organisasjon, som er knyttet til byens kommunikationsvæsen er farlig for store offentlige interesser — og han er ikke mindre farlig for sporveisfunktionsnærene selv.» Rudlang vedblev for borgerpressen å være symbolen på de nye farlige syndikalistiske metoder som fagopposisjonen hevdet.

Forhandlingene mellom funksjonærerne og arbeidsgiverne gikk til å begynne med tregt. Den første konferanse ført som nevnt til at streiken ble besluttet iverksatt fra og med 16. juli. Det kommunale veiuvalg fikk den utsatt et par dager, men da arbeidsgiverne avslo borgmesterens megling tråttet streiken i kraft 18. juli. De første dager streiken stod på, blev det overhodet ikke gjort noe forsøk på megling. Sporveisselskapene sendte cirkulærer til hele betjeningen hvor de henstilte til alle å innlevere uniformer og partukort samtidig som de vilde få utbetalt optjent lønn og pensjonsinnskudd. Selskapene vilde la plassene stå åpne for funksjonærerne inntil mandag 20. kl. 2. Det lyktes ikke arbeidsgiverne å få noen til å falle fra. Alle de streikende sendte enslydende svar hvor de opplyste at de «på ære og samvittighet hadde lovet å ikke foreta sig noe på egen hånd i tilfelle av henvendelse fra arbeidsgiverne, men overlate alt til den fungerende streikeledelse.» Uniformene blev heller ikke innlevert, så selskapene kunde ikke forsyne streikebryterne med riktig utstyr. Tirsdag

21. juli grep byens ordfører advokat Heyerdahl inn i striden. Han hadde vært bortreist og kom hjem over hals og hode da streiken brøt ut. De streikendes forhandlingskomite blev innkalt til konferanse på ordførerens kontor tirsdag. Ordføreren prøvet å få funksjonærerne til å opta arbeidet med en gang; trafikken måtte være igang senest neste morgen. Var først sporveiene i drift igjen, lovet han å ordne alt til de streikendes fordel. Forhandlingskomiteen kunde naturligvis ikke gå med på et slikt svevende forslag uten å forelegge det for de streikende først, og forhandlingene blev derfor utsatt til neste dag. Imidlertid konfererte ordføreren med driftsbestyrerne og søkte å få dem med på en del mindre endringer i deres forslag til funksjonærene. Det viste sig umulig å komme til noen enighet på møtene hos ordføreren 22. og 23. juli. De streikendes forhandlingskomité sammenkalte derfor massemøte til drøftelse av situasjonen torsdag kveld. Forliksforslaget fra ordføreren ble overbragt så sent at forhandlingskomiteen og streikeledelsen ikke hadde fått tatt standpunkt til det før møtet. I realiteten adskilte det sig ikke fra selskapenes forslag. Ordføreren begynte med å erklære at han fant det uberettiget av funksjonærerne å nedlegge arbeidet. Selskapene tilbød som forliksgrunnlag:

- «1. Den ved det ene selskap anvendte rummelige beregning av overtidsarbeide gjennemføres også ved det andre selskap. For overtidsarbeide paa fridager betales 25 pct. tillæg.

Det er selskapenes agt efterhvert at engagere flere folk for mest mulig at indskrenke overtidsarbeidet eller arbeide paa fridager, og saasnart de har faat anledning til at oplære tilstrækkelig antal nye funktionærer, vil saadant arbeide saavidt mulig ikke bli paalagt nogen funktionær mot hans ønske.

2. Hvis funktionærerne ønsker andre sommeruniformer end de nuværende, er selskapene villige til — i samraad med funktionærerne — at finde en anden model.
3. Hvilerum skal bli anbragt for de faa linjer, hvor saadanne endnu mangler, likesom der vil bli sørget for, at der under hver heltur gis hver funktionær nogen minutters hviletid.

4. Efterat funktionærerne ved begge selskaper nu er blit enige om at foretrække at ha fri hver 6te dag istedet for den i overenskomsten fastslatte ordning har selskaperne intet imot som tidligere bebudet at indføre denne ordning.»

Disse 4 punktene inneholdt intet om lønnstillegg, men ordføreren skrev videre at han hadde «bragt i erfaring» at selskapene under hånden hadde lovet funksjonærerne et gratiale i anledning den økede trafikk under utstillingen. Selskapene lovet også å innta alle de streikende som meldte sig til tjeneste følgende morgen eller senest innen 2 dager hvis de var hindret fra å møte ved bortreise eller lignende. Selskapene vilde bare utelukke de funksjonærerne som var straffet for utilbørlig opptreden under streiken. Til slutt meddelte ordføreren at Kr.a elektr. sporvei vilde gjennomføre den samme inndeling av arbeidstiden i to skift som ble brukt ved det annet selskap. Ved blåtrikken kjørte funksjonærene hele tjenestetiden uten avbrytelse, og på et massemøte hadde funksjonærerne protestert mot «20-timersdagen».

I en følgeskrivelse understreket ordføreren at hans meglingsforslag måtte vedtas eller forkastes i sin helhet. Funksjonærene kunde umulig gi sin tilslutning til et forslag som overhodet ikke kom inn på lønnsspørsmålet. Av gammel erfaring visste de dessuten at de ikke kunde stole på forsikringen om at selskapene aktet «såvidt mulig» og «så snart det lot sig gjøre» å ophøre med å pålegge betjeningen overtidsarbeide mot dens vilje. Meglingstilbuddet ble derfor enstemmig avvist av massemøtet.

Ordføreren innkalte til en ny konferanse dagen etter. Her fremla funksjonærernes forhandlingskomité et endringsforslag som ordføreren til slutt lovet å fremlegge for sporveisselskapene. Forslaget ble avvist, og konflikten var like langt fra sin bilegelse som noen sinde.

Mandag 27. juli kom konflikten inn i en ny fase idet ordføreren fikk landsorganisasjonens formann Ole O. Lian med i forhandlingene. Lian og Rudlang hadde en konferanse med ordføreren hvor han på ny hevdet at selskapenes avisende holdning langt mere grunnet sig på et prinsippsspørsmål enn på sakens realiteter. Han mente derfor at det ikke vilde være

vansklig å komme til enighet om lønns- og arbeidsforhold når funksjonærerne først hadde optatt arbeidet igjen. Det var ikke tale om at selskapene vilde innlate sig på virkelige forhandlinger før den «ulovlige» streik var hevet. For å vise sin vilje til å få konflikten løst erklærte ordføreren sig til slutt villig til å ta ut av forslaget den fordømmelse han hadde uttalt over funksjonærernes frengangsmåte. Med ordførerens uttrykkelige løfte om å få lønnsforhandlinger i gang straks streiken var slutt, mente Rudlang og Lian at funksjonærene kunde gå med på å heve streiken uten fast lønnsavtale. Forslaget til løsning av konflikten fikk derfor følgende innledning: «I henhold til det av Kristiania bys ordfører, hr. advokat Hieronymus Heyerdahl givne tiltsagn om at ville tilskrive selskapernes direktioner med henstilling om at opta funktionærernes lønningsforhold til behandling, og under forutsætning av at disse forhandlinger mellem parterne optas og tilendes bringes snarest mulig, beslutter sporveisfunktionærerne i Kristiania samlet til massemøte mandag 27. juli at gjenopta arbeidet imorgen på de i ordførerens skrivelse av 23. ds. nævnte vilkaar». Så fulgte de 4 punkter ordføreren hadde nevnt i sin skrivelse og dessuten tre punkter som formulerede de mere svevende løfter ordføreren hadde gitt.

5. Der utbetales et gratiale stort kr. 25.00 pr. mand pr. måned i tiden fra 15. mai til 15. oktober d. a. til hver funktionær — fast ansatte eller reservemandskaper, der har tjenestegjort mindst 2 maaneder av denne tid. Beløpet utbetales for den tid hver funktionær har tjenestegjort.
6. Enhver av vognbetjeningen der melder sig til arbeide ved arbeidets gjenoptagelse — forsaavidt ikke vedkommende er straffet for utilbørlig optræden under streiken — vil bli gjenindtatt i sine tidligere stillinger. Hvis nogen ved bortreise eller lignende er hindret fra at fremmøte ved arbeidets gjenoptagelse, vil de bli gjenindtatt, naar de melder sig inden 2 dager.
7. Kristiania elektriske sporvei vil gjennemføre den ved det andet selskap anvendte ordning med den daglige arbeidstids inddeling i 2 vakter.»

Forslaget blev samme kveld vedtatt av de streikende. På samme massemøte blev enstemmig besluttet at den gamle betjening ikke skulde kjøre ut en eneste vogn før streikebryterbetjeningen hadde kjørt sine vogner inn på de respektive stasjoner. Selskapene blev forskrekket over beslutningen, og Rudlang blev straks kalt op til konferanse med ordføreren. Resultatet blev at arbeidet først skulde gjenoptas fra morgenen tirsdag den 29. juli.

Streiken var dermed avblåst, og fra den 29. falt byen etter tilbake i sine vante folder. Det store streikebrytermannskap blev avmønstret med takketale fra direksjonen. En del av streikbryterne hadde fått fast ansettelse under streiken, og disse beholdt sine stillinger. Selskapene erklærte at de trengte en del flere folk etter de innrømmelser de hadde gjort funksjonærerne. I den følgende tid såkte selskapene å kvitte sig av med de funksjonærer som hadde oprått mest aktivt under streiken. Überettigede avskjedigelser var stadig på dagsordenen i fagforeningene. En rekke funksjonærer fikk avskjed under påskudd av driftsinnskrenkning. På et felles massemøte protesterte funksjonærerne mot det og erklærte at de heller fikk tåle en arbeidsinnskrekning enn at noen av dem skulde avskjediges under de vanskelige tider.

Men hovedspørsmålet — lønnen — var ennu uløst og det trakk stadig lenger ut innen forhandlingene kom i gang. Ordføreren trakk sig tilbake fra enhver direkte befatning med konflikten etter at arbeidet var gjenoptatt. Funksjonærene var skuffet over det og mente at han hadde sviktet sine løfter under streiken. Ordføreren på sin side hevdet at det eneste han hadde lovet, var å henstille til selskapene å ta lønnsspørsmålet op til forhandling, og etter å ha sendt en slik skrivelse til direksjonene mente han å ha oppfylt alle sine forpliktelser. Funksjonærene hadde håpet at han vilde bruke sin stilling som medlem av direksjonen i et av sporveiselskapene til fordel for dem, men det viste seg at han nettop på grunn av denne stilling foretrak å forholde seg passiv.

Det første skritt i retning av forhandlinger var at konflikten etter arbeidsgivernes ønske ble ført over i organisjonsmessige former. Selskapene nektet å forhandle med en

komité valgt på et massemøte, og komiteen fikk da forbundets mandat til å forhandle på dets vegne. Først i september kom det forslag fra selskapet til ny lønnstariff. Kr.a sporveis-selskap sendte en rundskrivelse med utkast til nye kontrakter til funksjonærerne. Forslaget bygget på et helt annet lønns-prinsipp. Selskapene vendte her tilbake til sin gamle yndlings-tanke — å fastsette lønnen som en viss prosent av billettinntekten. Lønnen skulde for det faste personale være 100 kr. måneden. Dessuten skulde konduktørene ha en billettprovi-sjon på 6 pst. av sitt billettsalg, og førerne en provisjon på 4 pst. av billettsalget på sitt vogntog. Overtid skulde betales med 40 øre pr. time ordinært, 55 øre pr. time på fridager. Lønnen for reservepersonalet skulde være 30 øre timen med samme billettprovisjon som for den faste be-tjening. Fratrekk for uniform skulde være som før. De gyldne løfter om at funksjonærene ikke lenger skulde kunne kommanderes til overtidsarbeide mot sin vilje var glemt. I det nye kontraktutkast står det: «Mot den faste overtidsbeta-ling pligter enhver at tjenestegjøre utover den faste daglige tjeneste og paa fridage, naar dette av hensyn til driften er nødvendig. Om fornødent kan der saaledes forlanges en tje-nestetid av indtil 12 timer paa en dag eller indtil 65 timer pr. uke.»

Selskapene søkte å sikre sig mot en gjentagelse av konflik-tten fra 1914 ved å ta inn en paragraff som det ikke fantes til-svarende til i den gamle tariff: «Samtlige funksjonærer innbe-taler ved ansettelsen til selskapet kr. 100.00. Dessuten tilbake-holdes i lønningen kr. 5.00 pr. måned inntil et samlet beløp av kr. 300.00. Dette beløp blir indestaaende hos selskapet som en sikkerhet for opfyldelse av vedkommendes kontraktmæssige forpligtelser og for betrodde penger, beklædningsgjenstande m. v. Paaløpne sparebankrenter kan om ønskes heves ved hvert aars utløp.

Ved fratrædelse fra selskapet tilbakebetales det samlede beløp inklusive renter, idet dog selskapet er berettiget til at holde sig skadesløs for tap, som er paaført av vedkommende funktionær.

Enhver, som i strid med bestemmelsene i § 10 (§ 10 bestemmer hvorledes tariffen skal opses, innankning av tvister for voldgiftsrett etc.) deltar i arbeidsstans el. l. og som følge herav avskjediges, har forbrudt hele det indestaaende beløp som da tilfalder selskapet ekskl. renter.»

Funksjonærerne avviste enstemmig forslaget. De erklærte sig villige til å ta det lovede lønnstillegg i form av provisjon, men de vilde ikke gå med på å redusere den faste lønn. Krigen hadde skapt en ny situasjon, og selskapene utnyttet panikkstemningen til å ramme funksjonærerne. 31. aug. stod det i pressen en meddelelse fra sporveisselskapene under titelen: «Et daarligt aar for sporveisselskaperne. Gjennemsnitlig 800 kroner mindreindtægt daglig sammenlignet med ifjor.» «Aftenposten» skrev: «— Istedenfor kronaar blir det et økonomisk miserabelt aar. De 11 streikedage var selvfølgelig et svært avbræk. Men krigen er værre. Efter streiken fulgte nogen dage med normal indtægt. Men krigssituasjonens indtræden betegner et voldsomt fald i den daglige indtægt. Der har — meddeles der os — vært dage med optil 1 000 kroners mindreindtægt, sammenlignet med ifjor. — Folk sparar paa trikkepengene. Og under streiketiden lærte man, at det gikk an å spare paa dem.» Mere og mere gikk direksjonene over til det standpunkt at det ikke kunde være tale om å bevilge lønnstillegg i noen som helst form. Sporveisfunksjonærerne uttalte på et fellesmøte i september at hvis økonomiske vanskeligheter stillet sig hindrende i veien, fikk de heller inntil videre tie og tåle hvad lønnsspørsmålet angikk. Hermed var i virkeligheten lønnssaken foreløbig oppgitt. Forhandlingene fortsatte ut hele 1914, men de hadde et sorgelig magert resultat. 22. des. sendte ordføreren en skrivelse til forretningsfører Rudlang hvor han presiserte at direksjonen for Kr.a sporveisselskap for tiden ikke kunde gå med på noe som medførte økede driftsutgifter. «Krigen hadde kullkastet de forutsetninger man gikk ut fra ved streikens bileggelse.»

Ved årsskiftet 1915 måtte funksjonærene erkjenne at de reelle resultater de hadde opnådd ved streiken 1914 var meget små. Det viktigste var at den faste betjening hadde fått gjen-

nemført fri hver 6. dag. Sin største betydning hadde streiken ved å sammensveise funksjonærene og øke deres organisasjonsbevissthet. Det betyddet et stort skritt i retning av å bryte ned den småborgerlighet de stadig hadde å kjempe med og knytte dem fast sammen med hele arbeiderklassen forøvrig. Streiken i 1914 øket både respekten for sporveisfunksjonærene blandt de andre arbeidere og samtidig deres egen selvfølelse.

Sporveisfolkenes stilling til landsorganisasjonen og de politiske partier.

Sporveisfunksjonærenes fagforeninger er stiftet i en voldsom politisk brytningstid. I 80-årene hadde striden mellom høyre og venstre delt hele befolkningen i to fiendtlige leire. I 1884 hadde venstre vunnet sin avgjørende seier, men de gamle motsetninger var ennå levende i 90-årene. Ingen kunde være nøytral, alle blev med eller mot sin vilje tvunget til å ta parti. Sosialistene gjorde sig ennå ikke videre gjeldende i det politiske liv i 90-årene, de optrådte i de fleste spørsmål som den mest radikale fløy av venstre. Fra midten av 80-årene var det imidlertid en motsetning mellom den gamle venstrebevegelse, og de nye sosialistiske organisasjoner. Sporveisfunksjonærene blev som tidligere nevnt organisert i tilknytning til venstres fagbevegelse. Størstedelen av de aktive fagforeningsfolk ved sporveien var ivrige venstremenn. Underofficerene hadde alltid vært venstres sikre støtter og sporveisfunksjonærene blev for en stor del rekruttert fra underofficersstanden. Helt siden sporveisforbundet ble dannet i 1898, såkte det å gjøre sig gjeldende i det politiske liv. Initiativet gikk ut fra foreningenes aktive venstremenn. På det fellesmøte som ble holdt mellom de to foreningene til å drøfte dannelsen av et forbund, ble valgt en representant til venstres kommunevalgliste. Ved stortingsvalget i 1900 såkte forbundet også å bli representert gjennem venstre. Året etter tok forbundsstyret opp spørsmålet om ikke forbundet kollektivt burde tilsluttet venstres organisasjon. På

det tidspunkt kunde man imidlertid alt merke en begynnende sosialdemokratisk bevegelse blandt medlemmene. Forbundsstyret sendte ut en skrivelse til behandling i avdelingene. Der blev det først spurt om foreningene ønsket å organisere politisk, og dernest om hvilket parti de eventuelt ønsket å tilslutte sig. Ved stortingsvalgene året før hadde arbeiderpartiet for første gang stilt egen liste, men det hadde blandt sporveisfunksjonærene ikke vært på tale å støtte noe annet parti enn venstre,. Både grønntrikkens og blåtrikkens foreninger gikk med på at forbundet skulde melde sig inn i venstres organisasjon, mens reparatørene som hørte nærmere med til arbeiderklassen enn de øvrige funksjonærene, erklærte at de ikke ønsket å slutte seg til venstre. Forbundet gikk i 1901 inn i venstre, mens de enkelte foreninger holdt sig utenfor. Ved kommunevalget i 1901 kom det fra et av styremedlemene forslag om at forbundsstyret skulde søke å samarbeide både med venstre og arbeiderpartiet og skape en alliance mellom dem. Venstre hadde alt på det tidspunkt avvist ethvert valgsamarbeide med arbeiderpartiet, og forslaget blev også forkastet av sporveisfunksjonærenes massemøte. Venstres kommuneprogram blev tatt opp til diskusjon i sporveiene fagforeninger og en del radikale tilføielser blev foreslått. Grønntrikkens forening krevet at 8 timers dagen blev tatt inn i programmet. Sporveisfunksjonærene fikk sin første representant P. Sørli inn i kommunestyret på venstres liste i 1901. Men alt ved neste kommunevalg blev Sørli innvalgt på arbeiderpartiets liste. Han hørte med til den første sosialistiske opposisjon blandt sporveisfunksjonærene. Fra århundreskiftet og utover blev skillet mellom venstre og sosialdemokratene stadig klarere og mer avgjørende. «Arbeideren» som var organ for venstres arbeiderbevegelse inneholdt stadig skarpere angrep på sosialistenes førere Holtermann Knudsen og Jeppesen. Striden satte merker også i sporveisfunksjonærenes organisasjoner En del av de yngre opposisjonelle fagforeningsfolk slo sig sammen om å holde «Social-Demokraten» og var snart erklærte sosialler. Til å begynne med følte de sig nesten som en illegal gruppe. De eldre bra venstremenn i fagforeningene vilde bli rystet hvis de fikk høre om ungdommens fordervelse. Grup-

pen kom sammen på en gammel mørk kafe hvor de politiserte over en kopp kaffe.

Arbeiderpartiet vokste hurtig i størrelse og innflytelse. I 1903 fikk partiet for første gang 4 representanter inn i Stortinget. I november 1903 ble det holdt et stort felles massemöte for Kristiania sporveisfunksjonærer hvor Magnus Nilssen holdt foredrag om Det Norske Arbeiderparti. På samme møte blev i tilknytning til arbeiderpartiet dannet «Kristiania sporveisbetjenings frisindede forening» med konduktør O. T. Åsen som formann. For ikke å virke avskreckende tok foreningen et så nøytralt navn, og først i 1909 besluttet den å kalle sig «Kristiania sporveisbetjenings sosialdemokratiske forening». Noen stor tilslutning fikk foreningen aldri. 50 medlemmer var det meste den hadde inntegnet, men det møtte sjeldent mere enn 12–15 stykker på møtene. Det blev heller ikke holdt mere enn 3–4 medlemsmøter om året. Av og til glemte formannen (Th. Engebretsen) helt å innkalle møter. Allikevel fikk tiltaket ganske stor betydning gjennem den sosialistiske agitasjon medlemmene støtt og stadig øvet i sine fagforeninger. Foreningens hovedoppgave var å utbre sosialistiske skrifter og skaffe abonnenter på «Social-Deinokraten».

Like før kommunevalgene i 1904 søkte medlemmene av den «frisindede forening» å få sine fagforeninger til å gå inn i arbeiderpartiet. I Kristiania kommunale sporveis forening hadde de størst held med sig. De fleste medlemmer hadde lite rede på hva sosialisme var. De fleste fikk sin viden om sosialisme fra den borgerlige presse, særlig fra «Svært» (Christiania Nyheds- og Avertissementsblad). På den andre side gjorde funksjonærernes reelle interesser og deres klassefølelse at de nettopp krevet slike tilføielser til venstres program som stemte helt overens med arbeiderpartiet. Medlemmene av den frisindede forening gikk rundt og samlet underskrifter på et krav om å få foredrag av Olav Krings i fagforeningen. Rudlang som var en av de ivrigste første sosialister, fikk det meget karakteristiske svar fra en av funksjonærene at hvis det gjaldt arbeiderpartiet, skulde han gjerne støtte, «men er det disse stygge sosialistene, så kom ikke her!» Den kommunale sporveis forening meldte sig inn i arbeiderpartiet i 1904. I Kri-

stania sporveisselskaps funktionærers forening blev forslaget etter en lengere debatt forkastet med 56 mot 30 stemmer. Arbeiderpartiet hadde nu fått en ganske anselig tilhengerskare blandt sporveisfunksjonærerne, men stillingen var ennå uklar. Både blåtrikkens og grønntrikkens foreninger tok på landsmøtet i 1903 standpunkt for at forbundet skulde melde sig ut av venstre, enda grønntrikkens forening et par måneder før hadde forkastet et forslag om å trekke representantene tilbake fra venstres hovedstyre.

Et annet spørsmål som tydelig avspeiler funksjonærernes vakling mellom de to partier, er diskusjonene om 17. og 1. mai. Hvert år ble spørsmålet om deltagelse i demonstrasjonstogene diskutert. De første år deltok funksjonærerne bare i borgertoget 17. mai for å støtte de nasjonale venstrekrav om utvidelse av de demokratiske rettigheter og opløsning av unionen med Sverige. I 1903 deltok funksjonærerne for første gang også i arbeidertoget 1. mai, men 17. mai var ennå hovedfestdagen. Noen stor tilslutning fikk ikke togene fra funksjonærerne, og et par år deltok de overhode ikke i dem. Nesten hvert år sendte foreningen inn ansøkning til direksjonen eller magistraten om hel innstilling av trafikken 17. mai, men det blev ikke innvilget. I 1912 foreslo et medlem av Sporveienes sosialdemokratiske forening for grønntrikkens styre for første gang å henstille til forbundet å søke om fri 1. mai. Forslaget ble forkastet i styret og blev overhodet ikke behandlet i foreningen. I selve streikeåret 1914 deltok forbundet ikke som organisasjon i 1. maitoget på grunn av dårlig fremmøte året før. Under ordskiftet om 1. og 17. mai, da det blev besluttet å søke om fri 17. mai, presiserte sosialistene klart at målet måtte være å få fri 1. mai.

De rene politiske problemer vakte allikevel ikke slikt røre i foreningene som spørsmålet om tilslutning til Arbeidernes faglige Landsorganisasjon som var dannet i 1899. I striden om dette blev den siste avgjørende dyst utkjempet mellom de gamle venstremenn og den voksende sosialistiske fløi blandt sporveisfunksjonærerne. Diskusjonen ble ført på fagforeningsmøtene, på forbundets landsmøter og i fagbladet gjennem flere år. Motstanderne av landsorganisasjonen brukte den høie

kontingent som sitt mest virkningsfulle argument. De hevdet at funksjonærene bare ville ha utgifter og ingen fordeler av å stå i landsorganisasjonen. De visste at størstedelen av medlemmene hadde langt mindre lønn enn sporveisfunksjonærerne, og hadde derfor ingen tro på at de ville få organisasjonens støtte i sine lønnskrav. Med en viss rett kunde de peke på sitt eget forbund og fremheve hvor lite nytte de i virkeligheten hadde hatt av det. Sporveiselskapene vilde ikke en gang forhandle med det, og nu skulde funksjonærene melde sig inn i ennu en unyttig organisasjon. Tilhengerne av landsorganisasjonen pekte også på at sporveisforbundet var en skrøpelig institusjon, men de hevdet at det nettop måtte styrkes ved å gå inn i landsorganisasjonen. Alt i 1903 reiste konduktør Gundersen som var medlem av den frisindede forening, diskusjonen i grønntrikkens forening. Det blev vedtatt å henstille til forbundet å gjøre forberedelser til innmeldelse i landsorganisasjonen. Forbundet foretok sig imidlertid intet i den retning og i 1905 besluttet grønntrikkens forening selv å melde sig inn i landsorganisasjonen. Blåtrikkens forening fulgte etter i 1907. I begge foreninger ble det først vedtatt etter hissige debatter. Ved blåtrikken ble det til og med sendt en protestskrivelse som var undertegnet av 40 funksjonærer, til foreningens styre. Det som til slutt drev foreningen inn, var det skjerpeide motsetningsforhold til sporveiselskapenes direksjoner under de stigende konjunkturer. I 1909 blev Det Norske Sporveisforbund kollektivt tilsluttet landsorganisasjonen, men striden var ikke slutt med det. Forslag om utmeldelse blev fremsatt på hvert landsmøte like til 1915, og de første nummer av «Sporveisfunktionären» var så fylt med polemikk for og imot landsorganisasjonen, at medlemmene til slutt begynte å protestere mot bladets ensformighet.

Utviklingen under krigen og de første etterkrigsår.

Sporveisstreiken i 1914 bragte ikke funksjonærerne de resultater som de hadde håpet og ventet.

1. august 1914 brøt verdenskrigen ut og panikken omkring krigsutbruddet skyldet også over Norge. I Kristiania blev hele befolkningen grepst av en feberaktig ophisselse. Hele sommeren hadde byen vært overfylt av folk på grunn av jubileumsutstillingen. I juli brøt sporveisstreiken inn i festtum-melen og neppe var byen falt til ro etter denne rystelse før krigsryktene skaket byen op som aldri før. Det er en god målestokk at besøket på jubileumsutstillingen i de første dager av august sank til under halvparten av hvad det hadde vært i slutten av juli. Nervøsiteten fikk sitt første utslag i run på byens banker. I Christiania Sparebank blev det 1. august tatt ut over en halv million kroner, mens innskuddene bare utgjorde 55 000 kr. Mandag 3. august var panikken på sitt høidepunkt. Ved 6-tiden om morgenens fire timer før banken åpnet — begynte det å danne sig kø utenfor Sparebanken, og hele dagen måtte politiet være tilstede for å regulere køen. Efter stormen lørdag 1. august var bankene blitt enige om bare å utbetale 100 kr. pr. bankbok. I Norges Bank møtte en mengde av innskyterne op og forlangte å få sine sedler innløst i gull, og her gikk det varmt for sig. Itubrukne paraplyer og forulykkede hatter fortalte tydelig om kampens hete.

Ved matbutikkene var det ikke stort bedre «den sorte mandag», som den tredje august senere blev kalt. En rekke av de mindre kolonialbutikker blev bokstavelig talt tömt for

varer, så de måtte stenge. Kjøpmennene prøvet å rasjonere visse slags varer som f. eks. sukker, men det var umulig å gjennemføre det. Tirsdag 4. august holdt en rekke av byens kolonialhandlere sine butikker stengt på grunn av varemangel, og de kunde intet si om når de vilde få varer igjen.

Utenlandstrafikken ble fullstendig lammet. Alt før 4. august hadde en rekke dampskib lagt op, og ikke bare dampskibsruter på utlandet blev innstilt, men også en rekke kystruter. Onsdag 12. august lå 44 store skib i oplag på havnen og 32 mindre båter langs bryggene.

Panikken i Kristiania var forholdsvis kortvarig. Stormen på bankene og matbutikkene varte omrent en uke, så begynte forretningsslivet igjen å anta normale former. Byens ordfører søkte å berolige befolkningen ved å redegjøre for de forholdsregler kommunen hadde tatt for å sikre byens forsyning med mat og brensel. Kommunen ville også gjøre sitt til å hindre arbeidsløshet på grunn av krigen. Alle fast ansatte arbeidere og faste løsarbeidere i kommunens tjeneste fikk fortsette sitt arbeide og også de rene løsarbeidere som ellers pleide å få avskjed utover høsten og vinteren, vilde få beskjeftigelse hele vinteren.

Under den store høikonjunktur under krigen blev det ikke vanskelig å få arbeide. I de fleste industrigrønner var det tvert imot en skrikende mangel på folk. Men den øieblikkelige virkning av krigsutbruddet var at arbeidsløsheten steg. Folk begynte å spare på alle varer som ikke var strengt nødvendige, arbeidsgiverne turde ikke sette nye bedrifter igang og innskrenket driften mest mulig.

Også sporveiene fikk merke følgene av krigspanikken. Inntektene sank voldsomt i de siste månedene av 1914. Efter streiken hadde selskapene større personale enn tidligere og i slutten av 1914 og begynnelsen av 1915 søkte de derfor å innskrenke talltet igjen. Det gikk da i første rekke ut over dem som hadde vært aktive under streiken. Gjennem hele 1915 kan vi merke etterdønningene av konflikten i 1914. En indirekte følge av konflikten var det også at Rudlang fikk avskjed som konduktør ved grønntrikken 10. juli 1915. Han hadde permisjon i 2 år fra sin stilling fra 15. juni 1914. I desember

1914 sendte arbeidsgiverforeningen klage over sporveisfunksjonærernes tillitsmann til landsorganisasjonen. Rivningene fortsatte inntil sporveisselskapet i 1915 endelig fikk en anledning til å gi Rudlang avskjed. I mainummeret av «Sporveisfunktionæren» skrev han en artikkel under overskriften «Streikbrytere, judasser, hædersmænd, snikmordere» hvor han i voldsomme ord gikk løs på de 29 mann som hadde fått fast ansettelse under streiken 1914. Artikkelen endte med en navne liste over dem det gjaldt. Det ble stor ophisselse i streikbryternes leir, og de prøvet å få opreasning ved rettens hjelp. Samtidig klaget de til driftsbestyrer Falkenberg, med det resultat at Rudlang blev satt under rettsforfølgning. Arbeidsgiverforeningen meddelte skriftlig at den nektet å forhandle videre med sporveisforbundet sålenge Rudlang stod som forbundets forretningsfører. Samtidig hermed blev Rudlang avskjediget som konduktør ved Kristiania sporveisselskap av driftsbestyrer Barth den 10. juni 1915. Forbundet søkte først å holde avskjedelsen hemmelig for ikke å lage unødig sensasjon om den og for at der ikke skulle bli nervøsitet innen de organisertes rekker med tilsvarende jubel blandt gulingene. Påtalemyndighetene avviste også streikbryternes klage. Først i november 1915 sørget sporveisselskapene selv for at Rudlangs avskjedigelse kom frem i pressen i forbindelse med en kritikk han hadde rettet mot selskapene for den dårlige utdannelse funksjonærerne fikk. Funksjonærene var rasende over behandlingen av sin tillitsmann og foreningene protesterte. Landsmøtet i 1916 vedtok en bestemt protest mot Rudlangs avskjedigelse og henstillet til forbundsstyret å benytte alle midler for å gi saken en rettferdig løsning. Men forbundet måtte snart sette alle personspørsmål til side for å konsentrere sig om det altoverskyggende spørsmål som blev mer brennende for hver dag — lønnen.

Høsten 1914 hadde sporveisfunksjonærene under trykket av den truende arbeidsløshet gått med på å utskyte spørsmålet om lønnstillegg inntil videre, men i løpet av 1915 begynte krigskonjunkturen å gjøre sig gjeldende. Prisstigningen begynte alt i årets første måneder. Det statistiske centralbyrås indeks for leveomkostninger som hadde juli 1914 som basis

(100) viser i 1915 en stigning til 115 i mars og til 129 i desember. Stigningen var ennu ikke katastrofal, men for sporveisfunksjonærene som alt i 1914 hadde vanskelig for å klare sig, var den meget følelig. I august fikk de endelig innvilget et lite lønnstillegg på 5 kr. måneden for ugifte funksjonærer og 10 kr. for gifte. Det skulde være en rent midlertidig foranstaltning og tillegget skulde bevilges fra måned til måned.

Først i 1916 satte høikonjunkturen inn for alvor. Norge oplevet en jobbetid som langt overgikk alle tidligere. Prisene steg fra dag til dag, nye virksomheter blev satt igang og det var nok å gjøre for alle. Kristiania var centrum for forretningslivet. I 1916 blev der innført 546 nye aksjeselskaper med en innbetalt kapital på 120,9 mill. kr. mot 310 selskaper med en kapital på 35,3 mill. kr. i 1915. Bankvesenet gjennemgikk en tilsvarende voldsom utvikling. En rekke nye banker ble grunnlagt og aksjekapitalen blev forhøyet ved de banker som alt eksisterte.

Spekulasjonen antok uanede dimensjoner, nye aksjeselskaper med mere eller mindre reelt grunnlag blev stiftet hver dag. Tidens Tegn skildret i første uke av januar 1916 tilstanden i en artikkel slik: «Værre end nogen gang har aktiejobberne grassert i dagene siden nytaar. Kursene er blitt drevet i veiret i et stadig raskere tempo, og alt imens skyter nye dampskibsselskaper op som paddehatter. Følgen er, at der for tiden fabrikernes aktiebreve i mængder som aldrig før —. I byens litografiske anstalter har man, saa at si, alle hænder fulde av aktiebreve. Tegnerne stræver i sit ansigts sved med at finde nye varianter av emblemerne: Skiber og sjø, sjø og skiber. Videre gjælder det at gi utkastet præg av verdipapirer. Det skal helst minde om en pengeseddel. Men inden det hele er færdig og aktiebrevet trykt, har aktien selv forlængst gjort sin runde paa markedet og skiftet eiere et anseelig antal gange.»

Under en slik voldsom ekspansjon på alle næringslivets områder blev det et veldig behov for arbeidskraft. Den arbeidsledighet som hadde vært den første umiddelbare følge av krigen, blev hurtig ophevet igjen. Arbeiderne behøvet ikke lenger å ta de stillinger som blev budt dem, de kunde velge

og vrake og søke hen til den arbeidsgren som bød best betingelser. De fikk på den måten et glimrende våpen til å verne om sine interesser og skape sig bedre vilkår. Krigsårene er fylt av ustanselige aksjoner fra arbeidernes side, ikke langvarige organisasjonsmessige konflikter hvor partene tretter hverandre ut, men spontane streikar uten lovlige opsigelse hvor alle midler ble benyttet for å sette kravene igjennem. Det er de «individuelle aksjoners» tid. En så stor del av bedriftens arbeidere nedla arbeidet at driften vanskelig kunde fortsette, samtidig som arbeiderne ikke kunde dømmes av arbeidsretten for ulovlig arbeidsnedleggelse. På en tid da det var mangel på arbeidskraft, kunde slike aksjoner meget ofte føre frem. Fagopposisjonens synsmåter er i disse årene det klarest uttrykk for de fremgangsmåter som forholdene selv tvang arbeiderne til å bruke. De motsatte sig langvarige tariffer, fordi den lønn som var tilstrekkelig ved tariffens inngåelse, kunde være den rene sultelønn etter noen måneders forløp.

Leveomkostningene fortsatte å stige med voldsom fart hele tiden frem til 1920. I september 1916 satte Statistisk Centralbyrå indeksen for leveomkostninger til 151, i desember var den 161, i juni 1917 steg den videre til 190 og i desember var den kommet op i 225. I juni 1918 var den 253, i desember 260. For å følge denne stigningen krevdes det ustanselige lønnsaksjoner. Som karakteristisk for arbeiderbevegelsen i disse årene kan anføres en uttalelse av et medlem av fagopposisjonen: «Arbeidernes styrke ligger i den stadige kamp — uroen.» Allikevel var det uundgåelig at arbeidernes reallønn sank i den første del av dyrtiden. Det tok tid før lønnen kunde følge prisstigningen. Direktøren for Statistisk Centralbyrå, den senere bankdirektør Rygg gav i 1917 en skildring av arbeiderklassens levestandard. Han pekte her på at kjøtt for en stor del var erstattet med fisk, forbruket av fløte, smør, ost og egg var sunket sterkt, mens man isteden var gått over til å bruke matsurrogater som f. eks. hvalfett. Et tydelig tegn på at levestandarden er sunket, er det også at utgiftene til matvarer er steget i forhold til andre utgifter. En rekke matvarer var det overhodet ikke mulig å få tak i på grunn av varemangel og rasjonering. Den nye rikmannsklassen som skjøt

frem under jobbetiden, utfoldet en luksus som tidligere hadde vært helt ukjent i landet. Størstedelen av overklassen var i virkeligheten i stand til å tilfredsstille sine behov og øke sitt forbruk tross varemangel og restriksjoner.

Dyrtiden gikk verst ut over alle dem som hadde fastbundne inntekter. Derfor blev det reist krav om lønnsforhøielse av alle, fra den lavest lønnede arbeider til de høieste embedsmenn. Sporveisfunksjonærerne stod her i en ugunstigere stilling enn de fleste. Sporveisselskapet hørte til de bedrifter som ikke innkasserte noen ekstrafortjeneste av høikonjunkturen. Kjøretakstene var fastsatt i kommunens konsesjonsbetingelser, mens utgiftene til vognmateriell og anlegg steg i dyrtiden. De møtte derfor funksjonærernes krav om dyrtidstillegg med å henvise til kommunen. Uten lempninger i konsesjonsvilkårene vilde de ikke gå med på lønnsforhøielse. På den måten blev forhandlingene stadig trukket ut. Den naturlige følge var at sporveiene snart begynte å merke mangel på tilgang av nye folk. Den kortvarige arbeidsløshetsperiode i 1915 blev hurtig avløst av opsigelser fra funksjonærernes side. En rekke av sporveisfunksjonærerne forlot sin stilling og dro til Hydros svære nyanlegg på Rjukan som kunde by høie lønninger under krigskonjunkturen. Betjeningen ved sporveien skiftet så ofte i denne tid at Rudlang på et massemøte i november 1915 betegnet sporveien som et midlertidig herberge for tilfeldige arbeidsløse.

Mangelen på folk blev så følbar ved sporveien at selskapene måtte ta alvorlige forholdsregler for å hindre driftsinnskrenkninger. Direksjonen fikk en god ide fra Tyskland hvor sporveien mange steder var blitt stående uten betjening da krigen brøt ut. I Berlin var nesten hele sporveispersonalet erstattet med kvinner. I mars 1916 blev det første konduktørkursus for kvinner satt i gang ved grønntrikken. Kvinnene blev møtt med stor skepsis av sine mannlige kolleger. De hadde ennu i friskt minne kvinnenes optreden under streiken i 1914, og stilte seg på forhånd helt avvisende overfor dem.

De var redde for at kvinnene skulle bli streikebrytere under den kommende tariffrevisjon ved årsskiftet 1916—17. Før streiken i 1914 hadde selskapene nettop på samme måte

tatt inn en rekke nye folk som de visste de kunde stole på. Det skulde heller ikke gjøre funksjonærene blidere stemt overfor kvinnene at sporveisselskapene hevdet at de gikk til ansettelse av kvinner fordi de unge mannlige funksjonærer i stor utstrekning viste sig uduelige i tjenesten. Funksjonærerne på sin side visste at de rent automatisk vilde kunnet fremtvinge lønnsforbedring ved mangelen på arbeidskraft hvis ikke selskapene hadde fått kvinnenes støtte: Ennu før de var trådt i funksjon blev de hilst velkommen i februarnumineret av «Sporveisfunktionären» i alt annet enn elskverdige ordelag. «Vi har ingenting imot at kvinder opnaar fuld likestilleshed med mænd i stillinger, hvor hendes utdannelse og evner og fysiske underlegenhet overfor mannen ikke stiller sig hindrende i veien herfor. Men for tiden tror vi ikke, at sporveisdriften i vort land er lagt slik tilrette, at den kan betjenes like godt og endog bedre av kvinder end av mænd» heter det i artikkelen, og den fortsetter med at advare kvinnene mot å tro på direksjonens lovord og gode løfter. Til slutt heter det: «Hvis der virkelig skulde vise sig at være en kvinde som ønsker at stille sig på en sporvogn til offentlig beskuelse og almen forlystelse, saa bør vedkommende kollega straks gjøre hende opmerksom paa i hvilken mission hun har stillet sig til tjeneste. Hun vil kanskje neppe selv være sig bevisst at hun i tilfælde i virkeligheten formentlig nærmest kommer til at spille judas', hædersmanden og snikmorderens rolle.»

1. april 1916 tråtte de første gang i arbeide på sporvognene. Det var sensasjon i byen, folk strømmet til for å se hovedstadens siste raritet, og «Aftenposten» skrev om de tre merkepeler i sporveiens historie: «Den siste hest, den første elektriske sporvogn og den første kvinnelige konduktør». De skjøttet sitt arbeide bra, og det viste sig snart at de mannlige funksjonærers store engstelse overfor dem hadde vært ugrunnet. Det tok ikke lang tid før det felles arbeide hadde ophevet skillet mellom de mannlige og kvinnelige konduktører. I midten av august fikk kvinnene adgang til organisasjonen, og ved utgangen av 1916 var organisasjonsprosenten blandt dem større enn blandt de mannlige kolleger. I sin årsoversikt januar 1917 har «Sporveisfunktionären» en lang artikkel som yder de kvinnelige

konduktører full honnør for deres solidariske optreden og samtidig forklarer den skepsis de blev møtt med. Artikkelen slutter: «Kvinderne har nemlig selv — paa faa undtagelser nær — bevirket at den antipathi, hvormed de til en begyndelse blev mottat af sine mandlige kolleger nu helt er forsvundet og erstattet med kameratslighet og den bedste gjensidige, kollegiale forståelse, og det haaper vi skal bli til gavn for alle parter og kanskje ikke mindst for de kvindelige selv.» Kvinnene kom allikevel aldri til å gjøre sig meget gjeldende i organisasjonen. En tid var det over 100 kvinnelige konduktører ved sporveiene i Kristiania, men tallet gikk hurtig tilbake etter krigen.

1916 var et kritisk år for fagbevegelsen i det hele. I årets løp skulde tariffene revideres for ialt 66 000 av landsorganisasjonens medlemmer. Først blev bergverksarbeiderne kastet ut i en lockout som varte i 6 måneder. Arbeidsgiverne utstrakte så lockouten til også å gjelde jernindustriens ca. 20 000 arbeidere, og landsorganisasjonen svarte med å opsi plassene for alle de øvrige organiserte arbeidere. Sporveisforbundet opsa plassene til fratrede 24. juni hvis ikke konflikten var ordnet innen den tid. Imidlertid ble det nedlagt forbud mot arbeidsstans ved at der ble vedtatt en midlertidig voldgiftslov. Landsorganisasjonens kongress tok trusselen om streik tilbake 13. juni og bergverksarbeiderne og jernarbeiderne fikk sine lønninger fastsatt ved den nye voldgiftsrett.

Sporveisforbundets landsmøte ble holdt i Trondhjem i juni under inntrykket av arbeidskampene. Det hørte til de svakeste forbund innen landsorganisasjonen både når det gjaldt tilslutning og økonomisk stilling. Den viktigste sak på dagsordenen ble derfor kontingentforhøielse. Styret satte sin stilling inn på å få den forhøiet fra 1.35 kr. til 1.50 kr. pr. mnd. Det vakte som alltid sterk motstand fra den moderate fløi som mente at funksjonærerne ikke hadde råd til å ofre så meget på sitt forbund under dyrtiden. Men de som virkelig forstod situasjonens alvor, var allikevel i flertall, så kontingentforhøielsen gikk igjennem. Særlig Kristiania-avdelingene stod foran en hård påkjenning. Deres tariff utløp 1. januar 1917, og da skulde endelig tiden være inne til å få gjennemført le

lønnsforbedringer som funksjonærerne hadde slåss for i en årekke. Imidlertid fortsatte prisene å gå i været med en slik fart at det blev lenge å vente med lønnstillegg til tariffrevisionen. I juni 1916 søkte Kr.a avdelingene om et nytt dyrtidsstillegg på 300 kr. året og 1. juli fikk de fordoblet tillegget fra forrige år, de gifte og ugifte funksjonærer fikk henholdsvis 240 og 120 kr. året i dyrtidstillegg. Samtidig blev det bevilget et tillegg på 40 kr. året for hvert barn. Noen hjelp som virkelig monnet var det ikke, men funksjonærernes interesse samlet sig mer og mer om den nye tariff som de håpet skulde opfylle alle deres krav. Organisasjonsbevisstheten var i rask vekst høsten 1916. Den gule vognførerforening ved grønntrikken blev opløst etter å ha eksistert i næsten 10 år, og de fleste medlemmier gikk inn i organisasjonen. I august blev de kvinnelige medlemmer optatt, så det omkring årsskiftet var 642 organiserte og bare 49 uorganiserte ved byens to sporveisselskaper og Holmenkollbanen, mens tallene året før var 346 organiserte og 233 uorganiserte.

I slutten av august blev tariffen opsagt og funksjonærene sendte inn sine lønnskrav. De ønsket å få dyrtidstilleggene innregulert i den faste lønn. Derved vilde pensjonen bli større. Forslaget gikk ut på en grunnlønn på 1900 kr. med stigning til 2500 kr. etter 9 års forløp. Timelønnen for reservebetjeningen blev satt til 60 og 70 øre. Til å begynne med fikk Holmenkollbanens direksjon en langvarig krangel med sporveis-forbundet om hvor vidt forbundet kunne opsi plassene for Holmenkollbanens funksjonærer, som var ansatt på enkeltmannskontrakter. Endelig i november kom forhandlingene i gang om de reelle lønnsspørsmål, men det var umulig å komme til enighet. Funksjonærene hadde også reist krav om innskrenkning av arbeidstiden. Under forhandlingene sørte de på dette krav, men i spørsmålet om lønnen vilde de ikke vike en hårsbredd. Resultatet var at forhandlingene brast. Riksmeblingsmannen nedla forbud mot arbeidsstans i henhold til voldgiftsloven, og meglingen begynte den 20. desember. Stemningen var ikke forsonlig hos noen av partene, og det kom til ganske kraftige sammenstøt under meglingsmøtene.

Særlig tørnet meningene sammen da diskusjonen dreiet sig om tvungen overtid. Funksjonærernes forhandlere klaget over at betjeningen ofte blev kommandert til overtid mot sin vilje i tilfelle hvor det ikke var nødvendig.

Til slutt lyktes det å komme frem til et forslag som funksjonærene og Kr.a elektr. sporvei og Holmenkollbanen godtok, men Kra. Sporveisselskap nektet å gå med på det hvis selskapet ikke til gjengjeld fikk lettelser i konvensjonen av kommunen. Da funksjonærene truet med streik, böjet også det siste selskapet sig, og sporveisfunksjonærerne fikk en tariff som de i sitt fagblad betegner som den største seier forbundet noensinne hadde vunnet. Overenskomsten skulde gjelde i 3 år, til 1. januar 1920. Den satte årslønnen for de faste fra 1900 kr. de to første år til 2500 kr. etter 12 års tjeneste. Timelønnen for reservebetjeningen skulde være 62 øre første år og derefter 65 øre, for nattjeneste skulde betales kr. 1.10 pr. time. Overtidsarbeide for den faste betjening skulde betales med 85 øre pr. time i almindelighet og kr. 1.15 pr. time på fridager. For tjeneste på arbeidertogene fikk den faste betjening 85 øre timen, og reservebetjeningen 75 øre. Ved Holmenkollbanen og blåtrikken skulde arbeidstiden være 17 timer på sønn- og helldager, 18 timer på hverdager, fordelt på to vakter. Ved grønntrikken var arbeidstiden en halv time mindre. Ferien var som før 14 dager for de faste og 7 dager for reservebetjeningen. All betjening fikk fri hver 6. dag, men reservene uten lønn. Uniformen skulde fremdeles være fri for reservene, mens det faste personale skulde holde sig selv med uniform. Selskapene påtok sig å sørge for å anskaffe uniformer og selge dem til betjeningen uten å beregne sig noe tillegg for administrasjonen.

Tariffen ble revidert for de øvrige arbeidsgrupper ved sporveien mellom jul og nyttår. Verkstedsarbeiderne hadde alt om sommeren oprettet overenskomst gjennem Jern- og Metallarbeiderforbundet. Vaskebetjeningen fikk lønnen fastsatt til kr. 4.75 pr. natt. Den ordinære arbeidstid skulde være fra kl. 11 aften til 6 morgen med fri hver 6. natt uten lønn. Minste betaling når det ikke var arbeide nok til hele natten, skulde være 4 kr. Efter to års tjeneste fikk betjeningen 14 dagers

ferie om året med full lønn. Messingpusserne fikk samme betingelser som de øvrige, men lønnen skulde være kr. 3.75 og kr. 3.00 pr. natt. Overtidsarbeide blev betalt med 80 øre timen for vaskebetjeningen og 60 øre for messingpusserne.

Aret 1917 begynte med en seir for sporveisfunksjonærerne, men de kunde ikke glede sig lenge over seirens frukter. Lønnskravene var utarbeidet i juli, og alt da tariff-forhandlingene begynte, var prisene steget så meget at den reelle lønnsforbedring var betraktelig minsket. Funksjonærerne var derfor klar over at tariffen ikke ville kunne oprettholdes uforandret i de tre år den skulle gjelde. Forbundet stod overfor en rekke vanskelige oppgaver i 1917. Tariffen utløp 1. april ved sporveien i Trondhjem og 1. juli i Bergen. I Trondhjem undgikk man med nød og neppe streik. Forhandlingene varte og rakk og flere ganger så det ut til at de skulle briste. Først 6. juni blev den nye tariff vedtatt. Den fastsatte lønnssatser fra 2250 kr. første år til 2790 kr. etter 6 års tjeneste. Dessuten blev det fra 1. juli bevilget et familietillegg på 160 kr. året for hustruen, 120 kr. for det første barn og 100 kr. for de øvrige. Tariffen i Trondhjem fastsetter for første gang 8 timers arbeidsdag for sporveisfunksjonærer.

Lønnskampen i Bergen blev den største påkjennning forbundet hadde hatt. Ved Bergens sporvei hadde arbeidet aldri tidligere vært nedlagt, men det hadde lenge trukket op til en avgjørende konflikt der. Det tyske selskap, som hadde konsesjon på driften, betalte så dårlige lønninger at betjeningen for en stor del kom til å bestå av ganske unge gutter som hverken hadde øvelse eller ansvarsbevissthet nok for sitt arbeide. Da aksjene i selskapet i august blev overtatt av skibsredrer Wallem, søkte funksjonærerne om et nytt dyrtidstillegg på 1 kr. dagen, og da det trakk ut med svaret, opsa de plas-sene enkeltvis til 14. oktober. Efter endel forhandlinger blev allikevel arbeidsstansen undgått, og funksjonærerne fikk et lønnstillegg på 15 kr. måneden. Ved tariffens utløp 30. juni brøt striden løs for alvor. Efter en del resultatløse forhandlinger blev arbeidet nedlagt 8. juli. Streiken varte næsten 9 uker og omfattet 130 mann. Sporveisfunksjonærerne klarte å gjennemføre streiken uten at en eneste mann falt fra. Også

kontrollørene stilte seg solidarisk med funksjonærerne. De dannet sin fagforening som ble tilsluttet forbundet 1. juli. Da det så ut til å være helt umulig å få driften igang igjen, blev Bergens sporvei overtatt av kommunen. Med kommunen blev det så optatt forhandlinger, og overenskomst blev opprettet fra 1. oktober. Den fastsatte grunnlønnen til 2100 kr. året stigende til 2700 kr. pluss et dyrtidstillegg på 300 kr. året for ugifte, 500 for gifte og 100 kr. i tillegg for hvert barn.

Både i Trondhjem og Bergen var nu lønningene kommet over hovedstadens, men også der var lønnsbevegelsen i full gang. Da tariffen bare hadde hatt gyldighet et halvt år, blev første andragende om dyrtidstillegg innsendt. Selskapene innrømmet at kravene var berettiget og Holmenkollbanen bevilget sine funksjonærer samme tillegg som statsfunksjonærerne fikk i siste halvdel av 1917, nemlig 120 kr. som grunnbidrag, for første å forsørge 80 kr., for annen 60 kr. og for de øvrige 50 kr. Sporveisselskapet i byen svarte derimot at dyrtidstillegget måtte være avhengig av om kommunen vilde lempe på konsesjonsvilkårene. Det trakk stadig ut med resultatet, og natt til 14. oktober holdt Kristianiaavdelingene et fellesmøte hvor de protesterte mot selskapets slappe holdning i saken. De henstillet til dem å sette all kraft inn på å få kommunenes avgjørelse så funksjonærene en gang kunde få sitt dyrtidstillegg. Hvis ikke svar innløp innen 25. oktober truet de med å ta saken i sin egen hånd på en eller annen måte, «thi nød bryter alle lover.» 24. oktober svarte selskapene at kommunens avgjørelse ennu ikke forelå. Et nytt massemøte av funksjonærer erklærte at forutsetningene for tariffen helt var bortfalt gjennem dyrtiden, og at de derfor opsa plassene med en måneds varsel til fratrede 24. november 1917 hvis ikke kravet om dyrtidstillegg ble innvilget. Sporveisselskapene innanket opsigelsen for arbeidsretten, og forbundet ble dømt til å ta den tilbake, men partene skulde bære hver sine omkostninger ved saken. I november besluttet forbundet å gå den direkte vei og selv henvende sig til kommunen. Resultatet kom allerede etter få dagers forløp. Selskapene fikk tillatelse til å sløife overgangsbillettene, og 3. desember fikk funksjonærerne innvilget et dyrtidstillegg på 2 kr. dagen som skulde

gis tilbakevirkende kraft til 1. oktober da ansøkningen blev innsendt. Funksjonærerne hadde tilslutt seiret, men innen de kunde glede sig over resultatet, var prisnivået atter steget så meget at det var behov for nye dyrtidstillegg.

I tiden mai–november 1917 var den gjennemsnittlige prisstigning fra måned til måned 3,44 % av foregående måneds prisnivå. November 1917–januar 1918 var den gjennemsnittlige stigning 3,66 % eller 8 % i forhold til juliprisene 1914. I mai 1918 blev prisindeksen for leveomkostninger opgitt til 247, men i realiteten var den ennu høiere for folk med lave lønninger, for de mest uundværlige ting var steget forholdsvis mest. I april 1918 bevilget selskapene i Kristiania et familietillegg på 100 kr. året for hvert barn uten at funksjonærerne hadde søkt om det. I mai samlet Kristianiaavdelingene sig til aksjon for å heve dyrtidstillegget så det virkelig monnet. De forlangte grunntillegget forhøjet fra 2 til 5 kr. pr. dag og dessuten et årlig familietillegg på 300 kr. for hustru og 120 kr. pr. barn. De krevet at dette skulde tre i kraft fra 1. juli. Sporveisselskapene fant ikke kravet urimelig, for selv med et slikt dyrtidstillegg på 1 525 kr. året foruten familietillegg vilde reallønnen ligge under lønnen ved krigsutbruddet. Men selskapene hevdet at deres økonomi ikke tålte en så stor ekstrautgift hvis ikke kommunen tillot dem å forhøie kjøretakstene, fra 5 og 10 øre til 10 og 15 øre. Familietillegget blev dog bevilget straks slik som funksjonærene ønsket det, mens lønnsstillegget forøvrig måtte vente på kommunens avgjørelse. Imidlertid kom sommerferiene uten at kommunen hadde behandlet selskapenes andragende, og utålmodigheten steg blandt funksjonærene. I august fant de ut at de hadde ventet lenge nok, og et fellesmøte av Kr.a avdelingene henstillet til forbundet å si op plassene til fratredelse 15. september 1918, hvis ikke kravene var innvilget innen den tid. Samme dag som opsigelsesfristen utløp, fikk avdelingenes formenn muntlig beskjed om at selskapene var villige til å forhøie dyrtidstillegget fra 600 til 1 200 kroner året fra 1. oktober under forutsetning av at kommunen gikk med på takstforhøielsen. Da funksjonærene forlangte skriftlig bekreftelse på løftet, fikk de som svar en skrivelse som lovet dem et «dyrtidstillegg, som man antar at

være tilfredsstillende» hvis bystyret gikk med på selskapenes betingelser. Tilleggets størrelse blev derimot ikke nevnt med et ord. Funksjonærerne var på det tidspunkt så ophisset av de vanskelige forhold de levet under og den lange ventetiden at de gikk til direkte aksjon. Da de ikke hadde fått noe tilfredsstillende svar innen den fastsatte frist, besluttet de å gjøre alvor av sin trussel om å nedlegge arbeidet fra og med 15. september.

Streiken kom som lyn fra klar himmel på byens befolkning. Ingen hadde ventet at streiken skulle bli til virkelighet denne gang. Det var ikke så meget som ett år siden sporveisfunksjonærerne var blitt dømt ved arbeidsretten for ulovlig opsigelse, og man var ikke forberedt på at de vilde gjenta forsøket så snart. Trikkestansen virket derfor som en fullstendig overrumpling. Folk stod som sedvanlig ved holdeplassene og ventet, men trikken kom ikke. Avisene overgikk hverandre i å skildre alle de katastrofer av større og mindre betydning som den uventede streik var skyld i. Selv «Dagbladet», som tidligere alltid hadde stått på sporveisfunksjonærernes side, blev forskrekket over denne plutselige eksplosjon og skrev i en artikkel: «Hvad man enn kan si om streiken, vellykket er den ihvertfall, vellykket, brutal og hensynsløs.» Aftenposten korset sig over at funksjonærene våget å ta et slikt skritt, etterat de «ifjor blev dømt av arbeidsretten for samme ulovlighet». Det kom igang en voldsom pressediskusjon om de «ulovlige streiker». Redaktør Scheflo sa klart fra i «Social-Demokraten» hvilket standpunkt arbeiderklassen måtte ta. «Vi sier: Dersom sporveisfolkene kan bedre sine usle kåر, hvis de kan skaffe sine barn litt mere mat og klær ved å gå til en ulovlig streik, da vilde det være en forbrytelse av dem at undlate det. Hvis derimot en kapitalist, en som lever av andrears arbeide, forsøker at skaffe sig en ekstra vinning ved at bryte en avtale, da vil vi fordømme en slik handling.»

Arbeidsgiverforeningen sendte straks streiken brøt ut en skrivelse til sporveisforbundet, hvor den truet med søskmål for arbeidsretten, hvis ikke arbeidet øieblikkelig ble gjenoptatt. Det ville bli gjort ansvar gjeldende, både overfor forbundet og de enkelte som deltok i arbeidsstansen. Men innen arbeids-

giverforeningen kunde ta noe skritt i den retning, blev der grepet inn fra byens ordfører. Ved kommunevalgene i 1916 hadde arbeiderpartiet for første gang fått ordførerstillingen i Kristiania, og sporveisfunksjonærerne var derfor denne gang i den gunstige stilling å ha en forbundsfelle blandt byens høieste myndigheter. På grunn av Jeppesens resolutte optreden blev også konflikten av kort varighet. Han henstillet til selskapene å opta forhandling med funksjonærerne hvis disse straks gjenoptok arbeidet. Selskapene skulde da treffe sammen med representanter for sporveisforbundet og gi dem en utførlig redegjørelse for de dyrtidstillegg som de kunde tilby så snart kommunen var gått med på takstforhøielse. På det grunnlag besluttet funksjonærene å avblåse streiken etter to dagers forløp. Borgerpressen var forarget over den sympati ordføreren tydelig gav tilkjenne overfor de streikende. Da det var vanskelig å få møtelokale mandag kveld til å behandle forliksforslaget, tilbød Jeppesen funksjonærene å komme sammen i kommunelokalet. Det blev ganske visst ikke nødvendig å gjøre bruk av tilbuddet, men «Aftenposten» skrev forarget: «De ulovlig streikende sporveismænd og kvinder havde nærfaaet den ære at samles til drøftelse av fremturingen med sitt lovbrud i bystyrets sal.»

Tirsdag den 17. kl. 7 morgen møtte funksjonærene til arbeidet igjen, men arbeidsgiverforeningen var ikke straks villig til å gi opp søksmålet. Den tilbød først forlik mot en skadeserstatning på 30 000 kr., men gikk til slutt med på å la saken falle hvis funksjonærene innrømmet at arbeidsstansen var ulovlig.

21. september innbød endelig selskapene funksjonærernes representanter til forhandling om de opstilte krav. De blev til slutt enige om en økning av dyrtidstillegget på 60 kr. måneden for vogn- og linjebetjeningen, så det samlede tillegg for dem blev 1 320 kr. året, mens vaskebetjeningen fikk øket sitt dyrtidstillegg til 1 200 kr. året. Direktør Falkenberg lovet dessuten på vegne av Kristiania elektriske sporvei at selskapet skulde ta spørsmålet om dyrtidstillegg op på ny når kommunen hadde svart på selskapenes ansøkning. Sammen med lønnskravet hadde funksjonærene også reist kravet om en

gjennemsnittlig 8 timers arbeidsdag, men forhandlerne måtte la dette punkt falle. Det hersket derfor ikke noen udeltningsfredhet på det massemøte som behandlet forhandlernes forslag. Styret kjempet en hård kamp før det ble vedtatt, og det ble uttrykkelig presistert i svarskrivelsen til selskapene at funksjonærerne bare inntil videre vilde slå sig til tåls med det bevilgede dyrtidstillegg. Kommunen gikk ikke med på alle de lettelses selskapene hadde søkt om, men gav dem tillatelse til å forhøie takstene med 25 pst. De økede dyrtidstillegg for funksjonærerne tråtte i kraft 1. oktober, og det ble foreløpig ikke tale om noe ytterligere tillegg.

Funksjonærene lot spørsmålet hvile, mens de samlet krefter til de kamper som forestod i 1919. Det tegnet til å bli et kampår for hele arbeiderklassen. Den nedgangen i prisnivået som man hadde ventet etter fredsslutningen i verdenskrigen, lot vente på seg, og der ble krevet nye lønnstillegg. I 1919 utløp tariffene for nesten alle landsorganisasjonens 100 000 medlemmer. Blandt dem som stod foran en tariffrevisjon, var også sporveisfunksjonærene i Trondhjem og Kristiania hvis tariffen utløp henholdsvis 1. april og 31. desember. Det er derfor ikke å undres over at sporveisforbundet så med bekymring på sin slunkne kasse ved årsskiftet. I 1918 henstillet forbundsstyret til avdelingene å utskrive en ekstrakontingent på 1 kr. måneden pr. medlem for å oparbeide et streikefond etter de store utgiftene året før. Konflikten i Bergen kostet forbundet ca. 13 000 kr. De økonomiske forhold var under hele denne periode bedrøvelige i forbundet. Efter tariffbevegelsen i Kristiania i 1917 satt forretningsføreren igjen med 1 — ett — øre i kassen, og han måtte vente i tre måneder på lønn. I april 1919 ble der som ventet konflikt i Trondhjem. Funksjonærene kom ut i en 3 ukers streik ved tariffrevisjonen i april. Trønderne var etter et skritt foran landets øvrige sporveisfunksjonærer. De fikk fastslått i sin nye tariff at den gjennemsnittlige arbeidstid ikke for noen av bedriftens underordnede skulde overstige 8 timer pr. dag. Dessuten fikk de inntatt en bestemmelse om understøttelse under militærtjeneste — et spørsmål som stadig hadde vært på tapetet i Kristiania. For første gang kom det også inn en paragraff om en bestemt

læreretid for vognbetjeningen. Den skulde være tre uker, og lærlingen skulde ha 3/4 lønn i lærertiden, hvis hele arbeidstiden blev ofret på oplæringen. Lærlingen skulde avlegge prøve for banemester eller kontrollør før han fikk gjøre tjeneste som konduktør eller vognfører. Lønnen ble betraktelig hevet. Den faste lønn hadde tidligere vært fra 2 250 til 2 790, og blev nu fra 3 600 kr. året til 4 140, pluss et årlig dyrtidstillegg på 700 kr. Tidligere hadde funksjonærerne hatt familietillegg for hustru og barn, men de foretrakke nu å få samme dyrtids-tillegg for gifte og ugifte.

Lønnsbevegelsen i Trondhjem førte til et resultat som funksjonærene stort sett kunde være tilfredse med, men i Kristiania trakk det samtidig op til konflikt på ny. I begynnelsen av 1919 blev kravet om 8-timersdagen reist med stigende styrke av arbeiderorganisasjonene. Kristiania sporveisfunksjonærer søkte i den anledning å få tariffen revidert året før den utløp, men fikk blankt avslag fra sporveisselskapene. Straks etter søkte funksjonærene om øket dyrtidstillegg, men det eneste de opnådde var at overtidsbetalingen for den faste betjening blev forhøjet med 60 øre pr. time. Efterhvert som arbeiderne i en rekke andre fag fikk gjennemført fordelaktige tariff-revisjoner, steg misnøien blandt sporveisfunksjonærene som var bundet av sin helt foreldede tariff. Den radikale strømmingen som gikk gjennem hele verdens arbeiderklasse grep også sporveisfunksjonærene. De pågående og radikale tok ledelsen fra de mere forsiktige. Den 25. mai blev der holdt et stort felles massemøte hvor stemningen var truende. Fellesstyrets moderate forslag til lønnskrav til arbeidsgiverne blev nesten enstemmig forkastet, og møtet valgte en aksjonskomite til å lede lønnskampen. Samtidig blev det nedsatt en komite til å utarbeide et forslag til resolusjon, som møtet vedtok. Resolusjonen begynte med å fastslå at organisasjonen var bundet på hender og føtter av det kapitalistiske samfunds lover og forordninger. «Som følge herav er man blitt tvunget til at se sig om etter nye situasjonsorganer.» Der følger så en krass skildring av forholdene ved Kristianias sporveier. Sporveis-selskapene trekker stadig nye folk til for å holde driftsen gangende, men arbeids- og lønnsforholdene er så slette at funk-

sjonærerne ofte forlater sin stilling ennu før de har fått på sig uniformen. «Skal det lengere holdes gaaende paa denne maatten, drives resten av sporveiens brukbare arbeidskraft vekk med sultepisken og etaten vil i saa fald til slut bare komme til at bestaa av kvinder, barn og oldinger. Etaten vil bli herjet som efter en krig.» Som motsetning til sporveisfunksjonærernes vilkår nevner resolusjonen så eksempler fra andre arbeidsgrener, hvor arbeiderne har opnådd både lønnsforhøielse og 8 timers arbeidsdag. I sagbruksindustrien f. eks. har de fått gjennemført tariffrevisjon fordi lønningene lå uforholdsmessig langt nede for dem, «— og saa skulde vi fortfarende slaa os til ro med en timeløn paa 62 øre plus dyrtidstillæg. Likeledes fortsat finde os i at tjenestegjøre mindst 9 timer pr. dag, søndag som mandag, nat som dag, mens alle de andre faar sin arbeidstid nedsat til 8 timer og kanske tildels derunder, nei og etter nei. Nu kamerater må det bli fort slutt med slavetilværelsen. Vi holder den ikke ut lenger. Vi reiser os som en mand og ryster aaket av. Vi kan ikke lenger finde os i at sporveisselskaperne dæmmer op for vaare krav. Møtet optar de gjennem organisasjonen i vinter reiste krav og søker disse fremmet hurtigst mulig gjennem nye situasjonsorganer som staar uavhengig av de gjeldende tariffavtaler.» Resolusjonen slutter med å fremlegge disse krav:

1. Der kreves øket dyrtidstillegg, stort 720 kr. pr. arbeider, arderske og funksjonær for året 1919 med bibehold av de nuværende dyrtids- og familietillegg.
2. Den faste timebetaling for reservebetjeningen forhøies fra 62 øre til 1 kr. pr. time.
3. Den nuværende overtidsbetaling forhøies således at der for tjeneste utenfor de ordinære vakter betales kr. 2.25 pr. time. For tjeneste på hverdags-fridager kr. 2.50 pr. time og for tjeneste på helligdagsfridager kr. 2.75 pr. time, og for den i tariffavtalen fastsatte tid for nattarbeide 3 kr. pr. time.
4. 8 timersdagens gjennemførelse.
5. Avskaffelse av de synlige nummere på uniformen fra dags dato.

·6. Innrømmelse av retten for alle grupper av alle arbeidere og funksjonærer innen etaten til å organisere sig i tilslutning til Norsk Sporveisforbund.»

Det gir tydelig uttrykk for den voldsomme kampstemning som behersket møtedeltagerne at det var dette møte som tilslutt løste det evindelige nummerspørsmålet ved å rive nummerne av uniformene.

28. mai oversendte aksjonskomiteen resolusjonen til sporveisselskapene. Disse svarte med å henvise til tariffavtalen. De ønsket ikke å forhandle med andre enn organisasjonens tillitsmenn. Verkstedsarbeiderne og banearbeiderne fikk uten videre innrømmet 8-timersdagen, fordi selskapene trodde at de stod utenfor aksjonen. For de andre avdelingers vedkommende blev det optatt forhandlinger med forbundsstyret. Det gjaldt å handle raskt hvis streiken skulle undgåes. Massemøtet hadde krevet svar innen 31. mai, da nytt massemøte var innkalt.

Natten mellom 31. mai og 1. juni ble fellesmøtet holdt i Sagene arbeidersamfund. Det var møtt 800 á 1 000 mennesker og det var det største møte sporveisfunksjonærerne noengang hadde holdt. Forsamlingen vedtok en skrivelse til selskapene, hvor de erklærte at de anså 8-timersdagen for gjennemført for alle grupper ved sporveiene i Kr.a og omegn fra og med 1. juni. Møtet henstillet til forbundet straks å tilby selskapene forhandlinger om øket dyrtidstillegg. Under forhandlingene gikk selskapene med på å øke dyrtidstillegget med 60 kr. måneden og fastsette en slik overtidsbetaling for den faste betjening som kravet gikk ut på. Reservebetjeningen ble tilbuddt 2 kr. timen for morgentog før klokken 6 og 2.50 kr. timen for nattarbeide fra kl. 1 til 5. Stridspunktet blev reservenes ordinære lønn. Selskapet tilbød å regulere dyrtidsstillegget inn i timelønnen slik at denne blev 1.70 kr. Fellesmøtet vedtok forhandlingsresultatet på betingelse av at lønnen for reservene blev hevet til 1.80 kr. pr. time, men her stilte selskapene sig absolutt avvisende. I den spente situasjon som hersket, vilde streiken vært uundgåelig hvis ikke selskapene bøjet sig, men avgjørelsen lå i siste hånd ikke hos dem. De hadde nemlig etter søkt kommunen om lettelse i konsesjons-

vilkårene. Selskapene fikk bystyrets tillatelse til å forhøie takstene til 10 og 15 øre fra 1. juli. Sporveisforbundet henvendte sig derfor i juli til bystyret og formannskapet og anmodet om at det blev øvet press på direksjonen. Takket være det radikale flertall i bystyret med ordfører Jeppesen i spissen blev streiken avverget også denne gang. Formannskapet sendte selskapene en skrivelse hvor det uttrykkelig uttalte: «— Det har saaledes været forutsetningen at selskapene og funktionærerne var enige forinden de forhøiede takster gjordes effektive. Naar sporveisselskapene derfor har gåaet til de forhøiede kjøretakster fra 1. juli, maa det være riktig at mene at det skjedde i den overbevisning at enighet om løns- og arbeidsvilkaarene under enhver omstendighet var sikret. Det henstilles at saken hurtigst bringes i orden.» 30. juli gikk selskapene med på å betale reservebetjeningen, en timelønn på 1.80 kr. Funksjonærerne hadde fått oppfylt sine krav uten å gå til arbeidsnedleggelse.

Nettop som lønnsforhandlingene befant sig på det mest kritiske punkt, hadde sporveisfunksjonærerne i Kristiania også andre viktige ting å beskjefte sig med. Norsk Sporveisforbunds landsmøte blev åpnet i byen 30. juni. Forbundet hadde hatt en sterk vekst de siste år: Det omfattet nu ikke mindre enn 12 avdelinger mot 7 ved landsmøtet i 1916. De nye avdelinger var ganske visst ikke så betydelige som de gamle, men de betegnet allikevel en god tilvekst. I juni 1917 organiserte linjebetjeningen i Kristiania og omegn under navn av «Kristiania og omegns sporveiers arbeiderforening». Samme år blev det dannet kontrollørforeninger i Bergen og Trondhjem. Ekebergbanens funktionærforening blev stiftet i juni 1918 og fikk alle banens funksjonærer inn i organisasjonen. Den siste forening som var blitt innmeldt i forbundet, var Fløibanens funktionærforening i Bergen. Landsmøtet kunde fastslå at organisasjonen var gått sterkt frem. Forbundet hadde 1. januar 1919, 1 127 medlemmer, og bare 73 stod ennå utenfor, mens det 1. november 1916 var 556 organiserte og 246 uorganiserte. Til tross for den store organisasjonsprosent kunde det aldri bli noe stort forbund, og landsmøtet tok opp spørsmålet om å gå sammen med de kommunale tjenestemenn

i et felles forbund. Samtidig blev Norsk Sporveisforbund omdøpt til «Norsk sporveis- og lokalebaneforbund».

Hovedpunktet på dagsordenen var som alltid kontingen-
forhøien. De som hadde kjempet igjennem forhøien i
1916 hadde fått rett, medlemstallet var ikke sunket av den
grunn, men forbundet hadde takket være de nye inntekter
kunnet utfolde en større aktivitet og derved også fått større
tilslutning. Til dette landsmøte forelå en innstilling om helt
nye lover som fastatte avdelingenes forpliktelser og hevet
kontingenent ganske betraktelig. Avdelingene fikk selv fast-
sette sin månedlige kontingenent, men den måtte ikke være
under 5 kr. for heltbetalende og 2.50 kr. for halvtbetalende
medlemmer. Av denne kontingenent skulde betales 3.50 og 1.75
til forbundet. Fra 1. januar 1920 skulde forbundskontingenenten
ytterligere heves til 4.50 for helt- og 2.25 for halvtbetalende
medlemmer pr. måned. Innredelsespengene kunde likeledes
fastsattes av avdelingene selv, men de måtte ikke være over
10 kroner og ikke under 5 kroner. Av disse skulde 3 kroner
innbetales til forbundet.

Landsmøtet diskuterte dessuten spørsmålet om arbeidsti-
den. Det påla avdelingene å sørge for at 8-timersdagen blev
gjennemført snarest mulig og samtidig drøfte spørsmålet om
en 42 timers arbeidsuke.

Når kontingenentforhøien trådte så sterkt i forgrunnen, var
det med tanke på at man stod overfor en alvorlig konflikt i
Kristiania ved årsskiftet. Også i Bergen utløp tariffen 31. de-
seMBER 1919. Begge steder blev tariffene opsgaT i september.
og avdelingene sendte inn omtrent likelydende lønnskrav.
De vilde søke å få en tariff som sikret dem rimelige lønns-
vilkår uten tillegg av noen art. Avdelingene i Kristiania og
omegn krevet en lønn fra 5200 kroner året, stigende til 6000
kroner etter 4 års tjeneste. Reservebetjenings timelønn
skulde være 2.10 første året, senere 2.25. Banemann og
fast ansatte håndverkere skulde ha lønn fra 5500 til 6300
kroner. Banearbeidernes lønn skulde være kr. 2.10 stigende
til kr. 2.50. Vaskebetjeningen og messingpusserne krevet 14
kroner pr. natt. Alt akkordarbeide skulde betales med 75 %
tillegg. Selskapene blev ergerlige over å få nye lønnskrav

igjen og vilde først ikke høre tale om noen som helst tariff-revisjon. Arbeidsgiverforeningens meddelelsesblad uttalte at det vilde bety en merutgift på 4 millioner for selskapene og hevdet at en slik utgift vilde ruinere dem. I begynnelsen av september kom forhandlingene i gang, men etter 5 møter blev de avbrutt, for partene stod altfor langt fra hverandre til å kunne komme til enighet. Den eneste innrømmelse selskapene vilde gjøre var å forhøie konduktørenes tellepenger, selve lønnsspørrsinålet blev nesten ikke berørt. Riksmeblingsmannen nedla forbud mot arbeidsstans, og partene blev innkalt til megling tirsdag 23. desember. Det gikk tregt å komme i gang. Selskapene erklærte sig 5. januar villige til å overføre 1400 kroner fra dyrtidstillegget til grunnlønnen, så denne blev 3300 kroner stigende til 3900 kroner. Efter ennu en del meglingsmøter gikk de med på å føre ennu 100 kroner over til grunnlønnen. Dyrtidstillegget vilde da bli enten 900 kroner for alle eller 540 kroner pluss familietillegg. Videre var det ikke tale om at de vilde strekke sig.

Det magre resultat av meglingen blev forelagt avdelingenes fellesmøte 11. januar og møtet vedtok enstemmig å nedlegge arbeidet dagen etter. Man gikk straks til valg på streikekomite og streikevakter. Neste dag vedtok det første streikemøte en lengere resolusjon som blev sendt til pressen for å forklare funksjonærernes optreden. De redegjorde for de forhandlinger som var ført, og påpekte at de lønninger som sporveisfunksjonærerne i Bergen hadde opnådd, lå nesten 1000 kroner over dem som arbeidsgiverne i Kristiania tilbød. Resolusjonen er holdt i en betydelig mer behersket form enn den som blev vedtatt i mai 1919, men den firer ikke på kravene. Tilslutt heter det: «Efter disse oplysninger vil det kanskje ikke forbause den 3. interesserte part, byens sporveiskjørende publikum, at vi har følt oss nødtvungne til at stanse leverancen av vor vare (arbeidskraften) indtil at vi kan opnaa en bedre pris.»

Streiken i 1920 hadde en annen karakter enn de tidligere sporveisstreiker i Kristiania. Denne gang var arbeidsnedlegelsen skjedd i fullt lovlige former og byens befolkning var lenge klar over at det drev mot trikkestans. På den annen

side var det den mest omfattende streik som noen gang hadde vært ved sporveien — over 1000 mann nedla arbeidet 12. januar. Det blev derfor i de første dager heller ikke tale om å sette i gang streikebryterkjørsel som i 1914. Alt under 2-dagers streiken i 1918 erklærte direktør Falkenberg at det ikke var noe gagn i å prøve å få driften i gang med nye folk. Politivedtekten som bestemte minstealder og øvelses-tid for vognførere, var blitt strengere etter jubileumssommeren. I et intervju uttalte direktør Falkenberg til «Verdens Gang» 14. januar at selskapene ikke hadde tenkt på å få vognene i gang under streiken. Men dagen efter inneholdt «Aftenposten» en opslitsvekkende nyhet. I forbindelse med en lengere redegjørelse for sporveiskonflikten pranget med fete typer en overskrift: «Selskapene forberedt til i sin tid at gjenopta driften ved nye leide folk. Politikamret er idag ansøkt om den hertil fornødne dispensation.» Meddelelsen vakte røre blandt de streikende som ikke ønsket noen gjentagelse av streikebryterkjørselen fra 1914. Denne gang fikk de forbundsfaller i naturmaktene. Byen ble hjemsøkt av et voldsomt snefall akkurat da trikken stanset. Svære snedri- ver fylte gatene og sporveiene banearbeidere hadde nedlagt arbeidet med snerydding i de gatene hvor sporveislinjene gikk. Byens veivesen vilde derfor kjøre sin svære sneplog gjennem gatene for å gjøre dem farbare for almindelig trafikk. Men da plogen kom kjørende, blev den møtt av streikevaktene. De gjorde arbeiderne ved veivesenet opmerksom på at det arbeide de vilde utføre, var streikebryteri, og resultatet var at de ganske rolig lot sneen hope sig op i gatene. Byens borgere og de kommunale myndigheter var forarget over blokeringen av sneryddingen. Det blev ett av hovedpunktene i avisdiskusjonen om streiken, og det førte til en lang skrift- veksel mellom veivesenet og sporveisforbundet. Sporveis-funksjonærene erklærte sig villig til å heve blokaden hvis arbeidsgiverforeningen ville gi en uttrykkelig erklæring om at det ikke skulle bli satt i gang trafikk ved hjelp av nye folk. Et slikt løfte vilde ikke arbeidsgiverne gi, og mens for-handlingene pågikk blev byens gater stadig mer ufremkom-melige. Byens borgere måtte hjelpe sig som de best kunde, og

det var ikke noe sjeldent syn å se gamle ærverdige herrer på ski i gatene. Lægene kunde konstatere at spanskesyken herjet meget mindre det året fordi befolkningen fikk så rikelig med frisk luft og undgikk smittefarene i overfylte trikker. Sporveisstreiken grep forstyrrende inn i hele byens liv, og folk som ikke var nødt til å kjempe sig frem gjennem sneslapset i gatene, holdt sig til sitt kvartal slik som man hadde gjort i de gode gamle dager. Ut i februar måtte Sjømannsskolen på Ekeberg stenge fordi det blev for slitsomt for elevene å komme frem. Holmenkollbanen var den eneste som satte i gang en beskjeden streikebryterkjørsel. Ved hjelp av direksjonens medlemmer og en del av kontrollørene lyktes det å få kjørt noen turer om dagen, men denne kjørselet blev også sterkt hindret av snefall og islag på skinnene.

Noen av byens rutebileiere søkte å gjøre forretning på streiken. Aksjeselskapet «Norsk Trafikk» satte i gang rutebiltrafikk fra Stortorvet til Holtet og til Vinderen uten å ha konsesjon på persontrafikk, og de streikende opfordret til blokade av bilene. Det kom ikke til større optøier under streiken i 1920, og stemningen var ikke så eksplosiv som i 1914 fordi det ikke forekom streikebryteri i byen. Funksjonærerne var også forberedt på en lengre kamp denne gang. De fikk utbetalet streikebidrag fra forbundet på 4 kr. uken for heltbetalende, 2 for halvtbetalende pluss 50 øre for hvert barn. Første uke ble det ikke utbetaalt noe. Over tredjeparten av de streikende fikk også permisjon og reiste på landet hvor de kunde leve billigere, og mange av dem gav avkall på streikebidraget.

Sporveisfunksjonærene fikk en rekke sympatierklæringer og bevilgning av bidrag fra andre arbeiderorganisasjoner, men borgerskap og småborgerskap blev stadig mer forarget over den langvarige trikkestans og snehaugene i gatene. I «Tidens Tegn» skrev Hans Lyche 16. januar en artikkel under overskriften «Er en sporveisbillettør verd en industriarbeiders lønn?» Her hevdet han at sporvognskonduktørene var fullstendig nytteløse individer, hvis arbeide kunde utføres av en hvilken som helst undermåler. Rudlang rykket inn et svar hvor han nokternt gjorde rede for de oppgaver konduktørene

hadde og de krav de til gjengjeld måtte stille. Han nevnte at Kristiania hadde den forholdsvis dyreste sporveisadministrasjon i Skandinavia på grunn av at flere forskjellige selskaper trafikerte samme linjer. Lyche svarte med et nytt angrep på konduktørene. «— Folk som allerede er gamle i tjenesten maa naturligvis ikke sættes paa gaten, er de familieforsørgere, maa de sikres et anstendig utkomme selv om de derved blir uforholdsmessig dyre for selskaperne. Forøvrig faar de ansætte folk som av en eller anden grund maa renoncere paa mere betroede stillinger i samfundet og som faar finde sig i at bli betalt for hvad deres arbeide er værd. Det bør ikke være en livsstilling for en mand det at være billettør paa en sporvogn. Dertil er den for værdiløs.» En slik artikkel blev naturligvis ikke tatt alvorlig hverken av arbeidsgiverne eller funksjonærerne; men den kan sees som et tydelig utslag av besteborgernes ergrelse over å være så avhengige av en flokk sporveisfunksjonærer. I 10 uker var byen uten sporvogn, og de mest pessimistiske begynte til slutt så smått å opgi håpet om å se blåtrikken og grønntrikken i gatene igjen.

Forhandlingene gikk like fra begynnelsen av seigt og trått. 17. januar rettet fylkesmann Løken en henstilling til partene om å få konflikten løst ved frivillig voldgift, men arbeidsgiverforeningen avviste det. Jeppesen, som ikke lenger var ordfører, tok også denne gang levende del i konflikten. Han fremsatte et forliksforslag som gikk ut på å regulære funksjonærernes lønn og selskapenes utgifter slik at driftten akkurat bar sig. Utgiftene skulde senkes ved at utbyttet blev begrenset til $6\frac{1}{4}$ pst. av den virkelig innbetalte kapital, ved at kommunen nedsatte avgiften og ved forskjellige forandringer i kjøreordningen. Funksjonærernes lønn vilde da kunde heves en del selv om de muligens måtte slå av noe på sine krav. Det lyktes ikke Jeppesen å få det nye formannskap til å gripe inn i sporveiskonflikten, så riksmeblingsmannen blev alene om meglingen. Første meglingsmøte efter at streiken var brutt ut blev avholdt 24. januar. Møtene fortsatte hver dag fra 26. til 31. januar, og man kom etterhvert til enighet på en rekke mindre vesentlige punkter. Selskapene var nok villige til å diskutere lønnsordningen, men kunde ikke

gå med på noen endringer som øket utgiftene. Spørsmålet om konsesjonslettelser fra kommunens side kom etter frem i diskusjonen. Noen ytterligere takstforhøielse kunde det ikke være tale om, men riksmeglingsmannen mente at kommunen måtte gå med på å innskrenke selskapenes avgifter. 6. februar fremsatte riksmeglingsmannen forslag til løsning av konflikten for vognbetjeningens vedkommende. Efter forslaget skulde lønnen for den faste betjening være fra 3500 til 4300 kroner året pluss 900 kroner i dyrtidstillegg. Dessuten skulde selskapene garantere at familieforsørgere skulde ha minst like høi lønn som de hadde da familietilleggene gjaldt.

For reservebetjeningen skulde lønnen være som hittil kr. 1.80 pr. time. Sporveisfunksjonærerne var ikke tilfreds med forslaget fordi lønnen ikke blev øket for de barnerike familiier, men de gikk allikevel med på det under den forutsetning at nytt dyrtidstillegg blev bevilget hvis selskapene fikk konsesjonslettelser.

For de andre grupper av arbeidere og funksjonærer begynte meglingen 14. februar -- etter en hel måneds streik. Selskapene mente at det hastet ikke så svært med forhandlingene, for bystyret var først innkalt til møte 4. mars, og da skulde sporveiskonsesjonene behandles. Det var ennu vanligere å komme til enighet om tariffen for banearbeiderne og vaskebetjeningen enn det hadde vært for vognbetjeningen. Riksmeglingsmannen innkalte representanter for jern- og metallarbeiderforbundet, trearbeiderforbundet, og sporveis-forbundet og landsorganisasjonen til meglingsmøte 5. mars. Det viste sig imidlertid at konsesjonslettelsene allikevel ikke var blitt behandlet i bystyret 4. mars, og riksmeglingsmannen erklærte derfor at meglingen måtte utsettes til 12. mars. Utålmodigheten begynte å bre sig blandt de streikende, de mente at selskapene ikke gjorde hvad de kunde for å få sin sak behandlet hurtig i bystyret og kom med skarpe utfall mot dem. Arbeidsgiverne erklærte sig villig til å godta riksmeglingsmannens forslag for verkstedsarbeiderne og straks sette dem i arbeide så langt det lot sig gjøre. Men funksjonærerne hadde en mistanke om at vognene skulde gjøres istrand til streikebryterkjørsel, og avslo tilbudet.

Dagen etter at meglingen var blitt utskutt til 12. mars, holdt sekretariatet for landsorganisasjonen møte hvor det ble besluttet å varsle sympatistreik ved alle bedrifter i Kristiania og omegn som var tilsluttet organisasjonen. Arbeidsstansen vilde omfatte ca. 40,000 mann og skulde tre i kraft 21. mars hvis ikke sporveiskonflikten var bilagt til den tid. I samme møte besluttet sekretariatet å opheve blokaden av sneryddingsarbeidet, da det vilde ta ca. 14 dager å få gjennom i brukbar stand til sporveiskjøring, så det ikke var noen fare for streikbryterkjørsel lengere. Truselen om storstreik skremte byen, Arbeidsgiverforeningen hevdet at opsigelsen var ulovlig og erklærte at det vilde bli reist søksmål ved arbeidsretten hvis streiken trådte i kraft.

Mens saken ventet på sin behandling i bystyret, blev det ført en nokså eiendommelig avisfeide i «Aftenposten». Arbeidsgiverne rettet voldsomme angrep på riksmeblingsmannen J. M. Lund fordi han hadde gitt for meget efter overfor de streikende. Han så sig til slutt nødt til å rykke ut i avisene med et forsvar for sitt standpunkt og gi en upartisk fremstilling av situasjonen.

Det varte og rakk med avgjørelsen i bystyret. Når det gjaldt Holmenkollbanen, Ekebergbanen og Lilleakerbanen måtte også nabokommunene uttale sig før det kunde fattes noen endelig beslutning. 10. mars vedtok bystyret en foreløpig uttalelse som gikk ut på at selskapene skulde få slike innrømmelser at de var i stand til å vedta riksmeblingsmannens forslag. Selskapene ville ikke nøie seg med et slikt ubestemt løfte og erklærte at de kunde ikke gi endelig svar før de hadde noe helt konkret å holde sig til. 17. mars fikk saken omsider sin endelige behandling i bystyret. Med 43 mot 41 stemmer blev det besluttet å nedsette avgiften til kommunen med 300 000 kroner året for grønntrikken og 100 000 kroner året for blåtrikken. Året før hadde de betalt 441 000 og 122 000 kroner. Taksten for morgentogene blev satt opp til 15 øre og blåtrikken fikk tillatelse til å gå over til 6 minuttlig rute. Gjennem departementet blev takstene forhøjet på Ekebergbanen og Lilleakerbanen. Holmenkollbanen fikk noe senere tilsvarende innrømmelser.

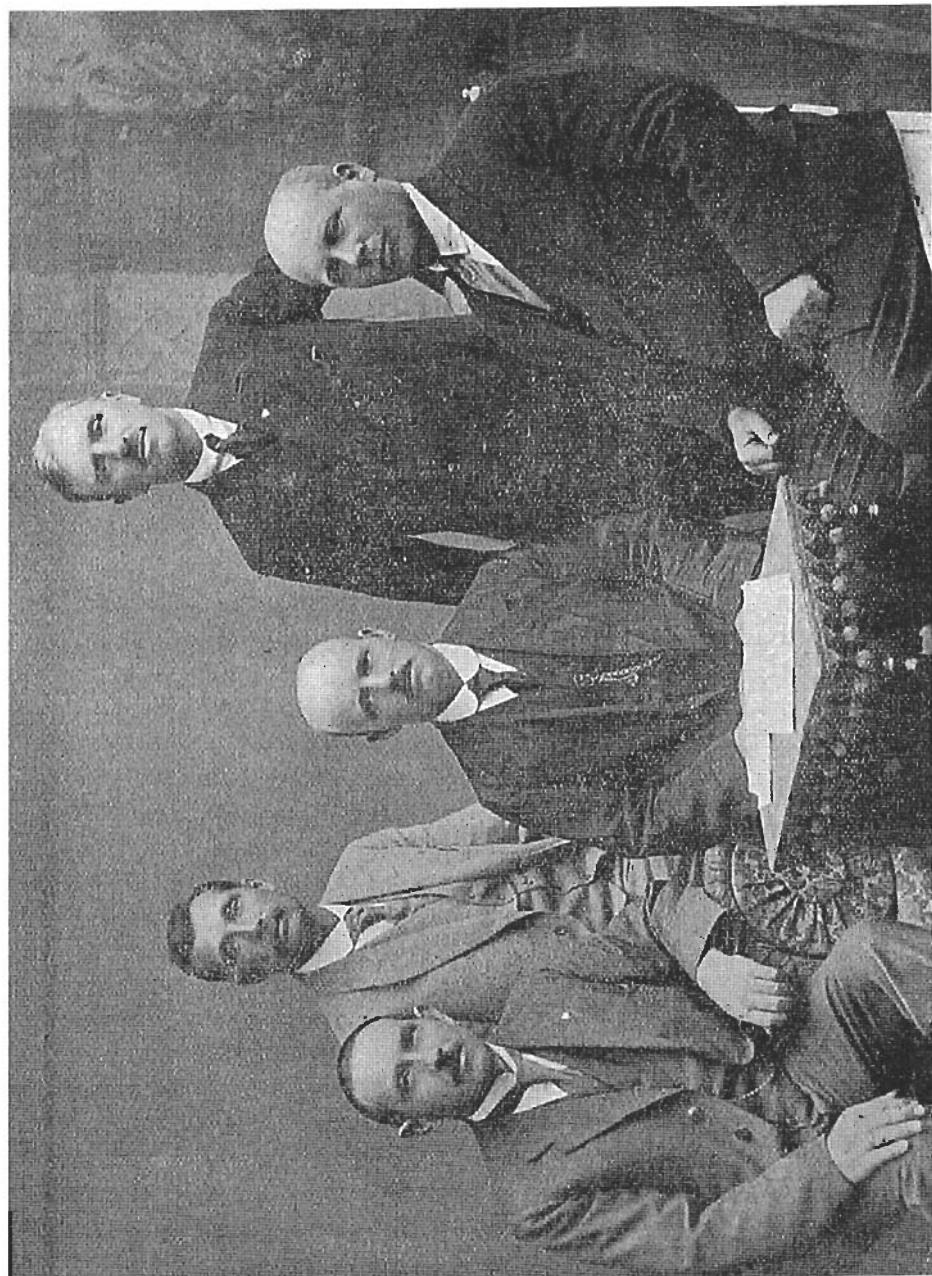
19. mars blev endelig det siste meglingsmøte holdt. Riksmeblingsmannens forslag blev godtatt i sin helhet av begge parter, og arbeidsgiverne lovet at alle streikende som meldte sig til arbeidet innen 24. mars kl. 2 skulde bli gjeninntatt i sine stillinger. Arbeidet begynte alt dagen etter vedbaneavdelingen, og 22. mars var hele sporveisdriften i full sving igjen. Streiken hadde vært dyr for organisasjonen. I streikeunderstøttelse var det utbetalt ca. 180 000 kroner, og det måtte utlignes en større ekstrakontingent både under og etter streiken for å bringe økonomien på føte igjen. Resultatet var at medlemstallet sank sterkt i forbundet. I begynnelsen av 1920 var det kommet op i ca. 1500, men ved utgangen av 1. halvår var det ikke stort over 1100. Det var naturlig at det kom en viss slapphet etter en så langvarig kamp. Funksjonærerne fikk ikke gjennemført de krav de hadde satt op, men de hadde opnådd betydelige innrømmelser ved den nye tariff. De hadde fått hevet lønnen for de flestes vedkommende og fått overført en del av dyrtidstillegget til den faste lønn, og dessuten hadde de fått tariffestet 8 timers arbeidsdag. Tariffen gjaldt til 1. januar 1921.

Sporveisfunksjonærerne stod i krigens første år ikke tilsluttet Det norske Arbeiderparti, og den politiske interesse synes ikke å ha vært særlig sterk. Allerede i 1916 merker man dog at sympatiene for Det norske arbeiderparti er i vekst, landsmøtt i Sporveisforbundet bevilget bidrag til arbeiderpartiets valgfond og under kommunevalgene samme år gikk sporveisfolkene med full kraft inn for Det norske Arbeiderparti. Der blev innen avdelingen en stadig sterkere stemning for å slutte seg til partiet, og i fagbladet rykket O. Hougner som hadde vært med i den gamle «frisindede forening», ut med et kraftig innlegg til fordel for aktiv deltagelse i den politiske bevegelse. I april 1917 besluttet grønntrikkens forening enstemmig å melde seg inn i partiet, og den 1. oktober fulgte blåtrikken etter. Ved Sporveisforbundets landsmøte i 1918 var samtlige foreninger med i Det norske Arbeiderparti. Fagopposisjonen, arbeiderrådsbevegelsen, og påvirkningen fra den internasjonale revolusjonære bevegelse, spiller en stor rolle for spor-

veisfolkenes organisasjoner. Den revolusjonære stemning får imidlertid sjeldent et direkte politisk uttrykk, men den viser seg først og fremst i de yngres kritikk av de eldres forsiktige metoder og i en radikal og aggressiv faglig taktikk.

Ved arbeiderpartiets landsmøte i 1918 stemte sporveisfolkenes representanter for den revolusjonære rettning, og streiken i 1920 virket sterkt radikaliserende.

I begynnelsen av 1921 godtok foreningen med stort flertall Moskvatesene, og vedtok på samme møte et forslag hvori man krevet sporveiene sosialisering. Den revolusjonære bevegelse stod nu på høidepunktet og nedgangen stod for døren.



I 1ste rekke: O. Haugner, E. E. Rudlang, K. G. Hagen.
I 2nne rekke: Martinus Martinsen, Haagen Røstad.

Organisasjonens utvikling etter verdenskrigen 1921—1934.

Under krigen og i de første etterkrigsår hadde de stigende priser skapt en livlig bevegelse og stadige aksjoner i fagbevegelsen. Da det var mangel på arbeidskraft, førte disse aksjoner som oftest til seir, og fagbevegelsen blev preget av en radikal og optimistisk kampstemning. Dertil kom at både den russiske revolusjon og den revolusjonære bevegelse i Vest-Europa i årene 1918—20 gjorde et sterkt inntrykk i den norske arbeiderbevegelse. Disse forhold førte til at den revolusjonære rettning erobret makten i arbeiderpartiet i 1918 og til en fornyelse av ledelsen i landsorganisasjonen på den «første røde fagkongress» i 1920. Høsten 1920 kom imidlertid det økonomiske tilbakeslag etter høikonjunkturen, og nedgangstiden begynte. Varehungeren i de første etterkrigsår var mettet, og man stod overalt i verden overfor en avsetningskrise. Det internasjonale marked var innsnevret ved den russiske revolusjon, Mellem-Europas sammenbrudd og den nye industri i kolonilandene. Overproduksjonen førte til prisfall, en mengde av de bedrifter som var skapt under jobbetiden gikk fallitt og de andre måtte innskrenke. Man fikk en stigende arbeidsløshet og derfor igjen store vanskeligheter for den del av produksjonslivet som fremstillet forbruksvarer. Her i Norge ble vanskelighetene understreket ved Norges banks pengepolitikk. I de foregående år var næringslivet blitt finansiert ved en rummelig kreditt-politikk som førte til at kronen sank i

verdi i forhold til gull og gullvaluta. Før krigen var en dollar verdt 3.75 kr., i oktober 1921 var den nede i 8.45. Nu begynte en deflasjonsperiode, seddeltrykningen og kreditten innskrenkes og i desember 1922 er dollaren verdt kr. 5.30. Denne penge-politikk skjerpet prisfallet, i første overgang for importerte varer, men dernæst også for dem som blev produsert i landet selv. Samtidig blev den gjeld som var stiftet i krigskroner, tungere å bære, og det produktive næringsliv blev rammet av en hård gjeldskrise.

I en nedgangstid med fallende priser og arbeidsløshet blir det arbeidernes opgave å forsvere de lønnsatser og sosiale fordeler som de har opnådd under opgangstiden. Arbeidernes kampevne svekkes ved den store arbeidsløshet som betyr et sterkt press for organisasjonenes kasser, og fører til synkende medlemstall. I en slik periode befinner arbeiderklassen sig i en forsvarsstilling, og arbeidsgiverne krever lønnsnedslag og forringelse av de sosiale godter. Sporveiene var ikke rammet av krisen på samme måte som de øvrige private bedrifter. Nedgangstiden betyr ikke i første omgang synkende trafikk ved sporveiene — disse drar tvertimot fordel av at biltrafikken går tilbake. Deres realinntekter stiger dessuten ved at prisene faller mens taksten foreløbig blir den samme. Sporveisfunksjonærerne var imidlertid avhengig av den samlede arbeiderklassens stilling, og Sporveisselskapene vilde benyttet ett lønnsnedslag for de øvrige arbeidere og en svekkelse i klassens maktstilling til et fremstøt mot funksjonærerne og deres organisasjon.

De viktigste tariffer var blitt fastsatt ved voldgift i 1920 og utløp først i 1922. Våren 1921 utløp imidlertid endel tariffer som ikke var omfattet av voldgiftsdommen, deriblant tariffen for sjøfolk. Her forlangte arbeidsgiverne et lønnsnedslag på 33 pct. — senere redusert til 25 pct. — og dertil 25 pct. nedslag den 1ste oktober. Landsorganisasjonens ledelse besluttet å ta hovedslaget på dette punkt, isteden for på hovedtariffene det næste år, og erklærte storstreik til støtte for sjøfolkene. Ledelsen mente at man på dette punkt stod særlig sterkt overfor den almindelige opinion — der hadde jo under

krigen, ikke minst i den nasjonalistiske og reaksjonære pressen, vært brukt mange vakre ord om våre tapre sjøfolk. Dessuten skulde storstreiken være en prøve på en ny og mere radikal faglig taktikk. En massestreik uten streikeunderstøttelse har imidlertid under en nedgangstid bare en mening, hvis den har et revolusjonært, politisk innhold. I en tid med arbeidsløshet og bedriftsinnskrenkninger betyr den en langt større økonomisk påkjennung for arbeiderne og deres organisasjon enn for arbeidsgiverne. Landsorganisasjonens ledelse tenkte imidlertid ikke på å gi streiken et politisk, revolusjonært innhold — det var dessuten umulig allerede av den grunn at jernbanene stod utenfor. Storstreiken som varte fra 26. mai til 10. juni og omfattet 120,000 av landsorganisasjonens 136,000 medlemmer, blev en imponerende demonstrasjon, et vidnesbyrd om solidaritet og kampvilje, men den kunde ikke føre til seier og den blev en meget alvorlig påkjennung for organisasjonen. Ganske visst opnådde man et kompromiss i lønnsspørsmålet — et nedslag på 12 pct. straks og 5 pct. fra 1. oktober. Men organisasjonen hadde uttømt kreftene og blev nødt til å godta voldgiftsloven det følgende år. Det værste var at landsorganisasjonens formann og viceformann hadde følt sig tvunget til å undertegne en hemmelig protokoll, hvorefter arbeidsgiverne skulle innta de streikende arbeidere «i den ustrekning de enkelte bedrifters forhold tillater». Borgerkapet hadde oppfattet det som om arbeiderne ved å erklære storstreik satte alle krefter inn. Da det viste seg at streiken ikke blev noen alvorlig trusel mot det bestående samfunn, vokste borgerskapets selvtillid og etter storstreiken gikk arbeidsgiverne mange steder til aksjon mot fagorganisasjonen. Først og fremst var dette tilfelle ved Sporveiene.

Storstreiken var helt fra først av lite populær blandt sporveisfunksjonærerne. De hadde nylig hatt den hårde konflikten i 1920, og de kunde, på bakgrunn av stillingen i 1921, være fornøiet med resultatet. Dessuten hadde selskapene under forhandlingene ved årsskiftet erklært sig villig til å

forhøie sporveisfolkenes lønninger i overensstemmelse med voldgiftsdommen 1920 under forutsetning av at takstene blev forhøiet. Storstreiken kom derfor på tvers av sporveisfolkenes faglige interesser, og dertil kom at de hadde betalt en drøi ekstrakontingent etter streiken i 1920 og derfor var lite villig til å gå ut i streik igjen uten understøttelse. Det gjorde også adskillig inntrykk at sporveisselskapene erklærte streiken for ulovlig. Under nedgangstiden var det vanskelig å få annet arbeide, og det hadde nu en større verdi enn før å ha «fast arbeide». Tiltross for alt dette var streiken helt effektiv, og der var i de første dager intet frafall. Men da streiken hadde vart en uke, begynte de usikre elementer å vakle. Den borgerlige presse førte en voldsom ophisselseskampagne mot fagbevegelsen. «Aftenposten» hadde således regnet ut at fagorganisasjonen — «Folkets hus» — innkasserte 52 mill. kroner i kontingent om året og spurte «arbeiderklassen i Norge»: «Hvor er pengene blitt av?» Disse argumenter gjorde størst virkning i de mest reaksjonære småborgerlige kretse. Verre var det at den borgerlige presse systematisk spredte rykter om at streiken stod foran ett sammenbrudd. Derved opnådde den å skape panikk blandt de funksjonærer som på forhånd var mest usikre. Funksjonærerne ved Holmenkollbanen som også tidligere hadde stått i et løst forhold til organisasjonen, falt først fra. Den 3dje juni besluttet Holmenkollbanens funksjonærer å opta forhandlinger om gjenoptagelse av arbeidet, og den 4de henvendte en deputasjon sig til direktøren, som meddelte at alle som meldte sig innen kl. 8 samme kvell, vilde bli tatt til nåde igjen. Næste morgen kunde banen åpne med full drift. Til gjengjeld blev Holmenkollbanens forening øieblikkelig ekskludert av Sporveisforbundet som hadde landsmøte i disse dager. Den 6te juni blev driften også gjenoptatt ved Ekebergbanen etter at hver enkelt av de underordnede hadde vært innkalt på bedriftens kontor, og funksjonærernes fagforening gikk i opløsning.

Frafallet ved forstadsbanene var ikke uten virkning på funksjonærerne i Kristiania. Selskapenes ledelse valgte dess-

uten en meget listig taktikk. Først innrykket man 4de juni en annonse i borgerplassen om ledige plasser ved Sporveiene, og dernæst utsendte selskapene den 5te juni en beskjed til alle funksjonærer og arbeidere om å møte ved stasjonene den følgende dag. Selskapene hadde angivelig mottatt en hel del henvendelser fra arbeidere og funksjonærer som ønsket å gjenopta arbeidet, og vilde nu gjennem en avstemning få stillingen på det rene. Det var godt fremmøte, men mange var møtt op av nysgjerrighet. Avstemningsresultatet viste ved grønntrikken» 111 for arbeidets optagelse og en mot, og ved «blåtrikken» 171 for og 41 mot. Deltagelsen i avstemningen var ikke så stor som selskapene hadde håbet, men den var stor nok til å vise at der var adskillig forvirring i rekrene. Selskapene gikk videre, og sendte dagen etter en skrivelse til funksjonærerne, hvor det het at sporveisdriften ville bli gjenoptatt næste morgen, den 8de juni, etter «igår derom fattet beslutning» og hvor funksjonærerne blev opfordret til å møte på sin arbeidsplass. Ved Kristiania Sporveisselskap kom det allerede næste dag igang en del vogner ved hjelp av de overordnede og 15 streikebrytere, og den 9de meldte ikke mindre enn 56 av betjeningen sig til tjeneste. Ved «blåtrikken» fikk man bare igang noen ganske få vogner ved hjelp av de overordnede og 6 streikebrytere, og her blev forsøket oppgitt den neste dag.

Den 10de juni blev storstreiken avblåst og funksjonærer og arbeidere meldte sig til tjenestetid igjen. Det blev ikke gjort nevneverdige vanskeligheter med gjeninntagelsen av den underordnede betjening, men derimot fikk en overkontrollør og 6 kontrollører avskjed på grått papir fordi de hadde nektet å utføre streikebrytertjeneste. Det viste sig også at selskapene vilde benytte sig av situasjonen på annen måte. Alle funksjonærer fikk sig nemlig tilsendt enkeltmannskontrakter til underskrift. I kontraktene med grønntrikken het det: «1. Jeg forplikter mig til: a) nøiaktig å etterkomme de for selskapet til enhver tid gjeldende instrukser og regler likesom jeg i tilfelle av forsømmelser fra min side underkaster mig direktørens bestemmelse, b)

Efter direktørens bestemmelse å bistå ved utførelse av tjeneste vedkommende andre av selskapets funksjonærer og i tilfelle av sykdom eller andre ekstraordinære omstendigheter å utføre hvilket som helst mig pålagt arbeide for dette.

c) Å være fullt ansvarlig og erstatningspliktig for de mig i selskapets tjeneste anbetrodde penger og gjenstande. d) Å underkaste mig de bestemmelser som er eller måtte bli trufne med hensyn til innredelser i pensjonskasse eller andre lignende kasser til egen eller gjensidig understøttelse i almindelighet eller i spesielt øiemed for sporveiens funksjonærer eller deres etterlatte.

2. Ikke at forlate min stilling ved sporveien uten opsigelse i særskilt av mig personlig undertegnet skrivelse med et varsel av 1 måned.

Jeg er opmerksom på at direktøren kan gi mig øieblikkelig avskjed såfremt jeg i nogen henseende forser mig mot de ovenfor vedtagne bestemmelser.» Ved «blåtrikken» hadde kontrakten en mindre krass form, men innholdet var det samme. Ved disse kontrakter blev utviklingen skrudd tilbake til før 1911, og de var forfattet i et sprog og en tone fra forrige århundrede. Organisasjonen hadde forsøkt å gripe inn allerede før kontraktene ble utsendt, og hadde utarbeidet en erklæring, hvor medlemmene på ære og samvittighet forpliktet sig til ikke å undertegne disse «slavekontakter». De fleste medlemmer hadde underskrevet denne erklæring, men det viste sig snart at den ene etter den anen bøiet sig under presset av frykt for å miste sitt arbeide. Tilsist stod bare styret og noen få andre igjen, og for ikke å bli isolert måtte disse også skrive under.

Enkeltmannskontraktene hadde i virkeligheten satt tariffene ut av kraft og sporveisfunksjonærerne måtte opgi ethvert håb om å få forbedret tariffen av 1920. Man blev nødt til å slå sig tilro med at selskapene lot tariffens satser gjelde til nyttår 1922.

Allerede 21. september meddelte Arbeidsgiverforeningen at sporveisselskapene etter nyttår 1922 vilde stå helt fritt og den 17de oktober satte blåtrikkens direksjon op et opslag ved stasjonene om at overenskomsten var op sagt fra 1ste ja-

nuar. For tydelighets skyld het det uttrykkelig i opslaget: «Fra denne tid er der således under enhver omstendighet ingen tariffavtale». Selskapet var imidlertid villig til å opprettholde de gjeldende lønninger for 1922. Det var villig til å oprette tariff med de øvrige forbund, men ikke med Kommunearbeiderforbundet. Arbeidsvilkårene skulde for funksjonærernes og vaskebetjeningens vedkommende inntas i enkeltmannskontraktene. I stedet for å forhandle med organisasjonen henvendte driftsbestyreren sig til arbeidsutvalget. Dette var valgt i overensstemmelse med loven om arbeidsutvalg av 1920 og direksjonen var juridisk forpliktet til å høre dets mening. Utvalgets formann var en kjent og pålidelig organisasjonsmann, K. G. Hagen, og utvalgets medlemmer hadde inntrykk av at selskapet muligens kunde beveges til å inngå en tariffmessig overenskomst. Forbundet hadde intet imot at de første forhandlinger blev ført med utvalget som mellemmenn. Det viste sig imidlertid da det kom til stykket, at driftsbestyreren, ingeniør Falkenberg, ikke under noen omstendighet vilde gå med på noen tariff for 1922. Allikevel fortsatte de fleste av utvalgets medlemmer forhandlingene som om intet var hendt. Utvalgets formann, Hagen, nedla sin stilling og forela saken for organisasjonen som besluttet å forberede opsigelse av enkeltmannskontraktene. Det blev også referert en skrivelse fra et fellesstyremøte av alle Kommunearbeiderforbundets avdelinger som i anledning av sporveisfolkenes tariffrevisjon henstilte til dem «å gjøre alt hvad der står i deres makt for å nå et resultat som er organisasjonen verdig.» Hvis en kamp var nødvendig, «må de organiserte sporveisfolk opta kampen og være forvissset om at såvel økonomisk som all annen hjelp vil ydes av kommunearbeiderne». Hvis enkeltmanns-kontraktene blev godtatt ved sporveiene, vilde dette naturligvis virke som en stimulans for det reaksjonære flertall i Oslo bystyre som etter storstreiken hadde vist en meget steil holdning. Blåtrikkens funksjonærer og arbeidere ga på et massemøte med overveldende flertall sin tilslutning til organisasjonen og til ar-

beiderutvalgets formann, og på et masse møte av alle avdelinger den 18de desember blev det besluttet at enkeltmannskontraktene straks skulde opsiges. Samtidig skulde plassene opsiges til 24de januar. Det var på forhånd utferdiget opgelsesblanketter og de fleste av møtedeltagerne underskrev på stedet. Møtet var imidlertid dårlig besøkt, og det blev derfor sammenkalt særige møter for de forskjellige skift både ved grøntrikken og blåtrikken. Da man heller ikke på denne måte fikk tak i flertallet av funksjonærerne, blev der plasert særskilte tillidsmenn ved samtlige linjer for å samle sammen underskrifter. Det viste sig at der ennå var adskillige som ikke vilde sette sin stilling på spill for organisasjonens skyld. Dagen før lille-julaften hadde ikke fullt halvparten av funksjonærerne undertegnet opsigelsen, og etter som dette blev kjent, blev også endel av dem som hadde undertegnet, nervøse, og man kunde vente at adskillige vilde trekke sin underskrift tilbake. For å forhindre at dette ble gjort gjennem direkte henvendelse til selskapene, måtte sporveisfunksjonærernes organisasjoner sende ut en løpesedd med beskjed om at opsigelsene ikke ville bli innsendt før det var avholdt et nytt møte. Efter dette var slaget tapt. Sporveis-organisasjonenes styre henvendte sig til selskapene for å få forhandlinger igang, men man var helt klar over at dette nu var fåfengt. Fra blåtrikken mottok organisasjonen en meddelelse om at skrivelseren var mottatt, men intet svar på anmodningen om forhandling. Ved grønntrikken ble arbeider-utvalget opkalt til direktør Barth som meddelte at selskapet samme dag hadde utsendt meddelelse om lønns- og arbeidsvilkår for arbeidere og funksjonærer. Bestemmelsene var blitt utarbeidet etter forhandlinger med «Kristiania Sporveisselskaps funksjonærers upolitiske forening», og direktøren anbefalte alle funksjonærer å melde seg inn i denne forening.

Også i 1922 kunde selskapene fastsette lønns- og arbeidsvilkår alene, og de innskrenket sig til å gi en meddelelse om at de gamle vilkår fremdeles gjaldt. Organisasjonen gjorde denne gang ikke noe forsøk på å få enkeltmannskontraktene

ophevet. Det var en enestående forsmedelse for en gammel fagorganisasjon at den måtte godta enkeltmannskontrakter og endog finne sig i å bli skjøvet tilside til fordel for en gul forening. De økonomiske betingelser som selskapene bød vår imidlertid i disse år forholdsvis gode. Det var en fordel å få lønningene fra 1920 forlenget i en tid da der overalt blev foretatt lønnsnedslag. Hvis organisasjonen under disse forhold skulle ta en konflikt på det prinsipielle spørsmål om de kollektive tariffer, måtte den i hvertfall være så sterk at medlemmene kunde føle sig sikre på å beholde sine stillinger. Disse år var imidlertid en utpreget nedgangstid for hele fagbevegelsen. Landsorganisasjonens medlemstall sank fra 142 642 i 1920 til 95 965 i 1923. Sporveisfolkenes organisasjon blev særlig hårdt ranmet og antallet organiserte som i 1919 hadde vært 307 ved blåtrikken, 560 ved grønntrikken, og 65 blandt vaskebetjeningen, var i 1922 nede i henholdsvis ved blåtrikken 217, ved grønntrikken 348 og blandt vaskebetjeningen 25.

Den sterke tilbakegang skyldtes ikke bare storstreiken og de økonomiske forhold. I 1921 var «Norsk Sporveis- og lokalbaneforbund» blitt sluttet sammen med Kommunearbeiterforbundet som var utskilt av Norsk Arbeidsmannsforbund og dannet som selvstendig forbund januar 1920. Tanken var først kommet frem på de skandinaviske sporveiskonferanser under krigen — i Danmark og Sverige var nemlig sporveisarbeiderne organisert i samme forbund som kommunearbeiderne. Samtidig blev kravet om dannelsen av industriforbund båret frem av den radikale retning i fagbevegelsen i Norge. Man gikk dessuten ut fra at det bare var et tidsspørsmål når sporveiene i Kristiania — som i Bergen og Trondheim — ble kommunale. I 1920 ble der innledet forhandlinger mellom de to forbund, og man kom tilslutt frem til følgende forslag: «1. Forbundets navn blir fremdeles Norsk Kommuneearbeiterforbund. 2. Norsk Sporveis- og lokalbaneforbunds samtlige avdelinger overgår fra og med 1. juli 1921 som avdelinger i Norsk Kommuneearbeiterforbund og således at begge forbunds medlemmer med hensyn til rettigheter og forpliktelser blir stillet på helt like

vilkår. 3. På overgangsdagen forplikter Sporveisforbundet sig til for hvert enkelt av sine medlemmer å tilskyte et pengebeløp til Kommunearbeiderforbundets kasser motsvarende det beløp som disse kassers midler tilsammen på det tidspunkt utgjør gjennemsnittlig pr. medlem i Kommunearbeiderforbundet. 4. Sporveisforbundets ekstraordinære landsmøte i 1921 har rett til å velge et av sine medlemmer der av Kommunearbeiderforbundet blir å avlønne som funksjonær fra den dag sammenslutningen finner sted og inntil Kommunearbeiderforbundets landsmøte. 5. Sporveisforbundets arkiv og øvrige eiendeler overgår til det nye forbund.» Dette forslag blev vedtatt ved uravstemning i de to forbund — i Sporveisforbundet bare mot 19 stemmer, i Kommunearbeiderforbundet med 1152 mot 542. Det store mindretall viste at der ennå blandt kommunearbeiderne hang igjen adskillig av den gamle uvilje mot «funksjonærer». Sporveisforbundets siste landsmøte som ble holdt 6.-8. juni 1921, midt under storstreiken, vedtok enstemmig sammenslutningen og valgte Rudlang som fastlønnet tillitsmann i Norsk Kommunearbeiderforbund. Kommunearbeiderforbundets kasse viste 30. juni kr. 27.82 pr. medlem og for Sporveisforbundets 1052 medlemmer utgjorde dette kr. 29.266.64 som ble overført til dette fellesforbund. De midler som var til overs, blev utlignet på avdelingene i forhold til deres medleinstall. Dessuten kunde styrene for alle sporveisfolkenes organisasjoner i Kristiania tre sammen og danne et gruppestyre når det dreiet sig om felles anliggender. Det var betenklig å gjennemføre en så omfattende omorganisering midt under en alvorlig krisje. Dertil kom at Rudlang ble kastet som fastlønnet sekretær på Kommunearbeiderforbundets landsmøte i mai 1922. Årsaken var at Det norske arbeiderparti ville skifte ut kassereren som var høiresosialist, og overlate dette hvert til Rudlang, mens sekretærstillingen skulle besettes med en av bevegelsens yngre krefter, Einar Gerhardsen. Rudlang mente at der ikke førelå noen saklig grunn til å kaste kassereren og nektet å overta hans stilling. Resultatet var at han også ble kastet, og Kristiania sporveisfunksjonærer mistet sin fast-

lønnede mann i ledelsen. Dette var sikkert en av grunnene til organisasjonens tilbakegang i den følgende tid.

I 1924 utløp de to sporveisselskapers konsesjoner og man ventet at sporveiene vilde bli overtatt av kommunen. Funksjonærerne gikk derfor ikke til aksjon mot enkeltmannskontraktene i 1923, men brukte isteden året til å utbygge sin organisasjon. Høsten 1923 blev det gjennemført en gjennemgripende omorganisering. Det blev bestemt at der bare skulde være to foreninger blandt funksjonærer og arbeidere ved sporveien, og at begge skulde tilsluttes Norsk Kommunearbeiderforbund. Dette blev samme høst sluttet sammen med de kommunale tjenestemenns landsforbund og omdøpt til Norsk Kommuneforbund. Fra 1. mars 1924 blev Sporveisarbeidernes forening sluttet sammen med arbeiderne ved sporveienes verksted som tidligere hadde stått i Jern- og Metallarbeiterforbundet og dannet sammen med snekkere, malere o. s. v. Kristiania Sporveisarbeideres forening. Samtidig blev Kristiania Sporveisselskaps funksjonærforening, Kristiania elektriske Sporveis funksjonærforening og Kristiania Sporveiers vognvaskerforening sluttet sammen til en fellesorganisasjon — Kristiania Sporveisbetjenings forening. Vognvaskerne dannet en egen gruppe innenfor foreningen med eget styre. Medlemstallet fortsatte å synke i 1923, men der blev nu igangsatt en energisk agitasjon for å skaffe nye medlemmer. Den nye forening kunde starte med 475 medlemmer og den var sterkt nok til å ansette en lønnet tillitsmann. Fra 1. mars 1924 fungerte Rudlang som forretningsfører.

Da de private selskapers konsesjon var utløpet, foreslo arbeiderpartiet overgang til kommunal drift, mens høyre ville beholde den gamle ordning. Venstre var tungen på vektskålen og gjennemførte et kompromiss. De to selskaper blev overtatt av et nytt, Kristiania (Oslo) Sporveier, hvor kommunen hadde 51 pet. av aksjene mens de private beholdt de 49 pet. Styret kom til å bestå av 7 medlemmer, nemlig 4 valgt av kommunen, 2 av de private aksjonærer og den administrerende direktør. Kommunen valgte 2 sosialister, Emil Stang og Sverre Sivertsen, 1 venstremann, Hvidsten,

og 1 høiremann, bankchef With, som blev styrets formann. De private aksjonærer var representert ved to reaksjonære advokater, og utgjorde sammen med direktøren, Barth, og styrets formann et sikkert konservativt flertall. Der blev også oprettet et representantskap på 15 medlemmer, derav var 7 høire og 7 av arbeiderpartiet, mens venstremannen borgermester Høe var tungen på vektskålen. Blandt medlemmene av representantskapet var foreningens tillitsmann, Rudlang, og sekretæren i Kommuneforbundet, Torbjørn Henriksen. Det nye selskap overtok driften 1. mars 1924.

Organisasjonens første opgave var å få avskaffet de forhadde enkeltmannskontrakter og få en kollektiv overenskomst. En måned før de gamle selskaper ophørte, sendte deres ledelse opsigelse til samtlige funksjonærer og arbeidere, men meddelt dem samtidig at det var anledning til å fortsette i det nye selskap på de «hittil gjeldende arbeidsvilkår.» Det var altså meningen å fortsette med enkeltmannskontrakter, og endel funksjonærer, ca. 10 pct. av betjeningen, erklærte sig også skriftlig villig til å fortsette på de gamle vilkår. Både betjenings- og arbeidernes foreninger hadde imidlertid enstemmig besluttet å opta kampen mot enkeltmannskontraktene, og Kommuneforbundet meddelte sporveisselskapet at kontraktene ikke ville bli godtatt. Direksjonens flertall vilde holde fast ved det gamle system, men et mindretall stemte for at man burde opta forhandlinger og spørsmålet blev forelagt sporveiene representantskap. Her fant venstre frem til et kompromiss og borgermester Høe fikk vedtatt et forslag om at styret skulde ha bemyndigelse til å opta forhandlinger med Kommuneforbundet, samt til å forhandle om enkeltmannskontrakter med dem som måtte ønske det. Første del av forslaget blev vedtatt mot høires stemmer, siste del mot arbeiderpartiets. I formen var forslaget et kompromiss, men i praksis førte det til at enkeltmannskontraktene bortfalt og dermed hadde den nye organisasjon vunnet sin første store seier.

Forhandlingene trakk i langdrag. Selskapets styre vilde avvente resultatet av forhandlingene mellom Kommuneforbundet og Oslo kommune og her forelå det først et resultat

24. juni. Dernest reiste direktøren på utenlandsreise, og først den 26. september fremsatte sporveiens representanter et forslag. Dette blev forkastet av betjeningen særlig fordi de fast ansatte som tidligere hadde hatt full lønn under sykdom i tre måneder, etter det nye forslag bare ville få 60—90 pst. av lønnen. Plassene blev opsgaet til utløpet av november, og meglingsmannen grep inn. Efter en rekke meglingsmøter fremsatte han et forslag hvorefter de fast ansatte fremdeles under sykdom skulde ha full lønn i tre måneder. Forøvrig holdt han sig til bedriftens forslag, og dette blev vedtatt av arbeiderne. Den nye tariff som gjaldt fra 1. september 1924 til mai 1925, ga den fast ansatte vognbetjening et årlig tillegg av 150 kr. Grunnlønn og dyrtidstillegg utgjorde tilsammen 4 550 kr. og steg med 200 kr. hvert annet år til 5 350 kr. etter 8 års tjeneste. Reservebetjeningen fikk kr. 1.80 pr. time som før, men oppnådde 60—90 pst. av lønnen i inntil 6 måneder under sykdom og forskjellige andre mindre fordeler. Vaskebetjeningen fikk 1.45 pr. time for dagarbeide og 1.85 for nattarbeide som før.

Høsten 1923 var deflasjonspolitikken blitt avbrutt av en kortvarig inflasjonsperiode — kronen falt og prisene steg. Indeksen for leveomkostninger som nådde høidepunktet, 336, (når indeksen i 1913—14 settes til 100) i november 1920, falt til 229 i oktober 1923. Da begynte en ny prisstigning, som nådde høidepunktet i mars 1925 med et indekstall på 271. Det var denne utvikling som var bakgrunnen for lønnsforhøielsen i 1924. Når resultatet ikke blev bedre, skyldtes det at landsorganisasjonen var utmattet etter jernstreiken og den store lockout tidligere på året. Sporveisfunksjonærene stod utenfor denne konflikt som var en av de bitreste i landets historie, men de merket den i form av en høi ekstrakontingent. Dessuten mente man at det viktigste i første omgang var å opna en kollektiv tariff og komme bort fra enkeltmannskontraktene.

I 1925 begynte en ny og verre nedgangstid. Denne gang lå årsaken ikke først og fremst i internasjonale forhold, men i Norges Banks pengepolitikk. Ennu i desember 1924 var en dollar verd kr. 6.65, men så steg kronens verdi uavbrutt, i desember 1927 var dollaren bare verd 3.76, og i mai 1928 gjeninnføres gullinnløsningen og dollaren får samme verdi som

før krigen. Eftersom kronen steg, falt prisene. Denne utvikling er til fordel for den «passive» kapital — eierne av bankinnskudd og obligasjoner — og for de fastlønnede, mens den fører til at gjeldstrykket for næringslivet blir stadig hårdere. Dermed følger fallitter og stigende arbeidsløshet og antallet av arbeidsløse vokser — det var i 1920 2,3 pct. av defagorganiserte, etter krisen i 1921 17,6 pct., i 1924 var det sunket til 8,5 pct., mens det i 1926 var steget til 24,3 pct. Trafikken ved sporveien gikk ikke tilbake og de innskrenket heller ikke arbeiderantallet, men sporveisfunksjonærerne var nu som i 1921 avhengig av den samlede arbeiderklasses stilling.

Oslo Sporveis betjenings forening vedtok i januar mot 8 stemmer å opsi tariffen til 1. mai. Forhandlingene med sporveien førte ikke frem, og plassene blev opsgaet til fratredelse den 6 juni. Kretsmeglingsmannen grep inn og etter langvarige forhandlinger fremsatte han et forslag som blev vedtatt den 20. juni. Forhandlingene hadde funnet sted under inntrykket av prisstigningen om våren 1925, og resultatet var meget gunstig for arbeiderne. Lønningene for de fastansatte blev forhøjet med 200 kr., således at grunnlønnen med dyrtidstillegg blev 4 800 kr., timelønnen for reservebetjeningen blev forhøjet med 10 øre til kr. 1.90, for vaskebetjeningen blev den forhøjet med 5 øre for dagarbeide og 15 øre for nattarbeide — til henhholdsvis 1.50 og 2 kr. pr. time. Foruten en rekke andre mindre økonomiske fordeler opnådde man også to viktige prinsipielle innrømmelser. I overenskomstens § 8 — «almindeelige bestemmelser» fantes i de tidligere overenskomster følgende bestemmelse: «Arbeidet ved selskapet anordnes og ledes av selskapets overordnede funksjonærer i overensstemmelse med det til enhver tid gjeldende tjenestereglement. Selskapet har rett til å anta og avskjedige hvem som helst uten hensyn til om vedkommende tilhører en organisasjon eller ikke og under hensyntagen til ovenstående paragraf 1. Foreningsretten skal gjensidig respekteres.» Denne passus utgik av den nye tariff, og dermed forsvant den siste særbeskyttelse for enkeltmannskontraktene. Dessuten fikk man inn en bestemmelse som gjorde det umulig for selskapet å

øke antallet av reservebetjeningen på bekostning av de fast ansatte: «Antall av fast ansatt vognbetjening skal til enhver tid utgjøre minst 50 pst. av den samlede vognbetjening, og i løpet av året bringes op i 60 pst. idet der taes sikte på etterhvert å øke antallet faste til 75 pst. av vognbetjeningen.» Overenskomsten gjaldt for et år, til 1. mai 1926.

Våren 1926 stod alle tariff-forhandlingene under inntrykk av arbeidsløsheten og nedgangstiden, og Arbeidsgiverforeningen krevet lønnsnedslag på 25—30 pst. Efter en rekke mislykkede meglingsforsøk nedsatte regjeringen en ekstraordinær meglingsnevnd som fremsatte et forslag som innebar lønnsreduksjoner på fra 12—17 pst. i de forskjellige fag. Forslaget blev forkastet av arbeiderne, og man fikk en 7 ukers lockout som omfattet ca. 32 000 mann. Den 31. mai vedtok imidlertid arbeiderne et nytt forslag fra meglingsnevnden som inneholdt praktisk talt det samme som det oprinnelige forslag. Både Oslo kommune og Oslo Sporveier opsa tariffen allerede i januar, og forhandlingene begynte i april. Foreningene besluttet at sporveisfolkene og kommunearbeiderne skulde samarbeide under forhandlingene og være gjensidig representert i hinannens forhandlingskomiteer. Sporveiene krevet under de første forhandlingene hele dyrtidstillegget — 900 kr. — sløifet for de fastansatte funksjonærer og tilsvarende nedslag i time-lønnen for de øvrige. Dessuten forlangte de sløifet en bestemmelse i fjorårets tariff som sikret alle som arbeidet 1. eller 17. mai en halv dagslønn ekstra. Endelig blev det foreslått en ny beregning av arbeidstiden som vilde gjøre 8-timersdagen illusorisk. Oslo Kommunes representanter fremsatte like umulige forslag for kommunearbeiderne, meglingen blev snart brutt for begge grupper og plassene blev op sagt. Meglingsmannen utsatte meglingen inntil lockouten var avsluttet. I begynnelsen av juni fremsatte han et forslag i kommunekonflikten som bygget på resultatet av lockouten og inneholdt en lønnsreduksjon på ca. 17 pst. Den 11. juni meddelte arbeidernes forhandlere at forslaget var forkastet og meglingsmannen anså det unyttig å fremsette noe forslag for sporveisfolkene. Den 15. juni inntråtte det arbeidsstans både ved kommunen og ved sporveiene.

Konflikten varte fra 15 juni til 22 juli, men den fikk et langt mere fredelig og mindre dramatisk forløp enn de øvrige konflikter i sporveisfolkenes historie. Det blev ikke gjort noe forsøk på å hverve streikebrytere, og det var heller intet frafall. Der blev under hele konflikten utbetalt streikebidrag og selv om de var beskjedne, kunde man allikevel klare sig med det for en tid. En konflikt midt på sommeren hadde forholdsvis liten betydning for byens liv, men det var også lettere for arbeiderne å slå sig igjennem. Mange av sporveisfolkene dro ut av byen og benyttet anledningen til å ta en ekstra ferie. Først den 12. juli begynte meglingsmannen ny megling, og den 17. fremsatte han et forslag. Det blev vedtatt av både kommunearbeiderne og sporveisfolkene og den 22. juli ble arbeidet gjenoptatt. De fast ansatte sporveisfolk fikk redusert dyrtidstillegget med 600 kr., grunnlønnen med dyrtidstillegg blev altså slått ned fra 4 800 til 4 200, og reservebetjeningen og vaskebetjeningen fikk timelønnen nedsatt med 25 øre — til 1.65 for reservene, 1.25 for dagarbeide og 1.75 for nattarbeide for vognvaskerne. Dette betød et nedslag på $12\frac{1}{2}$ til 11 pst. for de fastlønnede, og 13 pst. for reservebetjeningen. Videre blev der vedtatt en protokolltilførsel om arbeidstiden. «Nyordning av arbeidstidsinndeling trer i kraft fra 1. oktober 1926 idet det innen denne tid ved forhandling mellom representanter for den faste, vognbetjening og selskapets administrasjon fastsettes en arbeidsinndeling som gjør det mulig å utnytte 8-timersdagen bedre enn nu for den faste vognbetjening, dog således at det ikke under noen omstendighet blir en samlet arbeidstid på 2 sett mannskaper av mere enn $16\frac{1}{2}$ time pr. dag.» Tiltross for at den nye tariff inneholdt betydelige lønnsnedslag, var den allikevel langt bedre enn selskapenes forslag og også noe bedre enn meglingsmannens oprinnelige forslag. Nedslaget var også mindre for sporveisfolkene enn for de fleste andre grupper. Selv om resultatet ikke var særlig strålende, hadde kampen ikke vært forgjeves.

I 1927 fortsatte kronestigningen og prisfallet, og arbeidsgiverne krevet nye lønnsnedslag. De borgerlige partier fikk vedtatt en foreløpig lov om tvungen voldgift og voldgiftsretten fastsatte i løpet av våren lønnsreduksjoner på omkring

15 pst. Også Oslo Kommune og Oslo Sporveier opsa tariffene, men den negang kom man til enighet uten konflikt. Kommunearbeiderne fikk et nedslag på ca. 10 pst., og de fastansatte sporveisfolk mistet de siste 300 kr. av dyrtidstillegget. Reservebetjeningen fikk et nytt nedslag på 10 øre pr. time og vaskebetjeningen 5 øre pr. time for nattarbeide. Arbeidsgiverne henviste til fallet i indeksen for leveomkostningene, men dette ga av mange grunner ikke uttrykk for en tilsvarende bedring i arbeidernes livsvilkår. Dertil kom at den stigende arbeidsløshet skapte en øket økonomisk belastning for alle arbeiderfamilier med voksne barn. De nye lønnsnedslag skapte irritasjon, men nedslaget var mindre enn for de fleste andre arbeidere, og Oslo Sporveisbetjenings forening vedtok forslaget. Den samme utvikling fortsatte i 1928. Både Oslo Kommune og Oslo Sporveier opsa tariffene, men etter at det var oppnådd enighet mellom kommunen og dens arbeidere, førte også forhandlingene med Oslo Sporveier til et resultat. Tariffen ble prolongert med et lønnsnedslag på 100 kr. for de fastlønnede, 4 øre pr. time for reservebetjeningen og 20 øre dagen for vaskekone. Det var en lønnsreduksjon på ca. 3 pst. Tariffen gjaldt til første februar 1930, men med indeksregulering i februar 1929, hvis indekstallet den 15. januar viste en forandring på minst 5 points. Indeksen viste i januar et fall som ga arbeidsgiverne anledning til å redusere lønnen med 5.43 pst. I 1929 var det en viss økonomisk opgang og kommunen og Oslo Sporveier besluttet ikke å benytte sig av adgangen til lønnsreduksjon. Samme år ble der oprettet en ny overenskomst ved Omnibussavdelingen ved Oslo Sporveier. Den første bussrute ble satt igang i november 1927, men antallet av busser og funksjonærer øket i 1928, og de blev organisert som egen gruppe med eget styre innenfor Oslo Sporveisbetjenings forening. Bussene sysselsatte 70 mann og i 1929 var samtlige organisert. Den første formann for gruppen var Asbjørn Hansen. Blandt de senere kan nevnes gruppens nuværende, energiske formann Hyrum Olsen. I mai ble det optatt forhandlinger med Oslo Sporveier, og man kom frem til en overenskomst hvorefter chaufførene fikk en grunnlønn på 4 200 kr. med fire alderstillegg på 100 kr. Prolongasj-

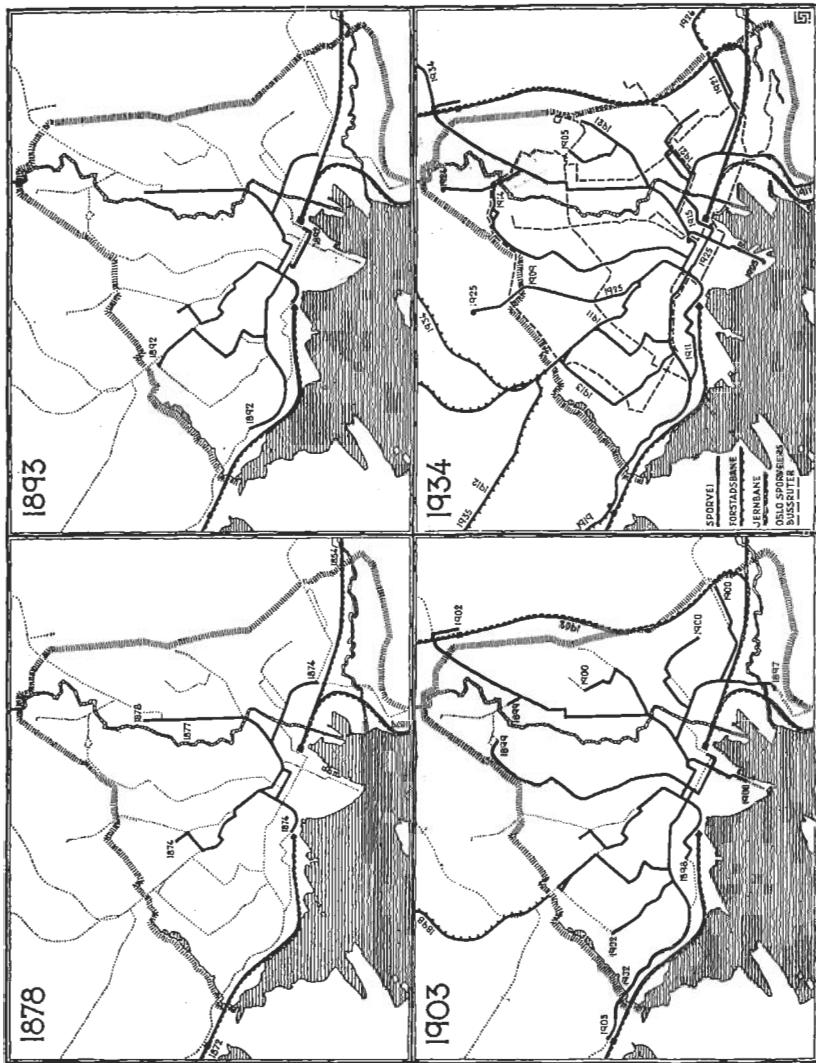
nen av tariffene hadde imidlertid ført til at de krav som angikk sporveisfolkenes spesielle arbeidsvilkår trådte i bakgrunnen. Tariffene inneholdt imidlertid bestemmelser om at der kunde forhandles om disse krav i tariffperioden. I 1929 blev man etter lange forhandlinger enig om at reservebetjeningen etter tre års forløp skulde få fast ukelønn og etter fem år fast ansettelse med et alderstillegg. De som hadde vært reservebetjening i 7 år, skulde få to alderstillegg. Denne overenskomst førte til at ca. 160 mann fikk fast ansettelse. I 1930 var den økonomiske stilling omrent den samme som i 1929, og hovedorganisasjonene gikk påny med på prolongasjon av tariffene. Dermed var det vanskelig for sporveisfolkene å forlange lønnsstillegg, men til gjengjeld forsøkte deres forhandlere å opnå en hedring i de praktiske arbeidsforhold. Man opnådde også en del mindre forbedringer f. eks. spisepauser for betjeningen ved rutevognene, og det ble vettatt en protokolltilførsel om søndagsfriheten. Der skulde gjennemføres øket søndagsfrihet, «forsåvidt det ikke forårsaker nevneverdige utgifter for bedriften». Reservebetjeningen opnådde at de bestemmelser om fast ansettelse som man var blitt enig om i 1929, kom med i tariffen og dessuten et par andre mindre fordeler. Men andre krav, som f. eks. fri uniform for de fast ansatte og 3 ukers ferie, støtte på bestemt motstand, og særlig blandt de fast ansatte var det stor uvilje mot forslaget. I Oslo Sporveisbetjenings forening blev det forkastet, men det ble vettatt av Sporveisarbeidernes forening, og da det sammenlagt var flertall for forslaget, måtte også sporveisbetjeningen godta det.

I løpet av disse år hadde organisasjonen slått helt igjennem ved Oslo Sporveier, men ved forstadsbanene var organisasjonsforholdene dårlige, og allerede i 1925 nedsatte Oslo Sporveisbetjenings forening en «forstadtsbanekomité» som skulde ta sig av disse forhold. Bærumsbanen var i 1924 blitt utskilt fra Oslo Sporveier, og den dannet et eget aksjeselskap med den tidligere direktør ved blåtrikken, Falkenberg, som driftsstyrer. I 1925 dannet funksjonærene ved banen sin egen forening, «Bærumsbanens betjenings forening» som stod direkte tilsluttet Norsk Kommuneforbund. Direktør Falkenberg og ledelsen ved Bærumsbanen holdt fast ved enkeltmannskontrakt-

tene, og nektet å forhandle med Norsk Kommuneforbund. Dette førte i 1926 til en streik som varte fra 1. til 27. mai, og som førte til et skrøpelig kompromis. Banens styre gikk med på å forhandle med foreningen om lønns- og arbeidsvilkår og å tilføie resultatet som et «bindende anhang» til enkeltmannskontraktene. Men i selve prinsippet, enkeltmannskontrakter eller kollektive avtaler måtte organisasjonen bøie sig. Ved Ekebergbanen hadde betjeningen vært uorganisert helt siden storstreiken. Efter et langvarig underhåndsarbeide lykkes det imidlertid høsten 1929 å få dannet en forening, «Ekebergbanens betjenings forening» med 40 medlemmer som ble direkte tilsluttet Norsk Kommuneforbund. Ved Østensjøbanen som var blitt åpnet i 1926, var funksjonærer og arbeidere fra først av uorganisert, men i oktober 1929 ble det også her dannet en organisasjon, «Østensjøbanens betjenings forening» med 20 medlemmer, som ble en egen gruppe i Oslo Sporveisbetjenings forening. Det er imidlertid ennu ikke lykkes å gjennemføre kollektive overenskomster ved disse to baner. Ved Holmenkollbanen stod funksjonærernes forening etter storstreiken utenfor både forbundet og landsorganisasjonen, og betjeningen hadde enkeltmannskontrakter. Blandt de yngre funksjonærer var det imidlertid en sterk stemning for å slutte seg til Kommuneforbundet og det er mulig at dette vil skje i den nærmeste fremtid.

Disse år var «rasjonaliseringens» glanstid. Efter amerikansk mønster blev der overalt i Europa innført arbeidsbesparende maskiner og rasjonelle arbeidsmetoder hvorved produksjonen øket samtidig som arbeiderantallet gikk tilbake. For arbeiderne betød rasjonaliseringen at arbeidsløsheten som før hadde vært et krisefenomen, også blev et problem i «normale» tider. Selv i 1929 som var et forholdsvis gunstig år, var 15 pst. av de fagorganiserte arbeidere i Norge arbeidsløse, mens tallet før krigen i normale tider var 1–2 pst. og i krisetider ca. 5–8 pst. Samtidig betød rasjonaliseringen at de arbeidere som beholdt sin beskjeftigelse, måtte arbeide i et mere forsert tempo enn før. Den tekniske ledelse av Oslo Sporveier vilde naturligvis at bedriften skulde være på høyden, og funksjonærerne merket rasjonaliseringen på mange måter. Således

Sporveiens vekst i Oslo,



blev farten satt op, hvilepausene blev forkortet og funksjonærernes arbeidsydelse øket betydelig. Det farligste var imidlertid at tanken om enmannskjøring stadig dukket op. Det hadde allerede tidligere vært på tale, og i slutten av 1929 og begynnelsen av 1930 blev spørsmålet aktuelt idet Ekebergbanens styre sökte om forandring i konsesjonsbetingelsene for å gå over til enmannskjøring. I Bergen og Trondheim var den alt gjennemført ved et par linjer. I et intervju uttalte sporveisdirektør Samuelsen sig om rasjonalisering ved sporveien, og han nevnte både enmannskjøring og øket fart. Foreningens nye fagblad, «Bil og Bane», tok skarpt tilorde mot disse forslag, og fremhevet at man i hvertfall ikke kunde få begge deler på en gang. «På de fleste linjer kjøres det i trafikktiden etter de nugjeldende ruter så hurtig som vognen kan gå, full fart overalt og enda kniper det mange ganger å holde den fastsatte kjøretid. Når vognføreren også skal opdre som konduktør, veksle for ca. 90 pst. av passasjerene og tålmodig vente til de sendrekligste passasjerer har steget på eller av ved egen hjelp, skulde det være oplagt at opholdet ved holdeplassene blir flere ganger forlenget. Konduktørene praktiserer nu i sterk trafikk å avknappe opholdet ved holdeplassene mest mulig for å innspare tid. Selv om vognføreren kjører med full fart fra holdeplass til holdeplass, makter han allikevel ikke å holde ruten hvis ikke konduktøren også gjør sitt. Vi tenker oss en vognfører med veske de siste 20 år i en travel trafikk, det skal bli fart som har vaska sig. Apostlenes hester vil sikkert ha en større fart enn en slik sporvogn med enmannsbetjening. I dag kommer man hurtig frem med sporvogn, publikum kjører for å spare tid, men når enmannsbetjening er gjennemført, vil publikum gå og spare både tid og penger.» Enmannskjøring vilde bety at konduktørene blev overflødige og at vognførerne blev utsatt for et meget hårdere arbeidspress.»

I forbindelse med Kommuneforbundets landsmøte i 1925 hadde det vært avholdt en sporveiskonferanse av representanter for de forskjellige sporveisorganisasjoner i landet, og konferansen hadde blandt annet protestert mot innførelse av enmannsbetjening. I februar 1930 blev det i forbindelse med

et hovedstyremøte i Kommuneforbundet avholdt en ny sporveiskonferanse med representanter fra alle sporveisorganisasjoner. Møtet var sammenkalt for å behandle enmannskjøringen og vedtok enstemmig en resolusjon som konkluderte med følgende uttalelse: «Hensynet til trafikksikkerheten, til publikums krav på betjening og nødvendig håndrekning, hensynet til kravet om en jevn drift, uten stagnasjon i de opsatte ruter, og hensynet til betjeningen og det økede arbeidspress som enmannssystemet vil medføre, bringer konferansen til å hevde den opfatning, at en almindelig overgang til dette system på ingen måte vil være i det trafikkerende publikums eller i bedriftenes interesse.» Det lykkedes funksjonærene å reise en så sterk opinion at spørsmålet om enmannskjøring foreløbig bortfalt.

I slutten av 1930 ble Norge dradd inn i den økonomiske verdenskrise. Rasjonaliseringen og den voldsomme tekniske utvikling hadde ført til at bedriftene, særlig i Amerika og Tyskland, anskaffet nye maskiner, og dette førte i Amerika til en enestående høikonjunktur og i Europa til en kortvarig økonomisk opgang. Da de nye maskiner var kommet igang og de veldige varemasser blev slyngt ut på markedet, viste det sig imidlertid umulig å få dem avsatt. Under tidligere kriser hadde kapitalismen løst denne vanskelighet ved å erobre nye markeder, men denne mulighet var nu, etter at en rekke av kolonilandene og de tidligere tilbakeliggende land var blitt industrialisert, meget begrenset. Man fikk en veldig stigning av produksjonen ved siden av et innsnevret marked, — overproduksjon, prisfall, fallitter og en massearbeidsløshet uten sidestykke i historien. Man regner at denne krise begynte ved børskrakket i New York i november 1929, den nådde de europeiske industriland i løpet av 1930 og den skjerpes og utdypes i 1931 og 1932. I 1933 og 1934 inntrer det en viss avspenning i enkelte land, som blandt annet henger sammen med en høikonjunktur i rustningsindustrien. Norge hadde liten del i den økonomiske opgangstid i årene før verdenskrisen, men til gjengjeld kom krisen forholdsvis sent og dens virking blev ikke så katastrofal som i Amerika og Tyskland. Allikevel var både 1931 og 1932 preget av økonomisk depresjon,

og sterk stigning i arbeidsløsheten. Prosenten av arbeidsløse blandt de fagorganiserte som i 1929 var 15 pst., var i de første måneder av 1931 steget til 25 pst. Under disse forhold krevet arbeidsgiverne svære lønnsreduksjoner, og disse krav førte til storlockouten i 1931 som i forhold til befolkningens størrelse var en av de største konflikter i arbeiderbevegelsens historie. Resultatet av konflikten var et kompromis, et lønnsnedslag fra 5—8 pst. Sporveisfolkene var utenfor konflikten, men de merket den gjennem en ekstrakontingent på kr. 1.00 pr. uke. I virkeligheten avgjorde storlockouten også sporveisfolkenes skjebne. Tariffen for kommunearbeiderne og Oslo Sporveier utløp 1. februar 1932 med 3 måneders opsigelse, og i oktober 1931 foreslo kommunens lønnsutvalg at overenskomsten blev prolongert til 1. februar 1934 med et mindre lønnsnedslag. Dette blev vedtatt og der blev nu forelagt et lignende forslag for sporveisfolkene. De faste lønninger blev nedsatt med 120 kr. om året, timebetalingen for reservebetjeningen med 5 øre, og daglønnen for vaskebetjeningen med 20 øre. Det var også adgang til indeksregulering i desember 1932, men den bortfalt. Efter storlockouten kunde landsorganisasjonen ikke ta noen kamp, men arbeiderne opnådde på grunn av arbeiderflertallet i kommunen at lønnsnedslaget blev mindre enn ved de private bedrifter.

Under krisen støtte også sporveisfolkene på arbeidsløshetsproblemets. Passasjerantallet ved Oslo Sporveier viste følgende utvikling:

| | 1930 | 1931 | 1932 | 1933 |
|-------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Trikk | 67,533,131 | 62,425,131 | 61,558,438 | 59,293,916 |
| Buss | 10,457,036 | 14,674,590 | 16,930,596 | 17,903,191 |

Som man ser, steg passasjerantallet på bussene meget sterkt, mens det ved sporveiene gikk tilsvarende tilbake. Den voldsomme nedgang i 1931 skyldtes storlockouten som lammet byens arbeidsliv i flere måneder. Sporveiene gikk til trafikkinskrenkninger, avskjediget først reservene fra 1930—31, til sammen 26 mann, og dernest årsklassene fra 1928 og 1929, til sammen 60 mann. Organisasjonen tok affære og etter langvarige forhandlinger lykkedes det å få tilbakekalt opsigelsen

| Sporveiens bruttoinntekt i nedennnevnte perioder | | Sporveisbetjenings arbeidstid, lønn og organisasjonsforhold m. v. i nedennnevnte perioder. | | | | | | | | | |
|---|----------------------------------|---|------|--|-----------------------------------|--|--|--|----------------------|-----------------------|--|
| År | Selskap | Bruttoinntekt | År | Gjen.sn. arbeidstid pr. dag i timer | Fridager pr. år inkl. ferie | Lønn for fast ansatt betjening pr. år | Grunnlønn pr. år | Topplønn pr. år | Antall organisert | Antall uorganisert | Fagfore- nings- kontingent pr. år |
| 1876 | K. S. S. | 148.340 | 1898 | K. S. S. K. E. S. | 11 | 46 | 1040 | 1460 | 134 104 | 76 6 | 2.00 2.00 |
| 1895 | K. S. S. K. E. S. | 299.970 273.322 | 1908 | K. S. S. K. E. S. | 10 | 46 | 1160 | 1580 | 161 91 | ca. 80 143 | 12.00 12.00 |
| | Sum | 573.292 | | | | | | | | | |
| 1905 | K. S. S. K. E. S. K. K. S. | 923.800 651.677 232.991 * | 1911 | K. S. S. K. E. S. | 8 ³ / ₄ | 46 | 1310 | 1730 | 175 94 | 65 90 | 24.00 12.00 |
| | Sum | 1.808 468 | | | | | | | | | |
| 1915 | K. S. S. K. E. S. | 2.625.017 1.418.624 | 1917 | K. S. S. K. E. S. | 8 ³ / ₄ | 73 | 1900 + 600 dyrt tillegg + familietillegg | 2500 + 600 dyrt tillegg + familietillegg | 375 218 | 30 19 | 24.00 24.00 |
| | Sum | 4.043.641 | | | | | | | | | |
| 1925 | O. S. | 12.303.491 | 1925 | O. S. | 8 | 73 | 3900 + 900 dyrt tillegg + 900 dyrt tillegg | 4700 + 900 dyrt tillegg + 900 dyrt tillegg | 524 | 131 | 130.00 |
| 1933 | O. S. | 11.280.977 | 1933 | O. S. | 8 | 73 | 3600 | 4400 | 980 | 30 | 130.00 |

K. S. S. = Kristiania sporveiselskap K. E. S. = Kristiania elektriske sporvei K. K. S. = Kristiania kommunale sporvei. Oslo sporveier.

av årsklassen 1928 mot at den som en midlertidig foranstaltung, gikk tilbake til timelønn. Dette stred mot tariffens bestemmelse om at reservebetjening skulde få fast ukelønn etter tre år og det vakte derfor stor uvilje blandt organisasjonens medlemmer. I begynnelsen av desember blev trafikken utvidet igjen, og årsklassen 1928 fikk igjen fast ukelønn. Også endel av reserven fra 1929 blev innkalt igjen, enkelte blev overført til bussavdelingen og andre fikk ved foreningens hjelp annet arbeide. Allikevel var ved årets utløp 22 medlemmer arbeidsledige. I begynnelsen av 1932 mottok foreningen igjen meddelelse om at selskapet så sig nødsaget til å innskrenke trafikken og at ca. 50 mann vilde bli overflødige. Allerede tidligere gikk 30 mann ledig, og selskapet foreslo nu at reservene fra 1929 blev avskjediget og at kullet fra 1928 gikk tilbake fra fast ansettelse til timebetaling. For at reservebetjeningen ikke skulde bli kastet ut i arbeidsløshet, vedtok Oslo sporveisbetjenings forening etter at saken var grundig forberedt og diskutert følgende forslag:

«1. Såfremt det i tiden fra nu av og inntil den ordinære feriets begynnelse i mai viser sig nødvendig for sporveiene å gå til en mindre trafikkinnskrenkning, stiller hver enkelt innen vogn- og bussbetjeningen til disposisjon for bedriften en ekstra fridag uten lønn. 2. Skulde foran nevnte ekstraordinære foranstaltung ikke strekke til, settes reservebetjeningen av 1929 års kull og om nødvendig 1928 års kull op til ferie forut for den ordinære feriets begynnelse.» Som tredje punkt fulgte et forslag om innskrenkning av busstrafikken.

Dette forslag ble vedtatt med 295 mot 5 stemmer. Det blev i det vesentlige godtatt av direksjonen, men det viste sig overflødig i praksis. Trafikkinnskrenkningen blev mindre enn beregnet, og man klarte seg med å la reservebetjeningen ta ferie før den ordinære ferietid.

Både i 1932, 33 og 34 gjennemførte sporveien, til tross for betjeningens protest, en innskrenkning i trafikken i sommerferien, idet man gikk over fra 6 minutters til $7\frac{1}{2}$ minutters rute. I 1932 stemte også arbeiderpartiet for innskrenkningen, og dette førte til en interpellasjon fra E. Nyborg i arbeider-

partiets representantskap. I 1933 og 1934 blev innskrenkningen vedtatt mot arbeiderpartiets stemmer.

Reservebetjeningen fra 1929 fikk ikke fast ansettelse, og de må finne sig i adskillig «ekstrafri». Reservene fra 1930—31 har bare vært innkalt i ferien. Foreningen har på forskjellige måter forsøkt å komme reservebetjeningen til hjelp og sommeren 1933 vedtok den således etter forslag av H. Brostigen et forslag om at overtid på fridager skulde erstattes med tilsvarende øket fritid. Den oparbeidede fritid skulde taes igjen etter ferien, fordi den stille tid etter ferien var den vanskeligste for reservebetjeningen. Denne ordning lykkedes det imidlertid ikke å gjennemføre.

Busstrafikken var lite populær blandt sporveisfolkene, og man var forarget over at det ble tatt inn nye folk ved bussene samtidig som reservebetjeningen ved sporveiene ikke fikk fast ansettelse. I 1931 nedsatte foreningen en komité med E. Nyborg som formann for å undersøke spørsmålet «trikk kontra buss», og komitéen gikk til angrep på «parallelkjøringen» mellom buss og trikk. Det var særlig «bussringen»s rute mellom Vestre Akers kirke og Østbanen som ble kritisert. Sporveisfolkene krevet at busskjøringen på denne strekning ble innstillet eller at man i allfall omla ruten. Spørsmålet blev også behandlet på en sporveiskonferanse som ble holdt i april 1932 i forbindelse med Kommuneforbundets landsmøte. Konferansen mente at flere av bussrutene kunde inndras, og pekte på nødvendigheten av en rasjonell samtrafikk mellom Oslo og Aker. Den gjentok de tidligere protester mot enmannsbetjening. Organisasjonens protester mot «parallelkjøringen» har ennu ikke ført til noe resultat og funksjonærene mener at selskapet favoriserer bussene på en urimelig måte. Samtidig arbeider bussbetjeningen under særlig vanskelige og opslitende forhold. Selskapet forlangte at chaufførene skulle holde ruten og at de skulle kjøre inn forsinkelser. Dette førte til at chaufførene brøt lovens bestemmelse om 25 km. maksimalhastighet, og de blev stadig mulktet av politiet. Efter en stilltiende overenskomst betalte selskapet mulkten, men det var allikevel ubehagelig for chaufførene å stå til rette for politiet og bli stemplet som lovbrø-

tere. Dette førte allerede i 1930 til protester fra omnibussgruppen. Også blandt publikum hadde chaufførenes urimelige arbeidsforhold vakt opmerksomhet, og høsten 1932 laget Dagbladet en sensasjon av saken. Bladet bragte et intervju med en bussfører som blandt annet skulde ha uttalt: «Jeg begriper ikke at folk kjører med disse vognene slik som tilstanden er nu. Var jeg ikke nødt til å sitte her og kjøre for å leve, så ville jeg foretrekke å fly over Atlanterhavet. Skulde det en dag skje et uhell med disse vognene, vilde chaufføren være omtrent like hjelpelös som passasjerene — —». Bladet bragte i de følgende uker stadig uttalelser fra chaufførene om arbeidspresset og fra publikum om trafikksikkerheten, og blandt dem som ble intervjuet var også Rudlang. Han bekreftet uttalelsene om arbeidspresset og nevnte også at selskapet ved å betale mulktene tok ansvaret for at maksimalhastigheten ble overholdt. Dagbladet spurte nu hva politiet ville foreta sig, og Rudlang blev innkalt for å avgive forklaring. Følgen av dette spetakkel var at selskapet nektet å betale mulkten for tre chauffører som hadde kjørt for fort. Foreningen tok sig av saken, og sporveiens ledelse oppsatte rutene mer rummelig og ga uttrykkelig beskjed om at man ikke skulle kjøre inn forsinkelser. Efter dette slo politiet sig til ro, og mulktene falt bort. Dermed var imidlertid ikke meget vunnet, og arbeidspresset var like hårdt som før. I september 1932 anmodet bussgruppen selskapet om en nedsettelse av arbeidstiden fra 8 til 7 timer. I henvendelsen nevnes først at en nedsettelse av arbeidstiden behandles av Arbeidsbyrået i Genf, og vilde være et middel mot arbeidsløsheten. Dernest heter det: «Forsåvidt bussbetjeningen ved A/S Oslo Sporveier angår, er det ikke alene av hensyn til arbeidsløsheten at kravet reises. Vårt krav om forkortelse av arbeidstiden er tillike et nødrop om lettelse i arbeidsbyrden av hensyn til vår helbred forinnen den blir helt ødelagt av overanstrengelse.» Videre forlangte bussgruppen at overtid ble erstattet med tilsvarende øket fritid. På det siste punkt fikk man forhandlinger uten at det førte til noe positivt resultat. Men når det gjelder arbeidstiden er man ikke kommet videre. Ved tariffforhandlingene 1934 ble chaufførene tilbudt 7 timers ar-

beidsdag mot å gå ned på sporveisbetjeningens lønnsnivå, men dette blev forkastet. Forøvrig bragte tariffen for 1934—35 et nedslag på 80 kr. for de fastlønnede og 5 øre timen for de timelønnede. Til gjengjeld opnådde de fast ansatte halv uniformsgodtgjørelse og de timebetalte lønn under sykdom i inn til 3 måneder i likhet med de fast ansatte. De faste fikk derimot for hvert sykdomstilfelle en karensdag uten lønn. Fra 1. mai 1934 overtok kommunen sporveiene.

I 1930 hadde foreningen 930 medlemmer av 1002 funksjonærer, det vil si at praktisk talt alle «organisasjonsmulige» var organisert. Kontingensten hadde helt siden 1924 vært kr. 2.50 pr. uke. Foreningen var så stor at det var umulig for styret å opprettholde kontakten med de enkelte medlemmer. Foreningen vedtok derfor i slutten av 1930 en rekke lovforandringer, og innførte blandt annet klubbstyrer som bindeledd mellom foreningsstyret og medlemmene. Der ble opprettet klubbstyrer ved alle stasjoner — Majorstuen, Homansby, Vålerengen og Sagene. De består av formann, sekretær og underkasserer. Ved siden av klubbstyrrene har man så gruppestyrene for omnibussgruppen, vaskebetjeningen og Østensjøbanen. Ved lovforandringen i 1930 ble der også opprettet et representantskap som består av foreningsstyret og klubbstyrrene. Foreningens virksomhet er blitt stadig mere mangesidig og på generalforsamlingen velges der med varamenn ca. 150 tillitsmenn. Høsten 1929 begynte foreningen således å utgi fagbladet «Bil og Bane» med Hans E. Hagen som redaktør. I 1932 blev redaksjonen overtatt av Karl O. Fjeld, og i 1934 valgtes B. Myrhol til redaktør. En rekke av de oppgaver som oprinnelig måtte varetas av foreningens styre, er gått over til arbeiderutvalget. Dette er blitt det naturlige organ når det gjelder forhandling med bedriften om de daglige arbeidsforhold, og utvalget har gjennem sitt utrettelige slit for å skaffe funksjonærene små praktiske fordeler og forbedringer utført et stort arbeide. Det skyldes således arbeiderutvalgene at man etterhånden har fått brukelige hvilestuer ved stasjonene. Blandt arbeiderutvalgets formenn må først og fremst nevnes O. Hougner og E. Nyborg.

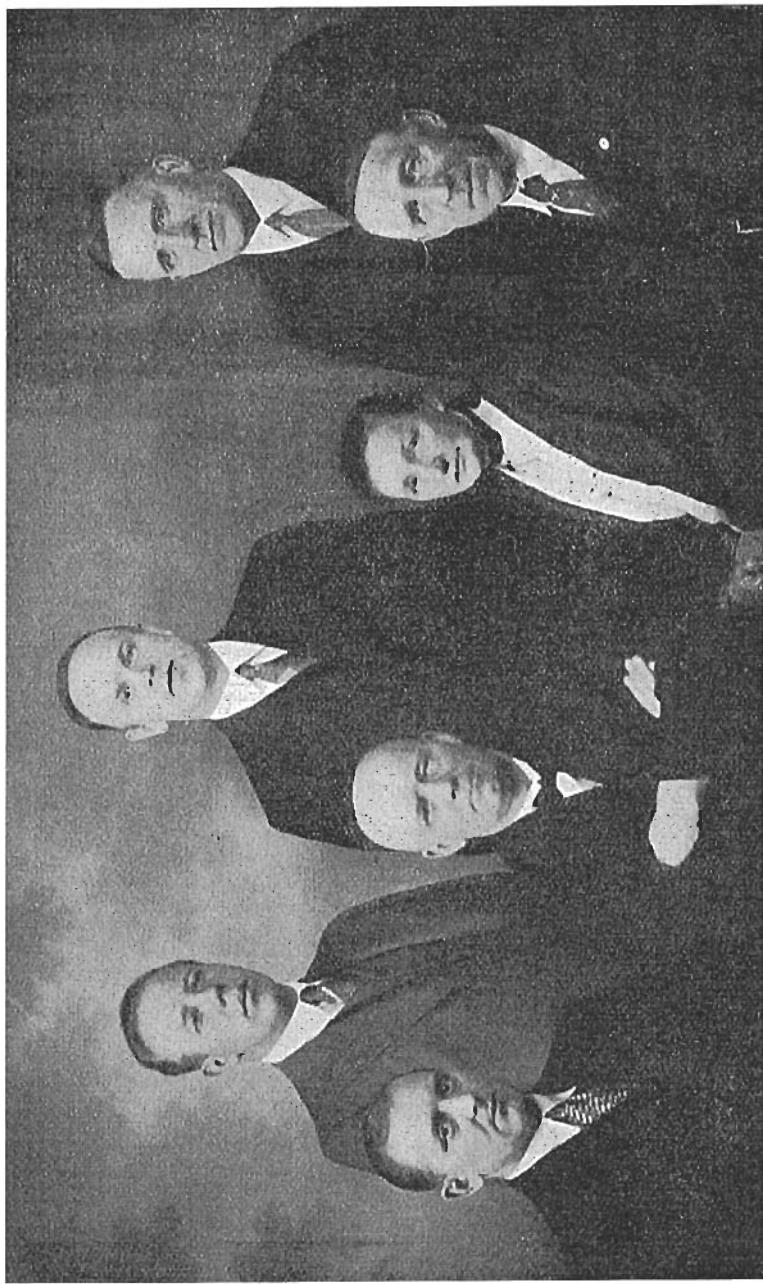
Arbeidernes organisasjoner har etterhånden lagt under sig

en stadig større del av deres liv. I arbeiderbevegelsens første tid stod arbeiderne utenfor det borgerlige samfunds kulturliv. De hadde ikke tid til å gå på teater eller konserter og hvis de en sjeldent gang kom dit, følte de sig fremmet og utenfor. Arbeidernes boligforhold tillot dem ikke å ha gjester, og hvis de vilde treffe folk og ha en avveksling, var de henvist til sjappene. De kunde ikke kjøpe landsteder eller leie sig inn på bondegårder, og de fikk derfor lite ut av de kortvarige ferier. Eftersom arbeidstiden blev kortere og levestandarden steg, blev dette forandret. Arbeiderne får større fordringer til livet, men de kan bare få del i kulturen ved å organisere sig. Det dannes derfor en mengde kulturelle og selskapelige arbeiderorganisasjoner, og da det faller naturlig å slå sig sammen med sine arbeidskamerater, blir disse organisasjoner som oftest knyttet til fagorganisasjonen. Det vilde her føre for langt å behandle alle de selskapelige og kulturelle organisasjoner blandt sporveisfolkene, og vi vil innskrenke oss til å nevne de viktigste. «Oslo Sporveiskor», som ble stiftet i 1925, er et av de beste arbeiderkor, og det vakte blandt annet stor oppsikt under sin turné i Danmark i 1929. Koret har 50 aktive sangere, dets formann er O. Nygård og dets dirigent Fr. Spælder. Oslo Sporveiers Musikkorps som ble dannet i 1920, er meget anvendt ved arbeiderdemonstrasjoner. Det har ca. 20 medlemmer og dets formann er Kristian Baksæther. Sporveiene dramatiske klubb som ble dannet i 1928, er meget populær blandt medlemmene og har blandt annet opført et socialt stykke av en av organisasjonens mest aktive medlemmer J. Snekvik. Videre har sporveiene både sjakk-klubb og esperantoklubb, og et sterkt idrettslag, Sporveiens Idrettslag, som står tilsluttet Arbeidernes Idrettsforbund. Laget ble dannet i 1920. Det har nu ikke mindre enn 220 medlemmer, og dets formann er Sverre Hansen. Ved siden av idrettslaget har man også et skytterlag, hvis formann er E. Kongshaug. Et nytt og interessant tiltak er «Sporveislaget» som ble dannet i februar 1933. «Sporveislaget» er en politisk diskusjonsforening, et slags arbeidersamfund for sporveisfolkene. Dets første formann var J. Snekvik, og den nuværende er B. Myrhol.

En særlig omtale fortjener sporveisfolkenes feriehjem på Herøya i Tyrifjorden. Denne usedvanlig vakre eiendom som har ca. 30 mål dyrket innmark og ca. 120 mål skog, blev kjøpt høsten 1919 for 38 000 kroner inklusive gårdsredskaper. Det var i den første tid svære økonomiske vanskeligheter blandt annet fordi selgeren viste sig å være en usedvanlig hensynsløs spekulant som søkte å slå under sig eiendommen igjen ved plutselig å opsi en panteobligasjon. Straks etter at eiendommen var overtatt, kom organisasjonen ut i store konflikter som både slukte dens midler og la beslag på de aktive organisasjonsfolks tid, og derefter fulgte den lange nedgangstid etter storstreiken. Feriehjemmet fikk i den første tid endel støtte av Kristiania Sporveisselskap, men når det lykkedes å beholde det, skyldes det først og fremst den seige og uopslitelige energi som ble vist av de aktive organisasjonsfolk som arbeidet i feriehjemmets styre og i de forskjellige komiteer som fikk i opdrag å skaffe penger. Av enkeltmenn bør foruten Rudlang nevnes den første formann i feriehjemmets styre, Martin Hansen. Oprinnelig var forholdene på feriehjemmet meget primitive. Man hadde således ingen ferge, og hest og vogn ble fraktet over på en tømmerflåte. Det var en skrøpelig farkost, og en mørk augustkvell i 1920 falt både Rudlang, bestyreren og hans hest i vannet under overfarten, og samtlige måtte redde seg i land ved en lengere svømmetur. Senere fikk feriehjemmet støtte både av Oslo Sporveier og av kommunen, og litt etter litt blev der bygget hytter hvor sporveisfunksjonærene kunde bo med sin familie. Der er nu 23 slike hytter og i 1932 kunde man dessuten innvie den nye staselige hovedbygning. Foruten spisesal og peisestue er det i 2. etasje 10 gjesteværelser for pensjonærer. Feriehjemmet er etterhånden blitt forsynt både med motorbåt, sjekter og andre herligheter, og det er nu antagelig det staseligste av alle arbeidernes feriehjem. I 1934 var det besøkt av 450 ferierende og gjester. Feriehjemmet administreres av et styre hvis formann er Rudlang og et representantskap hvis formann var E. Nyborg, nu avløst av Anton Olsen.

Den skarpe partistrid som spilte en stor rolle i den norske arbeiderbevegelse i etterkrigsårene, fikk ikke stor betydning

for sporveisfolkene organisasjoner. De har stort sett fulgt Det norske arbeiderpartis almindelige linje. Det er bare et mindretall som har vært politisk interessert, men dette mindretall har til gjengjeld vært radikalt og stått på bevegelsens venstre fløi. Vi har sett at foreningen i 1921 med stort flertall godtok Moskvatesene. Da striden mellom arbeiderpartiets flertall og Komintern begynte, støttet sporveisfolkene «Kristianiaforslaget» og etter splittelsen i 1923 fulgte foreningene med overveldende flertall arbeiderpartiet. Det kommunistiske parti hadde bare enkelte spredte tilhengere, og kom ikke til å spille noen rolle i «Oslo Sporveisbetjenings forening». Ved avstemningen om de faglige forbindelser høsten 1923 fulgte sporveisfolkene flertallsinnstillingen som forutsatte samarbeid med den røde faglige internasjonale på «fritt grunnlag», men da det senere fremkom forslag som vilde bety en tilnærming til Amsterdam, reagerte foreningen kraftig. Foran Kommune-arbeider forbundets landsmøte i 1925 innsendte den to forslag i det internasjonale spørsmål. Det ene uttalte sin tilslutning til de forhandlinger mellom den engelske og den russiske fagorganisasjon som dengang var i gang, og konkluderte med følgende forslag: «Den norske landsorganisasjon bør ikke inntre i Amsterdaminternasjonalen uten at en gjenforening mellom denne, R. F. I. eller de faglige organisasjoner som står på samme plattform, finner sted. Sekretariatet bemyndiges til å sette sig i forbindelse med den engelsk-russiske komité og R. F. I. for i samarbeide med disse å fremme en internasjonal samling på klassekampens grunn.» Samtidig innsendte foreningen en skarp protest mot landsorganisasjonens representantskaps beslutning om å la sig representere i arbeidsbyrået i Genf. Dette var et brudd på fagkongressens beslutning «som forutsetter uforsonlig kamp mellom arbeide og kapital, mens Genferbyrået har til hensikt å skape samarbeide mellom arbeide og kapital.» Landsmøtet vedtok enstemmig et forslag i det internasjonale spørsmål som lå på samme linje som sporveisfolkenes, men samtidig betonet nødvendigheten av et skandinavisk samarbeide. I de følgende år blev der fra Kommune-forbundet gjort adskillige anstrengelser for å skaffe en forbindelse mellom det russiske kommunearbeiderforbund og de



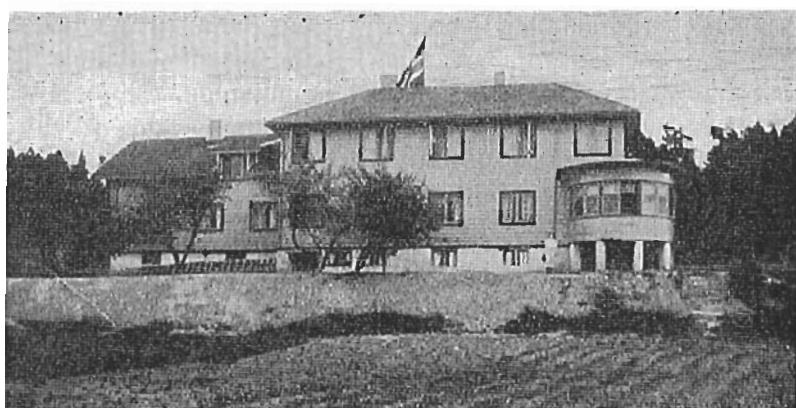
Foreningens styre 1934.

I 1ste rekke: Arthur Solberg, sekretær. E. E. Rudlang, forretningsfører. Fru Inga Lie. Thw. Wiig, viseformann.

I 2nen rekke: Hyrum Olsen. A. Karlsen. Johs. Rørsgen.

communearbeiderforbund som stod tilsluttet Amsterdaminternasjonalen. Dette førte ikke frem i den første tid vesentlig fordi sosialdemokratene stillet sig absolutt avvisende og senere også fordi russerne slo inn på en ny og mere agressiv faglig taktikk. I den norske arbeiderbevegelse var det imidlertid en sterk motstand mot tilslutning til Amsterdam, og etter at de engelsk-russiske forhandlinger var gått istykker, vedtok landsorganisasjonens kongress i 1927 å søke forhandlinger med russerne og finnene. Dette førte til en gjensidighetsavtale som imidlertid ikke fikk noen praktisk betydning. Avtalen blev ikke bare sabotert fra sosialdemokratisk hold, men dens gjennemførelse blev også vanskelig gjort ved at Komintern slo inn på den «ultralinke» fagforeningstaktikk som fikk sitt uttrykk i «Strassburgertesene» og dannelsen av de «røde» fagorganisasjoner. Sporveisfolkene hadde fulgt disse samlingsbestrebels med interesse og sympati og mente at man tiltross for alt ikke skulde opgi arbeidet for internasjonal samling mellom russerne og den vesteuropeiske fagbevegelse. Landsorganisasjonens kongress vedtok i 1931 et forslag om at samlingsbestrebelsene skulle fortsettes, men tilføjet et punkt om at forutsetningene for en gjensidighetsavtale med russerne var bortfalt. Oslo Sporveisbetjenings forening foreslo på Kommuneforbundets landsmøte i 1932 at dette siste punkt skulle utgå, men forslaget ble forkastet. Oslo Sporveisbetjenings forening fulgte enstemmig med inn i samlingen i 1927, og i 1933 uttalte foreningen sig til fordel for en bredere samling med de arbeiderorganisasjoner som stod utenfor partiet. Det politiske arbeide blev først utført av en «arbeidsgruppe» som ble nedsatt i 1925. Den arrangerte politiske foredrag og organiserte deltagelse i valgkampene og annet politisk opplysningsarbeide. Sporveisfolkene omfattet naturligvis særlig kommunevalgene med stor interesse, og de har sin del av æren for at arbeiderpartiet seiret i 1928 og 1934. I 1930 gikk arbeidsgruppen inn og der ble dannet en «opplysningskomité» med K. O. Fjeld som formann som organiserer studiecirkler og annen opplysningsvirksomhet. «Sporveislaget» er en fortsettelse av dette arbeide.

Vi har nu fulgt organisasjonens historie gjennem 40 år fra de første små foreninger blev dannet med en kontingent på 25 øre kvartalet, og til idag da Oslo Sporveisbetjenings forening er en av Oslos største fagforeninger som omfatter praktisk talt alle «organisasjonsmulige» ved sporveien. Gjennem et utrettelig arbeide er det lykkes å heve funksjonærernes lønnsvilkår og levestandard. Men dette er ikke det eneste resultat av organisasjonens virksomhet, kanskje ikke engang det viktigste. Sporveisfolkene er ikke lenger «funksjonærer» i ordets gamle betydning, folk som nok kunde regne sig for å være finere enn «almindelige arbeidere», men som til gjengjeld måtte stå i giv akt for bedriftens ledelse og var soldater og underoffiserer som hadde å lystre på kommando. De er blitt organiserte arbeidere som selv er med å bestemme sine arbeidsvilkår og som gjennem solidariteten er blitt frie og selvbevisste mennesker. Samtidig er de blitt stadig tettere bundet sammen med landets øvrige arbeiderklasse. Gjennem 40 års organisasjonsarbeide har de bidratt til å skape forutsetningene for fremtidens sosialistiske samfund som kan redde verden ut av det kapitalistiske kaos med krise og krig og skape orden og velstand for alle. I de siste år er det blitt en selvfølge å tilhøre sin organisasjon. Mange er derfor tilbøelig til å glemme at det var en tid da solidaritet med arbeiderklassens organisasjoner krevet både personlige ofre og personlig mot. Det er naturlig å slutte denne korte oversikt med å minnes alle dem som ikke sviktet i organisasjonens hårde år, alle de som ofret nattesøvn og fritid for å holde organisasjonen sammen. Sporveisfolkenes organisasjon har en mere beveget historie enn de fleste fagforeninger, og den har også vist både hvad de enkelte kan ofre for organisasjonen og hvor dypt organisasjonstanken til tross for alt er forankret i arbeidernes sinn.



Feriehjemmet på Herøya.

