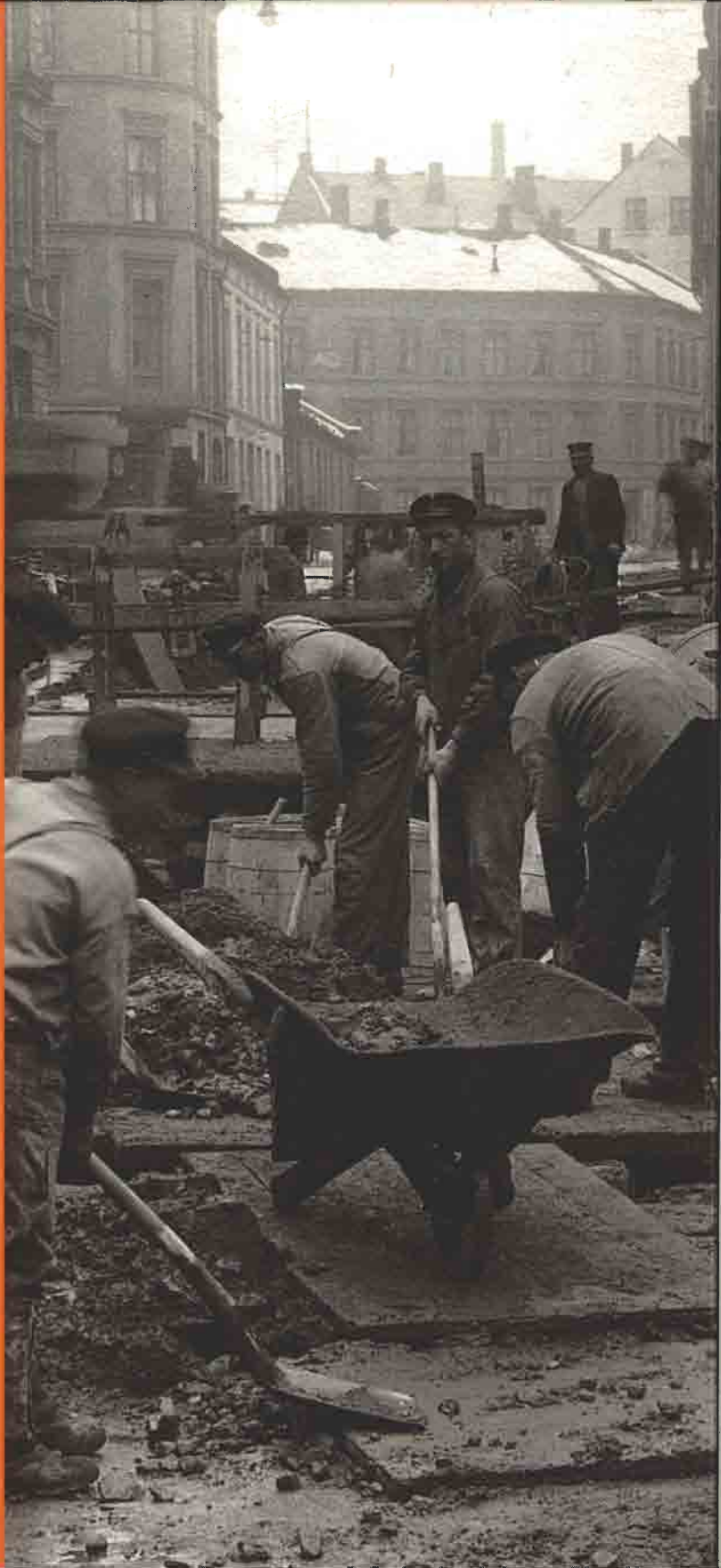




SPORVEISARBEIDERNE OG DET 20. ÅRHUNDRE



SPORVEISARBEIDERNE OG DET 20. ÅRHUNDRE

**"Naar vi staar i sluttet lag,
vinder vi vor fælles sag"**

ARNE DANIELSEN

SPORVEISARBEIDERNE OG DET 20. ÅRHUNDRE

**”Naar vi staar i sluttet lag,
vinder vi vor fælles sag”**



Utgitt av Oslo Sporveiers Arbeiderforening, 16. juni 2000
Prosjektledelse: Arne Danielsen Tekst & Foto
Grafisk designer: Marianne Gadmar, ARA-design
Satt i Concorde Condensed, 9/10
Trykket i offset hos Nikolai Olsens Trykkeri a.s, Kolbotn
ISBN 82-993242-1-1

Oslo Sporveisarbeideres Forening (OSAF), avd 049 av Norsk Kommuneforbund, ville passere 100 år 16. juni 2000. Før sammen-
slåingen med Oslo Sporveisbetjenings Forening (OSBF) avd 029,
var arbeidet med en jubileumsberetning i gang. Som en del av
avtalen som lå til grunn for vedtaket om å slå sammen OSAF og
OSBF, het det derfor at 100-årsberetningen skulle skrives,
og jubileet markeres.

OSAF hadde gitt oppdraget med å skrive beretningen til
tidligere redaktør i OSBFs fagblad, BBT, og i Sporveisnytt, Arne
Danielsen. Oppdraget gikk ut på å lage en beretning som skulle
dekke hele 100-årsperioden. Forfatteren er journalist, ikke historiker.
Manuset er derfor forelagt en faghistoriker for en kritisk gjennom-
gang før utgivelse.

Historie er en ikke-eksakt vitenskap. 100 år er lang tid, med
mange store og små hendelser. Det er forfatteren som velger hvilke
hendelser som bør gjengis i en beretning som ikke kan dekke alt.
Dette blir spesielt spennende og krevende for den nærmeste tida,
hvor både forfatteren og nåværende medlemmer var aktører.

Beretningen som foreligger er en levende og spennende
beretning med fokus på sporveisarbeiderne i bedriften Oslo
Sporveier, og som en del av arbeiderklassen. Beretningen blir
derfor også en beretning om utviklingen av
bedriften Oslo Sporveier og arbeiderklassen
i den samme perioden.

Vi takker alle som har gitt sine bidrag til
denne beretningen, og spesielt til forfatteren
for godt arbeid. Vi takker AS Oslo Sporveier
for økonomisk tilskudd til beretningen.



Oslo 16. juni 2000

Stein Guldbrandsen
leder, Oslo Sporveiers Arbeiderforening



Sporveisarbeiderne

Under krigen fraktet spesialbygde trikker korn
fra Vippetangen til Foss mølle og Bjølsen Valsemølle.
Transporten var underlagt strengt tysk oppsyn.

En uheldig arbeider kom ei natt til å tømme
et vognlass ned i smøregrava på Sagene verksted.
Hvis ikke alt var på plass igjen klokka sju om morgenen,
ville det få svært alvorlige konsekvenser for synderen.
Det var 20 tonn som måtte plukkes opp.

Jungeltelegrafene gikk.
Midt på svarte natta stilte arbeidskamerater og familie
med bøtter og stiger.
Hvert eneste korn var på plass innen fristen.
Samholdet var sterkt blant sporveisarbeiderne.





Siamesiske tvillinger på Grand, advent 1899

”
Hil Jer Ældste
høvdingbaarne,
som med skjærpet øie
sigtet frem i tiden.
Sent skal glemme
eders sønner,
hvad I virket
for vort vel.
Stolt I skue
nu tilbage
paa det verk
I aldrig svigtet
”

Med klar stemme deklamerte arbeidsminister Hans Nysom dette kvadet for to hundre høytidsstemte herrer samlet på Grand hotell den 9. desember 1899. Dagen før hadde festlyden vært samlet til en stor «velkomstseksa» rundt en dampende punsjebolle akkompagnert av taler, sang og kammermusikk. Nå var turen kommet til den store festmiddagen i Rokokkosalen.

Det var Den norske Ingeniør- og Arkitektforening (NIAF) som på denne måten feiret sitt 25-årsjubileum for annen dag til ende. Statsråd Nysom, som i det sivile liv var generaldirektør i Norges Statsbaner og styreformann i Kristiania Elektriske sporvei, var selv svært aktiv i Ingeniørforeningen, og hans hjerte svulmet av stolthet i det han tok i mot dundrende applaus fra gjestene rundt det stivpyntede taffelet.

Et av målene foreningen hadde satt seg allerede i 1874, var å øke anerkjennelsen for ingeniørene og arkitektene som stand, og de hadde virkelig lykkes over evne. Arbeidsministeren skottet over på stortingsrepresentant Carl Berner, som hadde vært den første rektor av den tekniske skolen i Bergen, nå meget respektert for sin betydelige rolle i arbeidet med å få avvirket unionen med Sverige.

Nysom, som selv stammet fra en av Eidsvoldsmennene, konstaterte også til sin store tillfredsstillelse at også Kristiania by sluttet opp om jubileet, til stede var både ordfører og borgermester. Han vekslet et muntert blick med festkomiteens formann, som han kjente særlig godt. Ingeniør Halvor Emil Heyerdahl var nemlig sjonsformann i Kristiania elektriske Sporvei.

Lille Berlin

En av hedersgjestene var den sekstifireårige arkitekt Paul Armin Due. Due hadde i store deler av sitt liv vært en eventyrer. Han hadde blant annet hadde vært med på å konstruere forsvarsverk for sørstatsgeneral Lee i Virginia under den amerikanske borgerkrigen. De siste årene hadde han slått seg mer til ro som arkitekt for Norges Statsbaner. Due var en av Ingeniørforeningens stiftere, hadde siden vært formann gjennom mange år og var derfor utnevnt til æresmedlem. Han husket meget godt den begivenhetsrike tiden tjuefem år tidligere.

Det var ingeniør og arkitekt Peter Andreas Blix som i 1874 samlet åtte venner og kolleger for å starte den nye foreningen. Felles for dem alle var at de var utdannet i Tyskland. De tyskinspirerte arkitektene satte et så sterkt preg på bebyggelsen i Kristiania ved århundreskiftet, at byen fikk tilnavnet "Lille Berlin".

Også et annet karakteristisk fellestrekk skulle prege grunnleggerne av Ingeniørforeningen i de følgende årene, nemlig deres hang til skinnegang. Alle de fem ingeniørene skulle for eksempel få sitt arbeide i jernbanen eller ved sporveien. Utviklingen av damplokomotivet hadde forbedret kommunikasjon i verden drastisk, og var en av hjørnesteinene i det moderne kapitalistiske industrisamfunnet. Sporveiene skulle bli jernbanens lillebror i byene.

En av Ingeniørforeningens stiftere var Jens Theodor Paludan Vogt. Sønnen, den



Statsråd Hans Nysom
deklamerte på Grand
Hotel før jul i 1899.

kjente dikteren (og sporvognskonduktøren) Nils Collett Vogt, beskrev faren slik:

– Min far var ingeniør og hadde fått sin tekniske utdannelse i Karlsruhe og Hannover. I motsetning til de fleste av sine landsmenn var hans sympatier utpreget tyske. Etter 1870 var han dessuten blitt en ivrig beundrer av Bismarck.

Vogt skulle likevel ikke få sin store idé fra Tyskland, men fra USA. Igjen gir vi sønnen ordet:

– (I 1874) hadde min far av bystyret fått konsesjon på anlegg av sporvei i Kristiania. Ideen, denne så fremmedartede, fikk han da han en morgenstund spaserte rundt i New Yorks gater. Han sa til sig selv: Hvorfor ikke også sporvei i Norges hovedstad?

Sin nærmeste partner til realiseringen av dette dristige prosjekt fant Vogt blant en av de andre gründerne av Ingeniørforeningen, nemlig Paul Due. Due måtte nesten humre ved tanken på hvor fremsynt han hadde vært den gangen. Han hadde tilegnet seg et større tomtområde ved Solli plass for latterlige fire kroner kvadratmeteren. Her lot han oppføre det vakre «engelske kvarter» – og sporvognslinjen opp Drammensveien hadde økt verdiene på eiendomsinvesteringen hans kraftig. Kanskje Due også ofret en tanke på at Ingeniørforeningen og sporveisdriften var som siamesiske tvillinger, født samme år med samme foreldre – og bundet til hverandre med uslitelige bånd.

Ridder av elektrisiteten

Festkomiteens formann, Halvor Heyerdahl, hadde ikke lenge før lansert ideen om å kjøpe opp tomter langs traseen på den nyetablerte Holmenkolbanen, slik at banen både fikk et stabilt passasjergrunnlag og samtidig tjente penger på boligsalg.

Men Heyerdahl var ikke kun et forretningstalent, mest av alt var han en teknisk foregangsmann. Han var særlig tilfreds ved tanken på å ha vært en av de aller første som hadde tatt elektrisiteten i bruk i Norge. I 1877 installerte han den aller første telefonlinjen i Kristiania mellom kontoret sitt og et lager, kun to år etter at Alexander Graham Bell hadde gjort oppfinnelsen sin. Kort tid senere fikk han på plass en elektrisk maskin drevet med rem fra et vannhjul i Akerselva.

I februar 1882 anbrakte han to elektriske lamper ved slottsvakten og nede ved Drammensveien i anledning kronprins Gustafs inntog i byen. Her kunne han også – i all beskjedenhet – skryte av å være raskt ute. Thomas Alva Edison tok ut patent på sin første glødelampe så sent som i 1879, og først året etter ble det første elektriske lysanlegg med 115 glødelamper tatt i bruk på dampskipet «Colombia». Kun to år senere kunne altså den nye oppfinnelsen beskues i Kristiania, satt i scene av den driftige ingeniør Heyerdahl.

Den aller største landevinningen innen teknikk og naturvitenskap siden den industrielle revolusjonen hundre år tidligere, var utnyttelsen av den elektriske kraften! På vei ned Karl Johans gate til banketten lot Heyerdahl seg trollebinde av den fantastiske elektriske gatebelysningen som var blitt innviet med en fest nettopp på Grand noen år tidligere. Anlegget besto av 3.000 glødelamper som lyste opp syv av byens sentrale kvartaler.

I 1892 åpnet byen sitt elektrisitetsverk, og Aftenposten skrev begeistret at «Den Tid nærmer sig sterkt da sentrale Deler af Byen vil bortlægge den døsiges Gas og iføre sig sit straalende elektriske Skrud.» Hva ville ikke elektrisiteten bringe med seg av velstand for Norge?.

Elek-trikken

Heyerdahl fulgte med i alt som skjedde på den tekniske fronten ute i verden. Med stor interesse registrerte han at Werner von Siemens i 1879 demonstrerte den aller første elektriske bane, og at Teknisk Ugeblad den 25. mai 1883 meldte at en elektrisk sporvogn med plass til 46 personer var prøvekjørt i London med mange kjente industriherrer og vitenskapsmenn til stede.

Halvor Heyerdahl var ikke den som kastet bort tiden, og i 1887 sendte han inn et «andragende om anlæg av sporveier for drift ved elektricitet i Kristiania.» Ennå fantes ingen elektriske sporveier i drift i Europa. Byråkratiet var imidlertid ikke like raske i vendingen, og først fem år senere – i 1892 – ble konsesjon innvilget.

Innbydelsen til tegning av aksjer i a/s Kristiania Elektriske Sporvei fant symbolsk nok sted to dager etter at Jens Vogt – hestesporvognas far – var avgått ved døden. Innbydelsen ble støttet av en rekke kjente herrer, blant dem flere statsråder, grosserer og jurister. Oversikten over de første representantskapsmedlemmene i trikkeselskapet krydde også av imponerende titler som advokat, brukseier, grosserer, generalkonsul, direktør, skibsreder, oberstløytnant osv. – foruten selvfølgelig et betydelig innslag ingeniører.

1894 skulle bli et spesielt morsomt år for Heyerdahl og hans partner, ingeniør Albert Fenger Krog. Da startet den elektriske trikken sin hundreårige ferd gjennom Kristianas gater, som den første i Skandinavia. Den svensk-norske kongen – Oscar II – var selv så nysgjerrig at han inviterte seg med på prøveturen. Etterpå komplimenterte han Heyerdahl og Fenger Krog med deres dristige, men vellykkede tiltak.

I historiens lys er det interessant å se hvor mange riktige tekniske valg som ble gjort på den tiden, både når det gjaldt vogner, skinnegang og strømforsyning. Egentlig er det nok å observere at trikken kjører etter

de samme prinsippene den dag i dag, onde tunger vil også påstå etter de samme kjøretider.

Tvillingskjebner

Sammenligner man historien til Oslo Sporveier med historien til Ingeniørforeningen (som i 1912 fisjonerte med arkitektene, ble hetende NIF og etter hvert utviklet seg til en ren organisasjon for sivilingeniører), er det meget påfallende hvor utrolig identisk ledelsen var de to stedene.

Faktisk er det sånn at alle – absolutt alle – sporveisdirektører fra 1875, og i over hundre år framover, til 1980, var ingeniører. Og alle – absolutt alle – var sentrale medlemmer og tillitsvalgte i Ingeniørforeningen/ NIF, de fleste faktisk presidenter. Lenge etter krigen var det regnet som karrierebefordrende i Sporveien å være aktiv i NIF.

Også i mellomledersjiktet beholdt ingeniørene et fast grep om Sporveien. En organisasjonsplan for overordnet administrasjons- og kontorpersonele fra 30-tallet viser at i sjiktet under administrerende direktør var fire av fem stillinger definert som «overingeniør». Av i alt 28 hjemler var 12 ingeniørstillinger, deriblant noe så pussig som en «kontoringeniør».

I 1952 hadde administrerende direktør åtte medarbeidere direkte under seg. Halvparten av disse var definerte ingeniørstillinger: overingeniør for vogn- og verkstedavdelingen, overingeniør for bane- og bygningsavdelingen, avdelingsingeniør for strømforsyningen og en driftsingeniør for baneavdelingen og spesielle forhold ved Bærumsbanen. De øvrige nestsjefene var trafikk-, kontor-, økonomi- og personalsjef.

Ingeniørene hadde ansvaret for hele den tekniske siden. I vogn- og verkstedavdelingen disponerte for eksempel overingeniør Thormod Sand to driftsingeniører, to avdelingsingeniører og to assisterende ingeniører. Disse utgjorde øverste del av organisasjonspyramiden. Deretter fulgte verksmestere og ulike formenn ned til den enkelte arbeider.

Overingeniørene utgjorde det formelle tyngdepunkt i Sporveiens organisasjon helt til divisjonaliseringen i 1987, men også etterpå var en tid direktørstillingene for alle de tre driftsdivisjonene besatt av sivilingeniører.

Det uhorste at en ikke-ingeniørutdannet person ble plassert i direktørstolen, skjedde da cand. real Viggo Johannessen ble ansatt i 1981. Dette likte ingeniørforeningen dårlig. De hadde hatt sine folk på denne plassen siden den spede start i 1875, og mente – ikke uten grunn – å ha hevd på jobben. I 1985 måtte ingeniørene tåle enda en «ufaglært» i toppstillingen, nemlig Knut Skuland. Han hadde likevel det forsonende trekk at han var jernbanemann, men hadde job-

bet seg opp fra bunnen uten å gå veien om teknisk høyskoleutdannelse.

Hundre år etter velkomstseksaen på Grand – ble atter orden gjenopprettet. I 1997 fikk nemlig Sporveien på nytt en sivilingeniør i direktørstolen, vegsjef Trond Bjørgan.

En velorganisert motpart

Det sies at man alltid skal høre på selvros, for den kommer fra hjertet. Andre mener som kjent at selvskrut stinker. Men statråd Nysoms deklamasjon på Grand i 1899 inneholdt mange sannheter som viser at arbeidsgiversiden i sporveisselskapene var med i en velorganisert gruppe bestående av intelligente, velutdannede, optimistiske og framtidsrettede personer med stor sjøtillit, med prestisje, posisjoner, penger og kontakter til og goodwill hos de aller mest innflytelsesrike i Norges land.

En stor del av ingeniørutdannelsen ble i gammel tid ivarettatt av det militære. Studentene ble ingeniør-offiserer – tittelen sivilingeniør ble i sin tid innført for å markere sivil utdannelse. Dette kan være med på å forklare den militaristiske oppbyggingen av mange produksjonsbedrifter og verksteder. Sporveien var i så måte kanskje en av de mest ekstreme. Bedriften rekrutterte underoffiserer til betjening, og arbeidslederne ble titulert som trafikkbefal og fikk sin rang markert gjennom militære distinksjoner.

Ingeniørveldet var et symbol på framveksten av Norge som industriland. Ved inngangen til det 3. årtusen er industrisamfunnet er på hell. Produksjonstenkning er ikke lenger nok for en bedrift som Sporveien. Så blir et naturlig spørsmål om ikke også ingeniørenes epoke er i ferd med å gå mot sin ende.

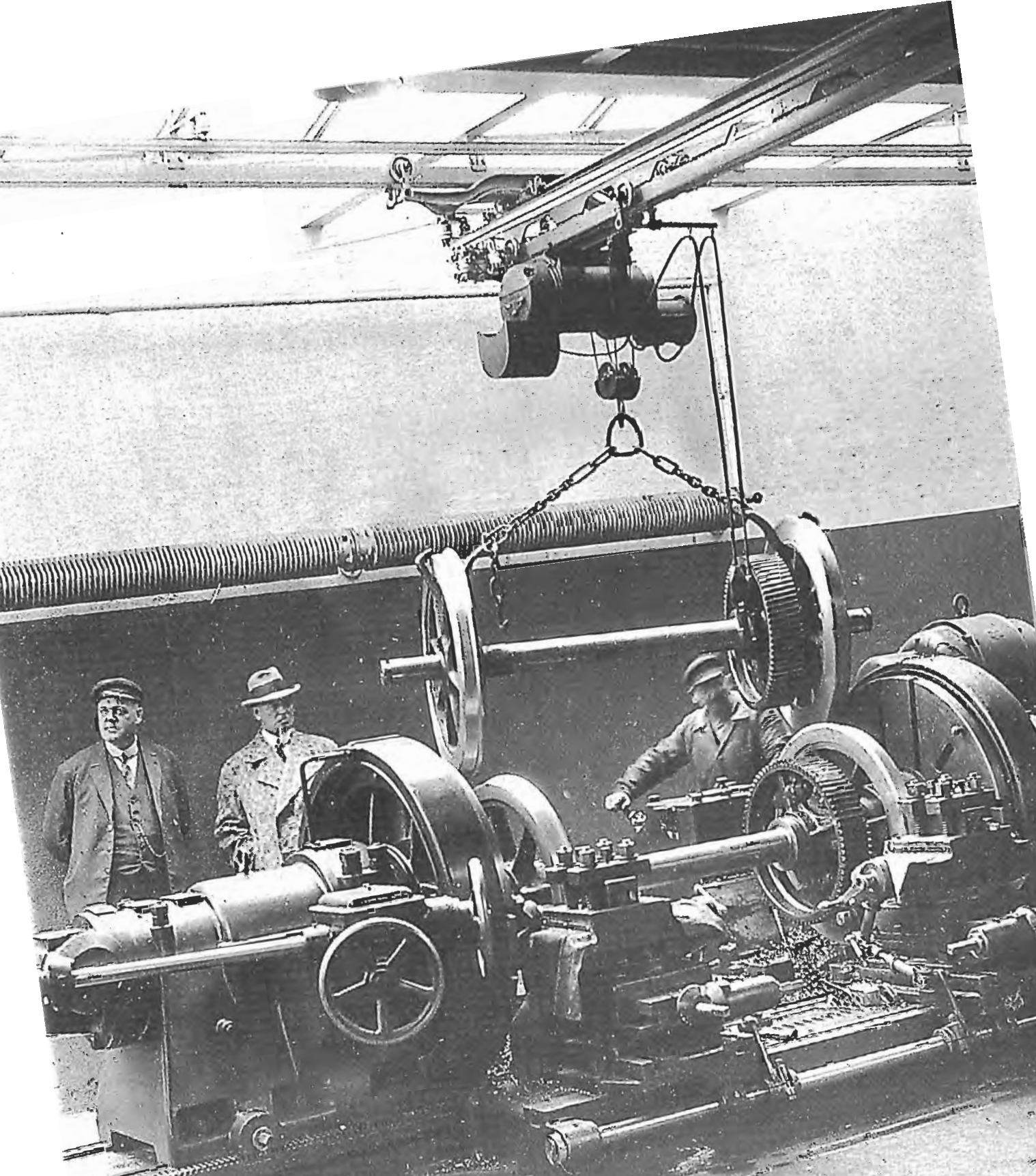


Sporvognstrafikken gikk livlig foran Grand Hotel i 1904.

”

**Høit skal hædres
her idag,
ædle mænd,
som med mot
og hjertet varmt,
haanden sikker,
aanden klar,
aapnet kampen,
samlet sammen,
sprædte kræfter,
dannet vern
med vilje sterk**

”



Kjente ”siamesere”

Vogt, Jens Theodor Paludan. Etablerte Kristiania Sporveisselskap i 1874. Driftsbestyrer. En av stifterne av Ingeniørforeningen, samme året.

Due, Paul Armin. Etablerte Kristiania Sporveisselskap i 1874. En av stifterne av Ingeniørforeningen, samme året. President og æresmedlem i Ingeniørforeningen.

Heyerdahl, Halvor Emil. Etablerte Kristiania Elektriske Sporvei (Blåtrikken) i 1894. Direksjonsformann. Var også drivkraft bak etableringen av Holmenkollbanen, aktiv i Ingeniørforeningen.

Krog, Albert Fenger. Gründer og driftsbestyrer i Kristiania elektriske sporvei (Blåtrikken). Drivkraft for etableringen av Holmenkollbanen. Ivrig Ingeniørforeningen-mann, blant annet sentral i opprettelsen av «Teknikernes Understøttelsesforening».

Nysom, Hans. Statsråd. Generaldirektør i NSB, ordfører i representantskapet til Kristiania elektriske Sporvei (Blåtrikken). Aktiv i Ingeniørforeningen.

Roshauw, Johan Colbjørnsen. Veichef. Satt først i representantskapet til Kristiania elektriske Sporvei (Blåtrikken) før han senere ble kommunens tilsynsmann med sporveiene. President i Ingeniørforeningen.

Krag, Hans Hagerup. Veidirektør. Tok initiativet til etableringen av Holmenkollbanen. Tok også initiativet til sammenslåingen av Polyteknisk forening og Ingeniørforeningen.

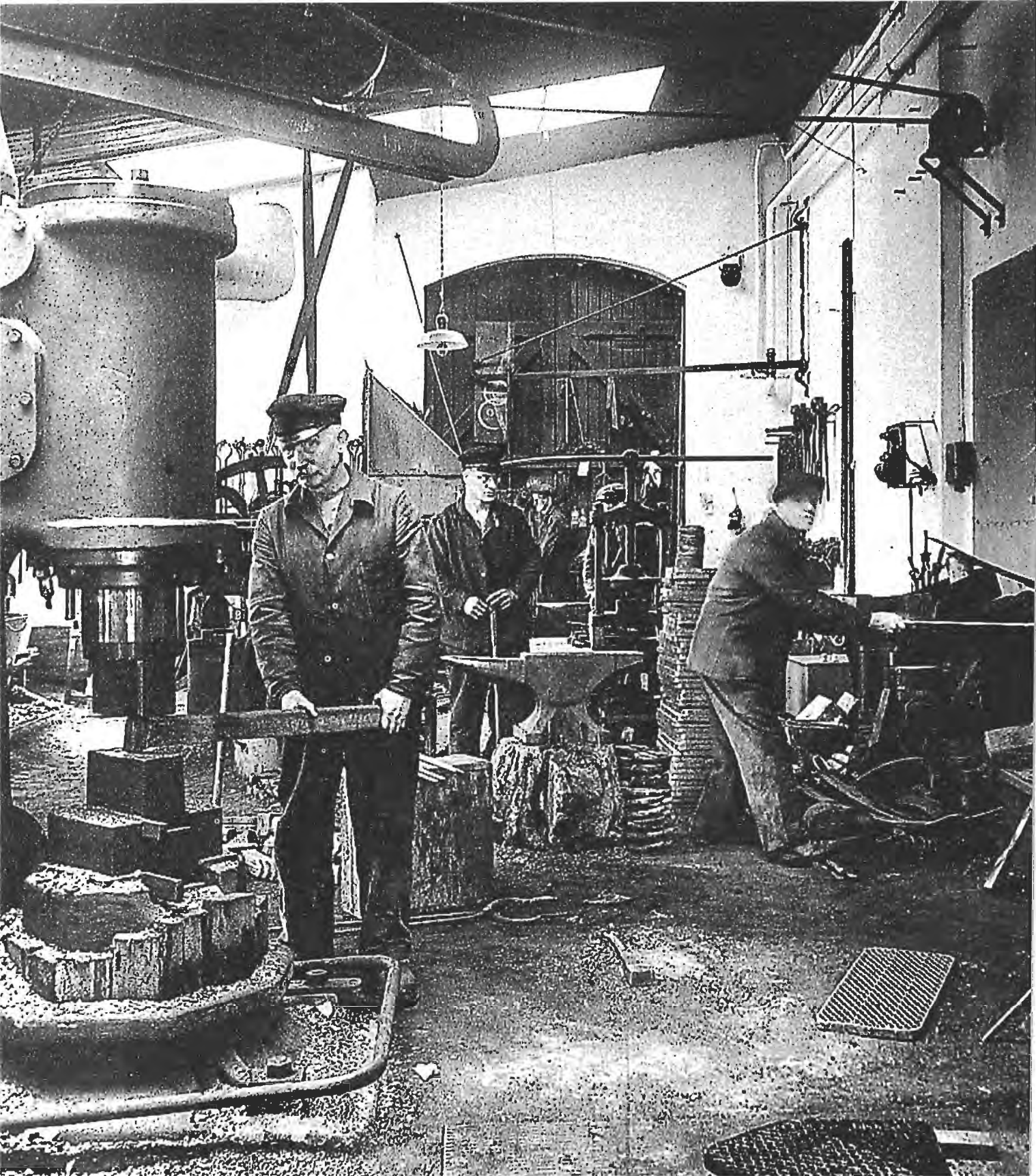
Talén C. W. Direktør for Kristiania Kommunale Sporvei (Rødtrikken). Redaktør i Teknisk Ukeblad ti år og lærer ved den tekniske aftenskole. I Ingeniørforeningens historie omtales Talén blant «de stadig møtende, som deltok i debatten og arbeidet i komiteene».

Poppe, Trygve. Driftsbestyrer i Kristiania Sporveisselskab (Grøntrikken) etter Jens Vogts bortgang i 1892. ledet elektrifiseringen av selskapet. President i Ingeniørforeningen fra 1910 til 1912.

Samuelsen, Hjalmar. Sporveisdirektør 1925 – 1946 med avbrekk under krigen. President i NIF fra 1933 til 1937.

Mathisen, Christian Fredrik. NIFs fremste krigshelt. Som formann i Osloavdelingen overtok han ledelsen av det illegale arbeidet i foreningen til han ble arrestert av tyskerne i 1944. Overtok som sporveisdirektør i 1946 (satt til 1960). Samme året president i NIF, og i 1965 æresmedlem.

Skaug Ove. Sporveisdirektør fra 1960 til 1980. President i NIF fra 1962 til 1965. Æresmedlem.



Smeden Martin stifter fagforening

Martin Østgaard hadde en travel tid på forsommern år 1900. Sammen med tre andre arbeidere var han valgt inn i en komité for å lage lover til en ny fagforening.

Martin var ingen penneknekt – han var smed. Han kjente jernets lov, visste at det var bra å smi når det var lyserødt, men først skulle sveises når det var hvitglødende og eksakt hvor mye det krympet når det ble avkjølt igjen. Han kunne dirigere oppslageren ved hjelp av bevegelser og vink. Men å smi paragrafer hørte ikke med til faget, selv om en dyktig smed var trent i å lese arbeidstegninger. Dessuten hadde lovkomiteen fått ganske kort tid på seg, kun fire uker. Så da var det bare å sette seg ned med penn og papir på kveldene etter tolv timers hardt fysisk arbeid. Fem møter hadde den seks mann store komiteen, avholdt hjemme hos kollega Valvik fra Holmenkolbanen. Hvis livet skulle bli noe mer enn støv og røyk i ei varm esse, måtte arbeidsmannen også beherske statsmannens håndverk.

Bare for reparatører

Det var lørdag den 19. mai at Martin ble valgt til det ansvarsfulle verv. Førte mann hadde møtt opp i Kristiania Vestre Arbeidersamfunn for å diskutere om det ikke nå var på tide å danne en egen fagforening. Karene hadde ulik bakgrunn og yrke, de var smeder og snekkere og malere. De kom også fra fire ulike selskaper, fra forskjellige verksteder i ulike deler av byen. Noen kjente hverandre godt, mens andre var fremmede. Men alle hadde de til felles at de var beskjeftiget med å reparere sporvagnar. Og karene ble raskt enige, og skrev med sirlig skjønnsskrift i den aller første protokollen at «beslutningen blev da enstemmig at der burde oprettes en forening til støtte og hygge for hverandre».

Smia til Martin lå på Majorstuen, like utenfor bygrensa. Der hadde Blåtrikken kjøpt tre mål tomt av gården Lille Frøen – et område tidligere benyttet som sykkelbane – og smelt opp to primitive vognhaller av bølgeblekk. Verkstedet var kun et rom innerst i den første hallen, som hadde fire spor. Ved siden av var det murt opp en skikkelig bygning. Det var kraftstasjonen, hvor to dampkjeler forsynte sporveisnettet med strøm. Den nyeste vognhallen – som bare var to år gammel – hadde et tilbygg til lagring av materialer. Stasjonsbygning fantes også. Sporveisselskapet var i sterk vekst. Nå var ledelsen på jakt etter mer grunn.

Blåtrikken hadde i alt 192 ansatte. Mer enn halvparten av disse var «trafikfunktionærer», det vil si vognbetjening. De hadde stiftet sin egen fagforening seks år tidligere, og sluttet massivt opp om denne. Nå var det de 33 reparatørene på verkstedet sin tur, sammen med de åtte maskinarbeiderne som passet kraftverket. I lovene som Østgaard var med på å utarbeide, sto det i §2 at «Som medlem kan enhver som arbeider ved sporveienes verksteder samt maskinbetjening bli, såfremt han ikke motarbeider foreningens interesser.»

Men verken tjue som jobbet i baneavdelingen eller de ti kvinnelige vognvaskerne var invitert med i den nye foreningen. For å gjøre det helt klart hvem som kunne være med og hvem som sto utenfor, understreket formålsparagrafen at dette var en forening for reparatører. Så fikk også foreningen navnet «Sporvognsreparatørernes forening».

Foreningens stiftere

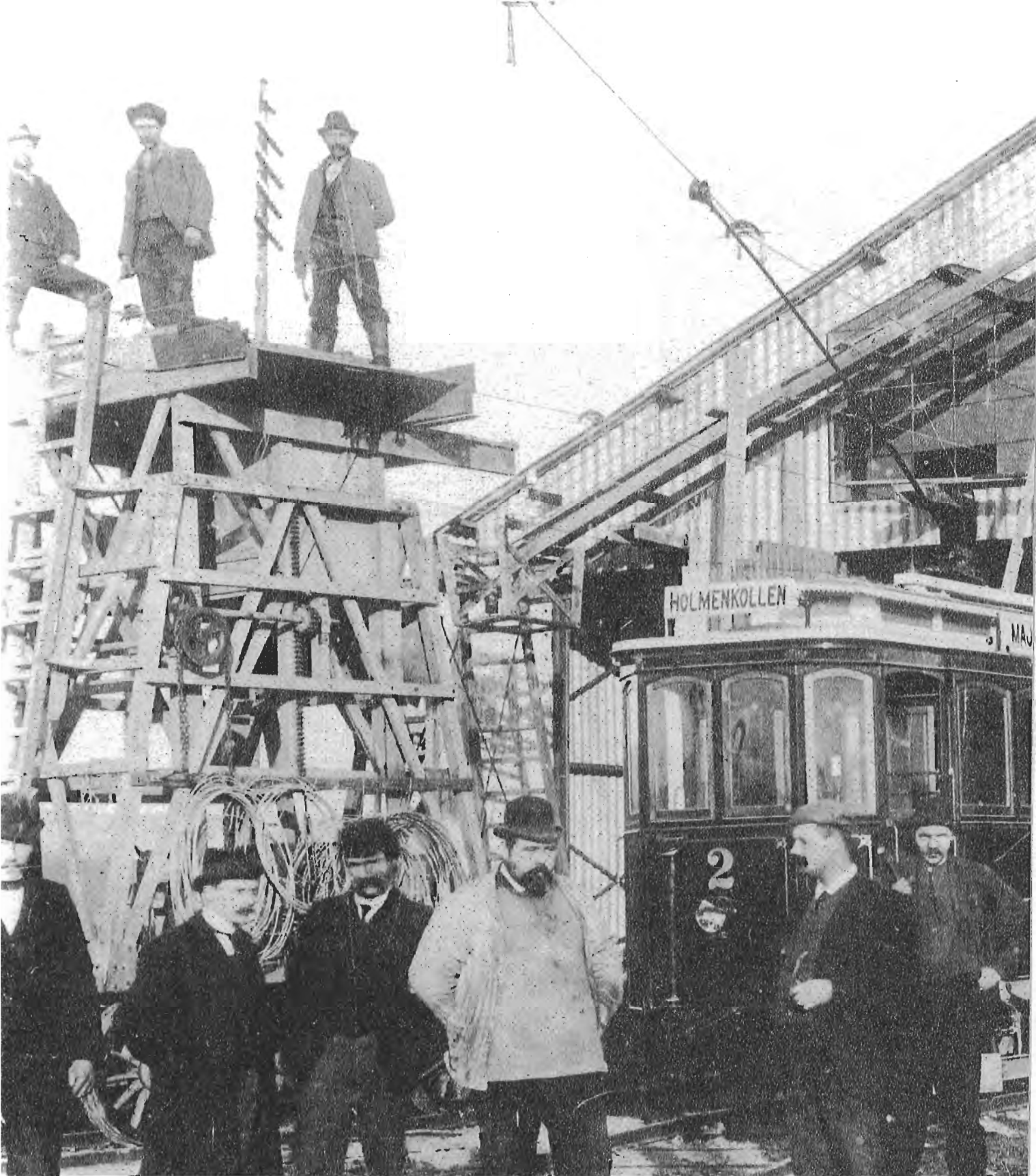
Martin Østgaard hadde ikke lang vei å gå til jobben. Som vanlig var hadde han skaffet et sted å bo nær arbeidsplassen, nærmere bestemt i Kirkeveien 62 – rett ved siden av der hvor Majorstuhuset skulle oppføres over tretti år senere. Smeden fylte 33 år i 1900, og var blant de mer voksne gutta på arbeidsplassen.

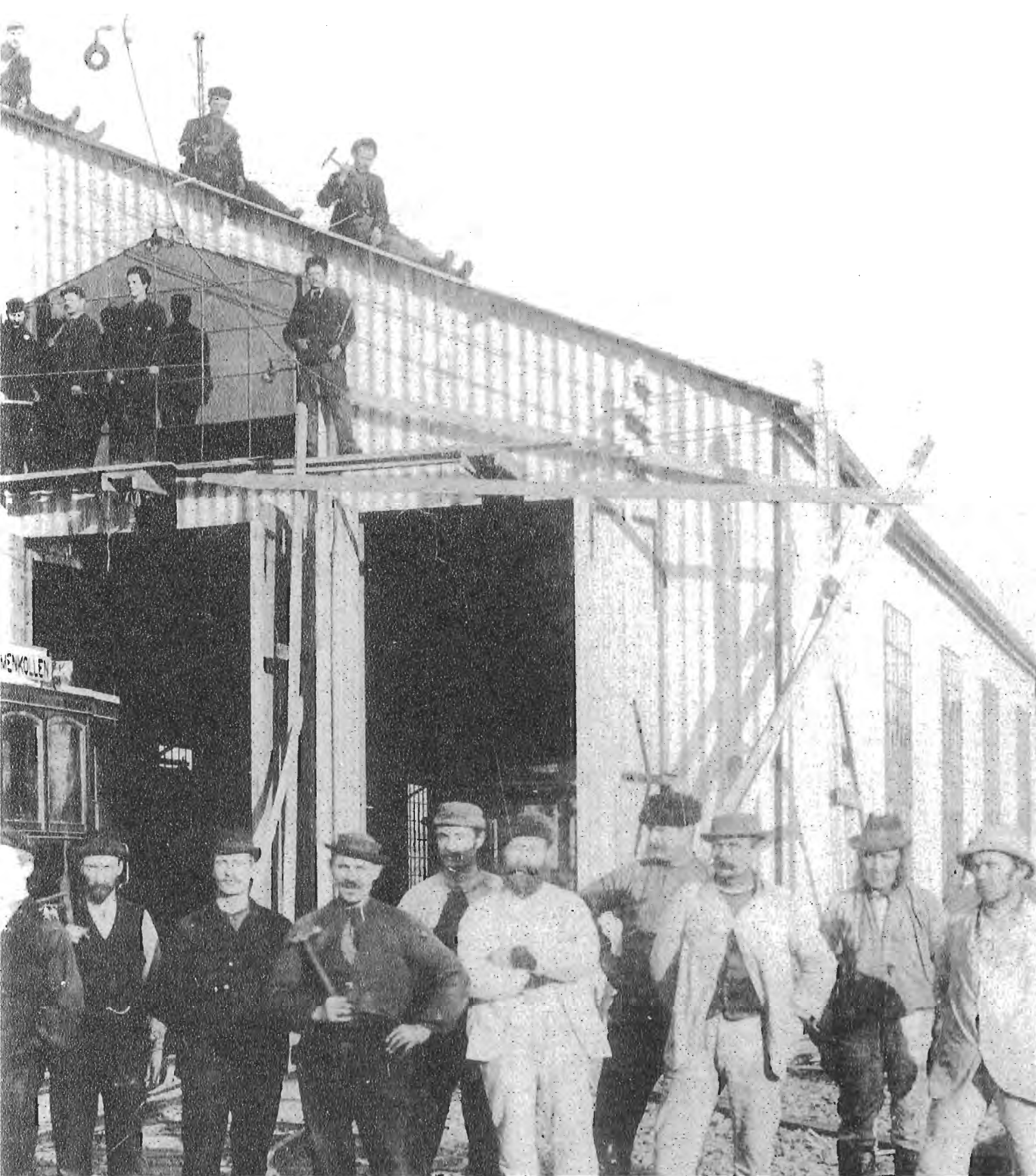
Som de fleste beboerne i hovedstaden var han innflytter. Selv kom han fra Trøgstad, mens kona – Anthonette Sofie – var fra nabobygda Høland. Nå var de etablert og hadde bidratt til den akselererende befolkningsøkningen i Tigerstaden på nittitallet med fire barn. Eldstedatteren Margit Sofie var ni, Johan Gerard sju, Constanse Margrete fire og til slutt lille Juel Sigfred på bare to år. Østgaardene var på mange måter en typisk Kristiania-familie ved århundredskiftet.

Det var lovkomiteen som innkalte til møtet som formelt skulle stifte foreningen. Tidspunktet som ble valgt var lørdag 16. juni 1900. Martin registrerte at lovforslaget på i alt nitten paragrafer ble vedtatt. Til stede var også Martins jevnaldrende arbeidskamerat, østfoldingen Ole Martin Dahl. Kona til Dahl var tidligere sambygding med Martin, hun var ni år yngre. Ekteparet Dahl hadde en liten datter, Klara Amalie, som kun var et halvt år gammel. Familien hadde fått seg leilighet i en av de nye leiegårdene øverst i Bogstadveien, oppført etter katastrofebrannen på Balkeby i 1879 da 40 hus brant ned og det ble slått katastrofe-



Fra smia i Homansby, Sporveisgate 8.







Ole Martin Dahl var foreningens første kasserer. Foto fra 1919.

alarm ved hjelp av varselskudd fra kanonene på Akershus festning.

Ole Martin var snekker, og ble valgt som foreningens første kasserer. Jobben hans var å få inn kontingentpenger fra underkassererne – en ved hvert verksted – og føre foreningens regnskaper, medlemsprotokoll og kassabok. Kassabeholdningen måtte ikke overstige 25 kroner, alt overskytende skulle inn på bankbok. Regnskapet skulle forelegges «bestyrelsen» – styret – på hvert eneste møte. Dersom kassereren uteble eller ikke hadde den nødvendige orden i sakene, kunne han risikere øyeblikkelig suspensjon. Ole Martin Dahl hadde vært ansatt ved Blåtrikken helt siden selskapet ble anmeldt til firmaregisteret i 1893. Tjuefem år senere var han fortsatt i selskapets tjeneste, som arbeidsformann.

Maleren A. Johansen ble valgt inn fra Grønntrikken. Han tilhørte verkstedet i Homansby. Kristiania Sporveisselskab kjøpte ei tomt her allerede i 1874 og bygget administrasjonsbygning, staller, vognhall og ei smie i mur med plass for to smeder. I forbindelse med smia fantes også et beslagrom til skoning av hester samt en redskaps- og materialbod. Her holdt de første sporveissmedene hus, travelt beskjeftiget med utrolige mengder hestesko. Da selskapet ble elektrifisert, bygget de om stallbygningen til vognhall. Verkstedet ble anlagt som et tilbygg langs siden på vognhallen. Verkstedets samlede gulvareal var 317 m², fordelt på maskinverksted, smie, snekkerverksted og malerverksted.

I følge lovene skulle bestyrelsen bestå av sju personer, fordelt mest mulig på de forskjellige selskapene. Valgene medførte at maler Thomasen fra den kommunale sporveien ble valgt inn i styret, det samme gjorde Valvik fra Holmenkollbanen.

Den første formannen

Som foreningens aller første formann ble snekker Johan Holter valgt. Holter arbeidet på Grønntrikkens verksted i Homansby, og hadde derfor skaffet seg leilighet i Stensgaden 8. Her bodde han sammen med sin kone og en fire år gammel datter. Johan Holter var 39 år og fra Våler i Smålenene, mens hans ti år yngre hustru, Ingeborg Kristine, kom fra den andre siden av fjorden – fra Tønsberg.

Holters formannskarriere varte bare fire måneder. De nye lovene slo fast at foreningen skulle avholde ordinær generalforsamling to ganger i året, i april og

oktober. Vårforsamlingen skulle velge kassereren og tre andre styremedlemmer med suppleanter, mens formannen og resten av styret sto på valg i oktober.

Det første styret hadde et ganske midlertidig preg. Mye tyder på at Johan Holter heller ikke var påtenkt noen varig lederrolle. I folketellingen fra 1900 titulerte han seg selv som «snekkerformand og gaardsbestyrer». Dette tyder på at han hadde nok å ta seg til, samt at han jo også hadde en arbeidslederfunksjon. Holter var for øvrig snekkerformann i Homansbyen helt til han gikk av for aldersgrensen den 1. august 1927.

Protokollen tyder også på stor usikkerhet om hvem som var best egnet som tillitsvalgte. Mange kandidater ble satt opp mot hverandre, også Holter hadde motkandidat. Stemmetallene på de enkelte varierte også kraftig. Men stemningen var optimistisk, og det ble derfor bestemt å bestille hele 150 medlemskort.

Fagarbeiderne

Det var ikke bare for moro skyld at reparatørene avholdt møtene sine på lørdagene. Ellers i uka hadde de ikke mye fritid. Arbeidstida ved sporveisverkstedene ved århundreskiftet var lang. Vanligvis begynte arbeidsdagen seks om morran på de store mekaniske verkstedene i Kristiania. Mange ble på jobben i tolv timer, bare avbrutt av en halv times frokost og en times middagspause. Etter så mange timer med hardt fysisk arbeid og primitive arbeidsforhold, var det ikke mye ork igjen når kvelden kom. Også om lørdagen var de på jobben, men da med kortere økt.

Sporveiens historiebøker forteller lite om verkstedarbeidernes arbeidstid. Men vognbetjeningen ved Grønntrikken hadde ved århundreskiftet en gjennomsnittlig arbeidsuke på omlag 70 timer, og mellom 40 og 50 fridager totalt i løpet av året, søndager inkludert. Og da hadde forholdene bedret seg kraftig i løpet av åtti- og nittiårene. Det er vel ikke utenkelig at reparatørene lå på omtrent det samme nivået.

Likevel følte de seg nok på mange måter privilegerte. For det første jobbet de i bedrifter som hadde status. Elektrisk sporvogn – trikken – var ny og moderne, noe som ga anseelse. Dessuten utgjorde reparatørene spisskompetanse. Arbeidere, ja – men fagfolk og ikke vanlige sjauere.

Vi kan se spor etter denne holdningen i folketellingen fra år 1900. Mange sporveisreparatører var nøye med å påpeke både yrkestittel og selskap, noe som ellers var mer vanlig blant funksjonærer og folk med litt status enn for ordinære arbeidere. Her finner vi blant annet Hjalmar August Evensen som gjorde seg flid med å fortelle ettertiden at han var «mekaniker ved Kristiania private(!) sporveisselskap». Evensen

Kandyda
 Indwójca
 Kandyda
 Indwójca





skulle for øvrig bli foreningens formann fra 1902 til 1904 og fra 1916 til 1918.

Eller som et av Evensens styremedlemmer, Christian Kreutz: Han opplyste at han var «elektrisk arbeider ved Christiania Sporveisselskab». Tittelen imponerte muligens ikke byens unge damer tilstrekkelig; folketellingen avslører nemlig at Kreutz var ungkar, og i en alder av tjuesju år fortsatt bodde hjemme hos mor i Eckersbergs gate på Frogner.

Ingeniørenes fattigere fettene

Det første «bestyrelsesmøtet» bestemte å avholde en innvielsesfest. Protokollen forteller om stor stemning: «Festen afholdtes i Kra. Vestre Arb. Samfund lørdagen den 30. juni. Klokken 7 ?, og til den var frammødt cirka 40-45 medlemmer. Der blev da i begyndelsen holdt forskjælige taler til Foreningens fremme og trivsel, hvorefter Festkomiteen serverede gæsterne med Punch. Der blev da siden udover underholdt med forskjæligt saa som taler sang oplæsning og tildels optræden saa at der herskede en livlig og god feststemning blandt allesammen den hele aften til langt udpaa Morgenens til festens afslutning.»

Punsjebollen skulle bli en gjenganger på foreningens møter i femten år. Da ble det for første gang vedtatt å servere pjoletter. Serveringen av punsj kan jo gi visse assosiasjoner til Ingeniørforeningens «seksa» på Grand, og var nok på tilsvarende vis inspirert av gamle tradisjoner fra håndverkslaugene. Fagarbeiderne var på mange måter ingeniørenes fattigere fettene. På samme måte skulle det ikke være noe grøstefyll, noe som dessverre var tilfelle i store deler av den øvrige arbeiderklassen. Fagarbeiderne hevet seg over dette nivået. Alt skulle foregå i dannede og respektable former.

Fagdyktigheten – evnen til og stoltheten ved å mestre krevende arbeidsoppgaver trakk et skille mot de mer uopplyste proletarer. Samtidig tok man opp i

seg deler av den herskende klassers klesdrakt og livsstil. Fagstoltheten knyttet bånd mellom alle fagfolk, det være seg ingeniører eller fagarbeidere. Tilsvarende var forakten stor overfor ledere som ikke kunne sakene sine. Trangen til å ta etter borgerne var ikke et tegn på ydmykhet, snarere et signal om likeverd og vilje til å hevde seg. Slik sett var det også en utfordring til overklassen.

Sporvogsreparatørene følte at de holdt på å kvitte seg med den verste fattigdommen og at de var på vei opp i velferd og status. De hadde sikker jobb og fast inntekt. Derfor tilstrebet de også en respektabel og ordentlig livsførsel. Ikke rart at foreningen den første tiden vegret seg mot å diskutere politikk, men var mer opptatt av å danne et sangkor og derfor satte ned et eget utvalg for å jobbe med saken.

Martin Østgaard tar over

Den 20. oktober skulle formann velges for det neste året. Martin Østgaard ble valgt som foreningens første «ordentlige» generalforsamlingsvalgte formann. Året etter ble han gjenvalgt. Martin skulle bli foreningens ledende tillitsvalgte i årene som kom. I hele åtte år skulle han sitte som formann, fordelt på fire perioder: 1900 til 1902, 1904 til 1906, 1908 til 1910 og 1914 til 1916.

Han fikk også en rekke andre tillitsverv. Alt fra medlem av julefestkomiteen, 1. maikomiteen og komiteen for å undersøke hvilket forbund man skulle tilhøre, til medlem av L.O.s kooperative utvalg. Så sent som i 1919 ble han valgt som en av foreningens to forhandlere overfor arbeidsgiverne. I 1927 rundet smed Martin Østgaard de seksti, og ble da utnevnt til æresmedlem i Sporvogsreparatørenes forening.



Verkstedpersonalet ved Blåtrikkens verksted på Majorstuen i 1902. Mange av disse karene var sannsynligvis med på å stifte fagforeningen sommeren 1900.



**Det normale
Kristiania-hus er leie-
kasernen; i de sidste
20 aar har denne slags
hus gjerne været opført i
4 etager av tarvelig
mursten, og utenpaa
beklædt med gulgraa
murspuds. I saadanne
leiehus bor mesteparten
av Østkantens befolkning
noksaa trangt
sammenstuvel.**

Kristiania geografi, 1913



Kom til Kristiania.....

Vår historie starter i byen Kristiania ved århundreskiftet. En nybyggerby, svulmet opp til det ugjenkjennelige i løpet av få år. Svært få av dagens Osloboere kan skryte av å ha hørt til i byen stort lenger enn tre-fire generasjoner. Før den tid var nesten alle innflyttere.

Mange bryter opp

Det fant sted noe bemerkelsesverdig i Norge på begynnelsen av attenhundretallet. Plutselig levde nordmennene mye lenger enn de hadde gjort tidligere. I gjennomsnitt døde folk ti år senere etter 1820 enn tidligere. Med en levealder på 45-50 år hadde Norge den laveste dødeligheten i Europa, ja muligens i hele verden. Og ingen kan helt forklare hvorfor, selv om mange gode teorier finnes: Bedre helsestell og koppevaksine, økt boligstandard og kosthold med blant annet poteter og sild. Uansett, på samme tid fikk folk også flere barn. Til sammen førte dette til en tredobling av befolkningsveksten i Norge etter 1815.

På denne tiden var det påbudt med pass i Norge, selv på korte reiser. Begrunnelsen var at myndighetene ikke ville ha plunder med en masse fattigfolk og løsgjengere som reket rundt på landeveien. Du hadde altså vær så god å sulte på en og samme plassen. Passtvangen – og en tilsvarende tjenestetvang – gjorde at husmenn og leilendinger kunne bys så elendige forhold som mulig, uten fare for at de utbyttede skulle dra sin kos for å finne seg noe bedre et annet sted.

Rundt 1850 var den føydale produksjonsmåten i ferd med å bli avløst av moderne kapitalisme. Industri avløste jordbruk. Det nye borgerskapet trengte flyttbar arbeidskraft til industri og shipping. Passtvangen ble opphevet, og folk dro ut for å søke lykken. Husmannsstuene var overbefolket, og bøndene ville gjerne ha overskuddet av fattigfolk ut av kosten. Dessuten var det stor økonomisk framgang i Norge. Særlig ungdommen hadde begynt å drømme om mulighetene for å skaffe seg en bedre tilværelse. Dermed startet den største folkevandringen i Norges historie.

Kristiania trekker folk

Kristiania var i år 1800 en ganske søvnig by med 10.000 innbyggere hovedsakelig i nærheten av Stortorvet. Så sent som på 1850-årene var Gamlebyen – eller «Oslo» – bare noen få hytter nede ved elva. Grünerløkka besto av en eneste gård – Sannergården – omgitt av store løvtrær. Og Homansbyen besto inntil 1858 kun av tre hus!

Utviklingen av kommunikasjonene skulle gi byen

et kraftig oppsving. I 1827 åpnet den første båttruten til Kristiansand, og tjué år etter ble en ukentlig postrute til Kiel og kontinentet innviet. Det var likevel jernbanen som gjorde susen. Hovedbanen til Eidsvoll åpnet i 1854. Deretter fulgte forbindelsen til Sverige over Kongsvinger i 1870, Drammensbanen i 1872 og forbindelse til Gøteborg i 1879.

Kristiania ble det viktigste senteret for import til Norge. En rekke ulike industribedrifter vokste fram, og gjorde Kristiania til landets største og viktigste industriby. Ved byens nye hovedgate, Karl Johans gate, vokste nye monumentalbygg fram. Kongens slott sto ferdig i 1848, Universitetet i 1853 og stortingsbygningen i 1866.

Alt dette trakk folk i strie strømmer fra bygdene rundt. Fra 1850 til 1900 ble byens befolkning mer enn sjudoblet, fra drøyt 30.000 til over en kvart million. De siste femten årene tok befolkningsøkningen fullstendig av, bare de siste fem årene før århundreskiftet var tilveksten i folketall hele 45.000. Flertallet av de nye Kristiania-beboerne var i 1900 innflyttere. De fleste innfødte var småbarn produsert av de samme innflytterne.

En klassedelt by

I 1857 ble bygrensene utvidet til å omfatte Gamlebyen, Grønland, Grünerløkka og Sagene. Byplanleggerne tok godt i, og inkluderte ubebygde områder slik at byen skulle få litt plass å vokse på. Ingen kunne da forutsi den eksplosjonsartede befolkningsøkningen som kom til å finne sted. Men i 1878 måtte byen utvides på nytt. Denne gangen este den ut i alle retninger: Vålerengen og Kampen i øst, Rodeløkka, Sandaker og Bjølsen i nord og Frogner og Uranienborg i vest. Med dette mer enn fordoblet byen sitt areal.

Med byutvidelsene oppsto også begrepene «østkanten» og «vestkanten». Kristiania ble en sterkt klassedelt by, og classeskillet fulgte i stor grad et geografisk mønster. Vest for slottet lå vestkanten, hvor den velhavende delen av befolkningen satte opp sine patrisierhus der det før stort sett bare hadde vært løkker. I bydelene Frogner, Uranienborg og Fagerborg fantes ingen industri, og det var minimal risiko for at overklassefruen skulle få sot og støv på sommerhattene sine. Så kom byens sentrum, «city» som det så flott het ved århundreskiftet. Arbeiderstrøkene rundt Akerselva og øst for denne ble hetende østkanten. Her lå de fleste større fabrikkene, og det vrimlet av småkjøpmenn og håndverkere som hadde sine kunder blant arbeiderne.

Nesten halvparten av den voksne befolkningen ble definert som arbeidere i 1900. Arbeiderne hadde også flest barn. Dette første til at folk ble stuert godt sam-



men i bydeler som Grønland, Kampen, Vaalerengen og Oslo (Gamlebyen). Det bodde nesten to personer per værelse på østkanten. Men det var liten tvil om at det også ble stadig flere velstående mennesker i byen. Klasses skillet kan illustreres med at det var ti ganger så mange tjenestepiker som lærerinner i byen, 12.000 mot 1.200 (antall mannlige lærere var for øvrig 700).

Sporveiene kommer

Økningen i befolkning og areal førte blant annet til behov for bedre offentlige kommunikasjoner inne i byen. I 1875 åpnet hestesporveien fra Stortorvet til henholdsvis Vestbanen, Homansbyen og Oslo. Tre år senere ble også en linje lagt opp Grünerløkka. Sporveisdriften ble raskt en stor suksess.

I 1894 ble elektrisk drift startet opp. Hovedstrekningen gikk fra Østbanen over Briskeby til Majorstuen. Etter hvert ble andre linjer lagt til Skillebekk og Frogner. Den nye oppfinnelsen viste raskt at hestesporveien var moden for historien, og måtte elektrifiseres. Dette ble gjort, og byen hadde plutselig to trikkeselskaper. Kristiania Sporveisselskab kjørte med grønne vogner og fikk tilnavnet «Grønnetrikken», mens

Kristiania elektriske Sporvei ble hetende «Blåtrikken».

Helt på tampen av århundret kunne hovedstadens innbyggere benytte seg av ytterligere to selskapers tjenester. I 1898 åpnet Holmenkolbanen trafikk mellom Majorstuen og Besserud som den første skikkelige forstadsbanen. Kristiania kommune startet på sin side sitt eget selskap året etter, Kristiania Kommunale Sporveie. Dette selskapet kjørte fra Sagene til Akersgata, og derfra på Blåtrikkens trasé til Østbanen.

Ved inngangen til nittenhundretallet fant flere utvidelser av sporveisnettet sted i regi av Grønnetrikken. Grünerløkkalinjen ble i tre etapper forlenget til henholdsvis Torshov, Sandaker og Grefsen. Nye linjer ble også åpnet til Kampen og Vålerengen. Det gamle hestesporvognsselskapet hadde stått i mot konkurransen fra sin elektriske konkurrent, og befestet sin rolle som byens største sporvognsselskap. Den nyslåtte storbyen var i 1900 knyttet sammen av 50 kilometer spor trafikkert av 110 motorvogner og 52 tilhengere. Teknisk Ugeblad oppsummerte: «Det er jo en pen begynnelse, men det mangler ennå meget på at byen har et fullstendig sporveisnett.»

Jerndiktatorens hær

På slutten av attenåttitallet reiste en femtenåring fra Våle ved Holmestrand til hovedstaden for å finne seg arbeid. Med tiden traff han ei Kristiania-jente og stiftet familie i Sigurds gate 4 på Tøyen. Marius Ormestad skulle bli en av norsk fagbevegelses mest markante ledere, og fikk avgjørende innflytelse på den veien sporvognsreparatørene slo inn på de neste tjué åra.

Faren hadde en liten gård, men drev også både som smed og urmaker. Marius fulgte opp farens håndverkstradisjon og begynte i instrumentmakerlære. Tidlig ble han opptatt av å få gjort noe med arbeidsfolks dårlige kår. En historie forteller at Marius og en annen læregutt hadde tegnet en sild som de satt og så på mens de spiste tørt brød og drakk vann for å markere at lønna ikke rakk til pålegg på matpakka engang.

Hvor hører reparatørene til?

Ved århundreskiftet var fagbevegelsen fortsatt i sin spede begynnelse. Riktig nok var Arbeidernes Faglige Landsorganisasjon etablert i 1899, men det var politisk splittelse innen fagforeningene mellom det etablerte borgerlig-radikale Venstre og det nye, sosialistiske Arbeiderpartiet. Den samme høsten brøt det ut en stor økonomisk krise med fallitter og bedriftstansers. Fagorganisasjonen ble rammet av ei krise. Arbeidsløshet, utvandring og frafall skapte store problemer for de unge foreningene. De aller fleste forbundene var også ganske nye, svake og underutviklet. Hvem skulle en nystiftet fagforening velge som venn og allierte?

Ikke lenge etter stiftelsen fikk Sporvognsreparatørenes Forening en forespørsel fra De Norske Sporveisfunksjonærers Forbund om de ikke ville slutte seg til. Sporveisforbundet var etablert to år tidligere av betjeningsforeningene på Blåtrikken og Grøntrikken, og hadde siden blitt forsterket med betjeningen på Holmenkollbanen og ved Kristiania kommunale sporvei.

Reparatørene diskuterte spørsmålet første gang høsten 1900. Etter en lang diskusjon ble saken først utsatt, men den 1. februar 1901 meldte de seg inn i sporveisfunksjonærenes forbund. Tvilen var likevel stor. Var det virkelig her de hørte hjemme?

Det var selvfølgelig mye positivt i organisere seg

sammen med andre sporveisansatte. Sporveisfunksjonærene var også svært flinke organisasjonsfolk. På Blåtrikken sto i 1898 kun 6 av selskapets 110 funksjonærer utenfor, og direksjonen var også villig til foreningen. Forholdene var noe vanskeligere ved Grøntrikken, men også her sluttet to tredjedeler av betjeningen opp om fagforeningen.

Funksjonærene viste seg også tidlig som tøffe og kampvillige karer. På sensommeren 1898 sto Kristianias sporvogn for første gang i Kristiania på grunn av streik. Etter tre dagers stans gikk sporveisselskapene stort sett med på de streikendes krav. Resultatet ble et felles lønnsregulativ for alle ansatte ved Kristiania sporveisselskap, Kristiania elektriske sporvei og Holmenkollbanen. Også verkstedarbeiderne ble omfattet av regulativet. Lønningene deres ble liggende mellom 960 og 1400 kroner i året.

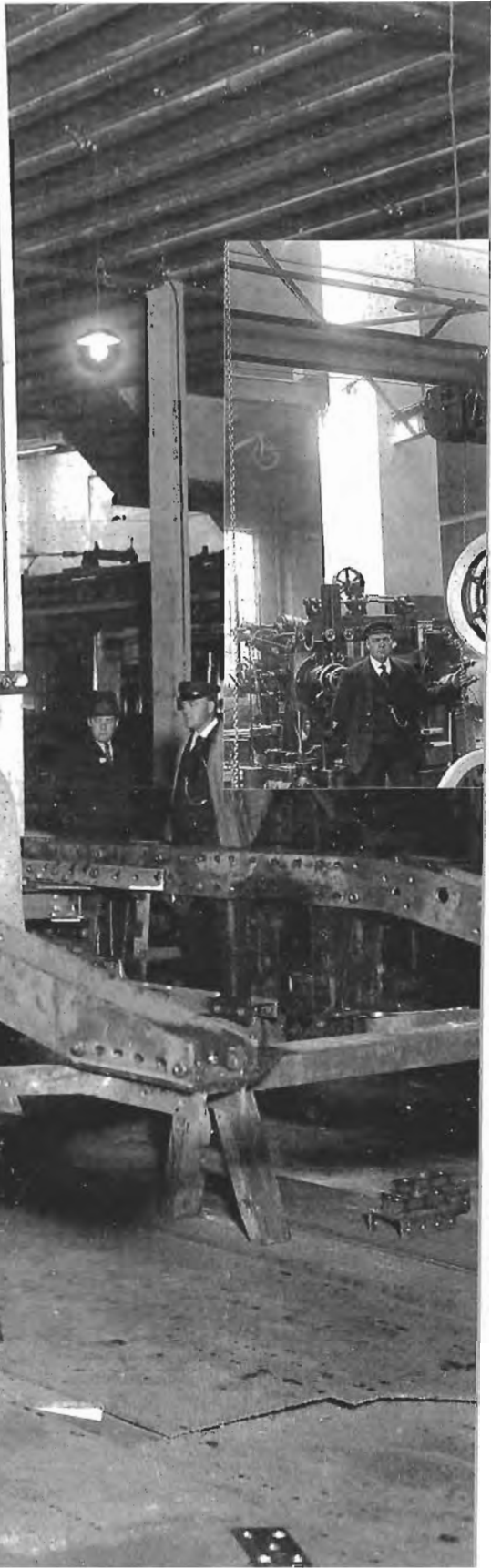
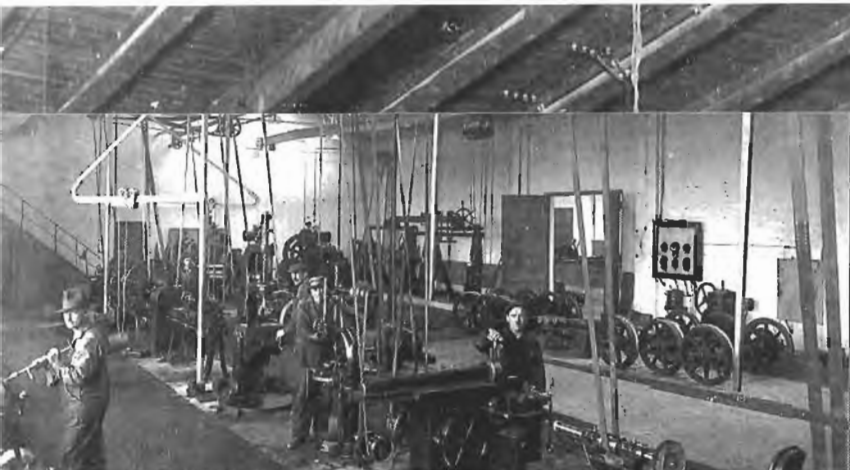
Ulike klasser

Men det var også grunn til skepsis. Sporveisfunksjonærene var stort sett rekruttert fra den lavere middelstand, og deres sosiale posisjon ble oppfattet som høyere enn industriarbeidernes. Dette kom til uttrykk gjennom en viss småborgerlig stolthet hos de uniformerte, velkleddes funksjonærene i forhold til de med oljeflekket blåtøy. Funksjonærene tjente også mer enn reparatørene. Når funksjonærene forhandlet om lønn sammenlignet de seg med offentlige funksjonærer innen posten, brannvesenet og politiet, grupper som var fremmede og eksotiske for verkstedarbeiderne.

Det fantes også en politisk motsetning. Det første spede initiativet til organisering av sporveisfunksjonærene sprang ut av Arbeidersamfundet i Kristiania, den gangen et støttepunkt for partiet Venstre. Funksjonærene var i stor grad bondegutter med underoffisersutdannelse, en gruppe som alltid hadde vært blant Vestres sterkeste støttespillere. Derfor var også mange av forbundets tillitsvalgte aktive venstremenn. Ved valget i år 1900 forsøkte Sporveisforbundet å bli representert på Stortinget gjennom Venstre. Året etter



Vognkasse og understell skilles på Grøntrikkens verksted. Bildet er tatt tidlig i 20-årene.



ble det foreslått å melde forbundet kollektivt inn i Venstre.

Den nyinnmeldte reparatørforeningen fikk denne problemstillingen rett i fanget. Reparatørene var i tvil om de burde ta opp politiske spørsmål i det hele tatt, men åpnet noe nølende for å behandle også slike saker på møtene. Og da åpenbarte det seg raskt en samstemmighet om at de i hvert fall ikke ville ha noe med Venstre å gjøre.

På et medlemsmøte i mai 1901 var en representant fra Sporveisforbundet til stede. Han presenterte et forslag om å slutte seg til Venstre ved årets kommunevalg, men møtte sterk motbør fra forsamlingen. Møtereferatet forteller at "flere talere hadde ordet og framholdt nødvendigheten av å slutte seg til Det norske Arbeiderparti for å forsvare felles interesser". Resultatet ble at forbundets forslag ble stemt ned med ni mot fem stemmer.

Arbeidsmann med floss

At to karer iført oljete arbeidsklær og matspann en høstdag i 1898 kom vandrende på Vaterland var ikke noe merkelig. Men at begge hadde flosshatt vakte mer oppsikt. Det var Marius Ormestad og svensken Anders Julius Dahl som skyndte seg fra verkstedet til en restaurant i Brogt. 17. der landsmøtet i Norsk Jern- og Metallarbeiderforbund ble avholdt. Det gikk ikke likere enn at 23 år gamle Ormestad kvikt og greit ble valgt til formann i forbundet, slik at delegatene med god samvittighet kunne konsentrere seg om avkokt torsk med øl og dram til. "Kanskje det var på grunn av flosshatten" skrev Ormestad ironisk senere. Særlig mye erfaring hadde han i hvert fall ikke.

Så var heller ikke forbundet særlig mye å holde styr på. Kun åtte foreninger med til sammen 474 medlemmer var med. Den samlede inntekt for året 1897 var kr. 724,96. Det fantes en kassabok, en forhandlingsprotokoll og en haug med løse brev; men ikke noe arkiv og heller ikke noe kontor. "Hovedinntrykket av landsmøtet var at det hele stell, den hele organisasjon var usseldom, dens ledende menn på få nær forsakte og tilvennet med den herskende slendrian. Alle var enige om at det gjaldt et tungt løft, men ingen hadde lyst til i gjerning å følge sine talemåter." Slik oppfattet Ormestad stemningen på landsmøtet.

Marius Ormestad gikk løs på regnskaper og statistikk på nettene etter ti timers hardt kroppsarbeid. "Det blev bokstavelig talt å begynne med to tomme hender. Det var så å si ikke engang penger til frimerker i forbundskassen, så vi måtte begynne å låne av avdelingene. Av den grunn gikk jeg ofte selv med brever og pakker, falsset og utdelte fagbladet egenhendig o.s.v." For alt dette fikk han 30 kroner måneden i "lønn". I

lengden kunne dette selvsagt ikke fungere, og våren 1899 ble han ansatt som forretningsfører i hovedstilling. Marius Ormestad var dermed den aller første fastlønnte heltidsansatte tillitsmann i norsk fagbevegelse.

Ormestad møter sporvogsreparatørene

Dermed var det ut for å rekruttere medlemmer. I førstningen gikk arbeidet tregt. Et agitasjonsmøte for fire fabrikker på østkanten samlet elleve frammøtte, ti av disse var allerede organisert. Høsten 1901 kom det én tilhører til et møte i Stavanger. På samme tid ble Ormestad også invitert til generalforsamlingen i Sporvogsreparatørenes Fagforening for å holde foredrag om fagorganisasjonen.

Ormestad hadde startet sin yrkeskarriere i smedelære, men etter kort tid droppet han smia og ble elektrikerlærling og instrumentmaker på Elektrisk Bureau. Slik beskrev han selv sine første arbeidsår:

"Vi var et kuld ungdom i et nytt yrke (elektriciteten) og vi følte os ikke trykket av daarlig tradition og haapløshet. Pengeløse var vi, men glade og vi følte ikke arbeidet som nogen forbandelse. Vi hadde adskillige "interesser" og fandt som følge herav arbeidstiden for lang (6-6) og lønnen for liten (kr. 4.80) pr. uke. Og dog skaffet vi os mangen en glad aften hvor diskussionen gik høit om alt som "rørte sig i tiden". Det var i grunden en herlig tid og den førte os over i det positive arbeide for bedre arbeidsbetingelser. Især var det arbeidstidens forkortelse som interesserte."

Dette var en kar som snakket samme språk som sporvogsreparatørene! Han var heller ingen venstre-mann, men samme året valgt som nestleder i Arbeiderpartiet. Kanskje dette Jern- og Metallarbeiderforbundet kunne være noe?

Sporvogsreparatørene bestemmer seg

Interessen for den nye fagforeningen var ikke direkte imponerende. Høsten 1901 ble et møte utsatt fordi bare åtte mann var møtt opp. I februar året etter var bare sju til stede, men møtet avholdt likevel. Her ble for første gang forholdet til Sporveisforbundet tatt opp. Foreningens representant til forbundet, C. Gundersen, hadde foreslått utmelding. Uheldigvis kom han ikke på møtet, ei heller på generalforsamlingen rett etter. Dermed ble saken strøket av kartet. Men i desember 1902 ble det satt ned en komité for å undersøke



"Jerndiktatoren"
– Marius Ormestad

hvilket fagforbund som var det beste for forbundet. Komiteen besto av Gundersen, Martin Østgaard og forhenværende kasserer Bjerke.

Høsten 1903 valgte reparatørene å melde seg ut av Sporveisfunksjonærenes forbund og inn i Norsk Jern- og Metallarbeiderforbund. Det var flere årsaker til denne beslutningen. Sporveisforbundets venstretilknytning hadde blitt mer og mer uspiselig. I mars hadde foreningen fått en henvendelse om å velge en representant til Venstres hovedstyre, men dette gikk ikke medlemmene med på. De kunne ikke se at de hadde meldt seg inn i noe politisk parti.

På samme tid var Marius Ormestad i ferd med å få skikk på Jern og Metall. Medlemstallet var tidoblet, og forbundet fikk mer og mer karakter av et skikkelig landsforbund. Det var blitt orden på økonomi og administrasjon og det var etablert reise- og arbeidssledighetskasse samt forsikringskasse. Våren 1903 vant forbundet en større lønnsstreik i Bergen. «Vort krigsmateriel blev prøvet og det viste sig at fungere udmærket», skrev forbundets fagblad Jern- og Metallarbeideren fornøyd.

Medlemskapet i Jern og Metall skapte klarhet om politisk og organisatorisk tilhørighet for sporvognreparatørene. I juli 1904 meldte foreningen seg mot én stemme inn i Det norske Arbeiderparti. Året etter ble Jern og Metall og foreningen tilsluttet Arbeidernes Faglige Landsorganisasjon. Som krone på verket ble det kjøpt inn en fane. Fanen hadde tidligere tilhørt en sangforening, men var blitt malt om og pyntet og riktig fin. En sporvogn under reparasjon var avbildet. På baksiden var et norsk og et rødt flagg. Fagarbeider-

stoltheten ble ekstra markert med et motoranker som toppstykke. Etter mye diskusjon ble følgende motto valgt:

**Naar vi staar i sluttet lag,
vinder vi vor fælles sag.**



Understell fra gammel sporvogn.

Alle overenskomsters mor

Marius Ormestad fikk økenavnet «jerndiktor» mest for spøk, men som de fleste økenavn hadde også dette en kjerne av sannhet. Ormestad ønsket at fagforeningene skulle gi avkall på sin selvbestemmelsesrett til fordel for en sterk og disiplinert forbundsmakt med seg selv som øverstkommanderende. Demokratiet skulle ivaretas av landsmøtene, men ellers skulle forbundsledelsen avgjøre på vegne av alle. I dette sentralistiske systemet – som ble en mal for oppbyggingen av landsorganisasjonen – var Ormestad general.

Han benyttet seg også av en gjennomført militær ordbruk med betegnelser som «felttogsplaner», «hjelpe-tropper», «desertering» og «mobiliseringsordre».

Et viktig mål var å lage en fellesoverenskomst med arbeidsgiverne som grunnlag for høyere lønn og ordnede akkordforhold. Etter en rekke kamper med arbeidsgiversiden klarte forbundet å oppnå dette i 1907. «Apriloverenskomsten» innebar at fagorganisasjonene og arbeidsgiverne anerkjente hverandre gjensidig. Dette var det første historiske kompromisset mellom arbeid og kapital i Norge. Arbeiderne fraskrev seg retten til å gripe inn i den kapitalistiske utviklingen, men krevde del av utbyttet i form av økte lønninger og kortere arbeidsdag.

Overenskomsten vernet på den ene siden arbeiderne mot angrep fra motparten, men forpliktet også fagforeningene til å være «snille gutter». Forbundet fikk rollen som politi i forhold til rabulister i egne rekker. Avtalen ble en mal for mange av de tariffene som senere ble avtalt i andre forbund. Når de mektige arbeidsgiverne innen jern- og metallindustrien hadde gått med på en slik landsoverenskomst, var det lettere å få andre industriherrer med på noe lignende.

Apriloverenskomsten førte til betydelige lønnsøkninger og arbeidstidsforkortelser. Også sporvognreparatørene kom med i denne «Overenskomstenes Mor», selv om sporveisselskapene ikke var medlem av arbeidsgiverforeningen. Medlemsmøtet i foreningen vedtok forslaget til lønnsavtale, men bare en måned etter ble det vedtatt å søke om høyere lønn. Begrunnelsen var at lønnsnivået innen Norsk Jern- og Metallarbeiderforbund nå hadde steget så mye at sporveisverkstedene var blitt hengende etter.

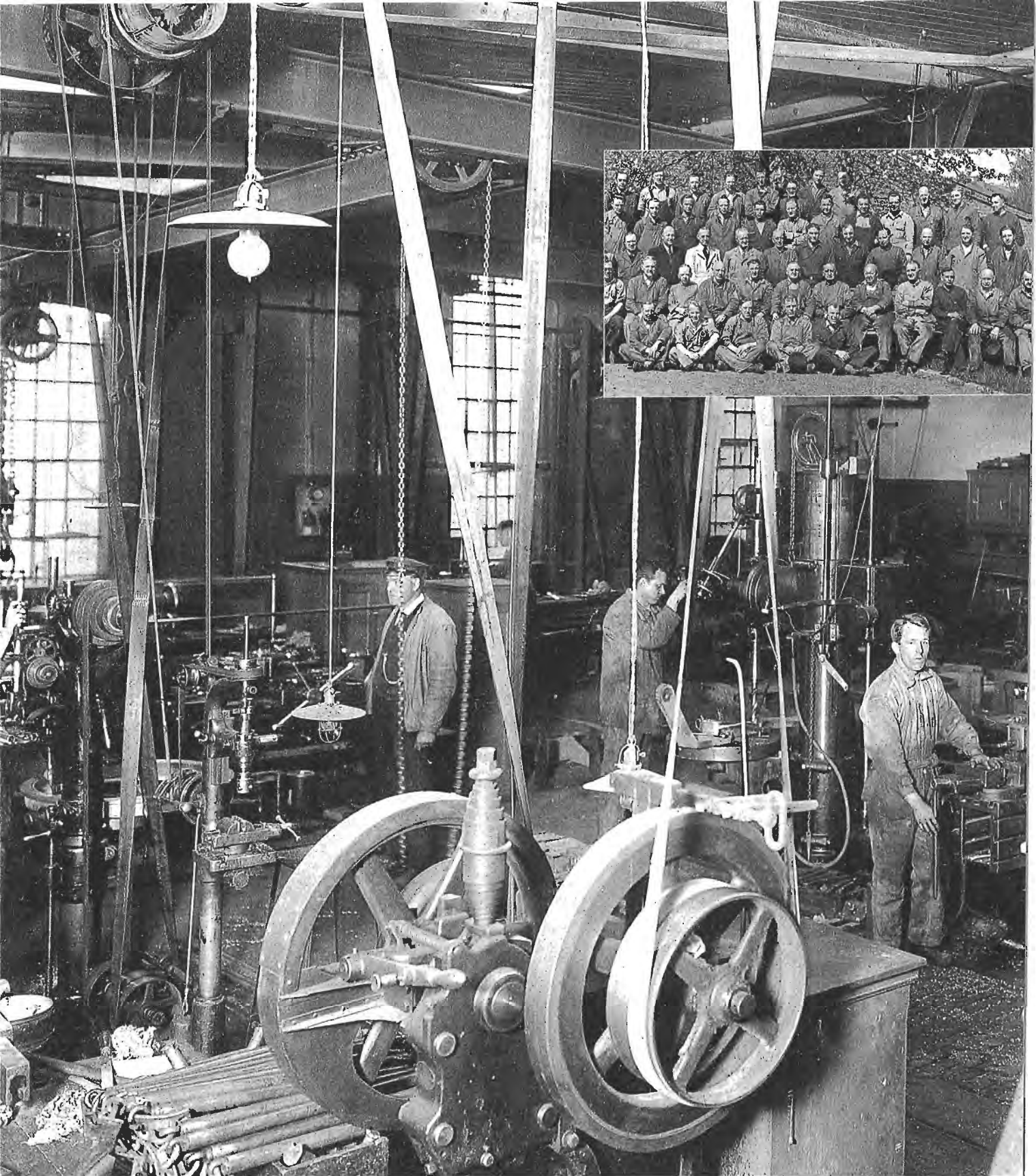
Det var klubbstyrene som skulle utarbeide lønnskravene og føre forhandlingene. Foreningen valgte sine aller første forhandlere. Kravene var 10 kroner for de med månedslønn. For timebetalte med mindre enn 40 øre var kravet 5 øre ekstra, for høyere lønte 3 øre. Nattarbeid skulle regnes fra klokka 8 om kvelden og betales med 50 prosent tillegg. Annet overtidarbeid skulle kompenseres med 25 prosent.

For første gang kunne sporveisarbeiderne kreve avtalefestede forhandlinger om felles lønn og arbeidsforhold. Til sammenligning kan nevnes at sporveisfunksjonærene samme år forsøkte å tvinge gjennom tariffforhandlinger, men direksjonene nektet å ha noe med Sporveisforbundet å gjøre. Funksjonærene var ikke sterke nok til å få sine krav igjennom, og måtte harmdirrende finne seg i at selskapene fortsatte med å la funksjonærene undertegne enkeltmannskontrakter.

Jerndiktoreren abdiserer

Etter innføringen av apriloverenskomsten så Marius





Ormestad sin oppgave som avsluttet. «De spredte fektningers tid er forbi», kunngjorde han. Landsoverenskomsten forelå, og forbundet var fullt utbygd. Nybyggingen var ferdig. «Vedlikeholdsarbeid» interesserte ham ikke, så på landsmøtet i 1909 trakk han seg som leder for Jern og Metall. Ormestad ble sekretær i Landsorganisasjonen, og senere sjef for Oslos trygdekasse.

Historikeren Gunnar Ousland oppsummerer Ormestads rolle på følgende måte i LO-historien «Fagorganisasjonen i Norge»: «Det var et nytt kull av fagforeningsmenn som omkring 1905 – 1907 var kommet i forgrunnen både i forbundene og i Landsorganisasjonen. Den betydeligste av dem alle var Jern- og Metallarbeiderforbundets formann, M. Ormestad, en fagforeningsmann i europeisk stil. Han innførte den moderne fagorganisasjons metoder og systemer hos oss og skapte et forbund i så faste former og med så sterk struktur at det ble et mønster for alle andre. Selv lenge etterat Ormestad fratrådte dets ledelse, fortsatte forbundet under skiftende former å arbeide etter hans systemer og i hans ånd.»

Ousland rangerer Ormestad foran for eksempel Landsorganisasjonens formann gjennom 20 år, Ole O. Lian, når det gjelder betydning. Det falt seg altså slik at Sporvognsreparatørenes Fagforening i sine første leveår fikk kraftig drahjelp av det aller ypperste forbundet innen norsk fagbevegelse.

Store framskritt

Jern og Metall-tiden ble en framgangsrik periode for sporvognsreparatørene. Sporveisselskapene gikk godt, de bokførte verdiene steg, aksjonærene fikk jevnt og trutt et utbytte på mellom 6 og 10 prosent. Passasjertallet økte fra 1906 til et maksimum på over 90 millioner i 1919. Utviklingen gikk så fort at selskapene i 1914 ikke fikk ansatt tilstrekkelig med nye folk til å

holde tritt med trafikkveksten. Det var særlig den store utstillingen på Frogner i anledning hundreårsdagen for riksforsamlingen på Eidsvoll, som medførte ekstra trafikk. Direksjonene forsøkte å pålegge konduktørene og vognførerne overtid på de få frisdagene de hadde. Dette fikk begeret til å flyte over for den overarbeidede betjeningen, og åpnet for en av de bitreste arbeidskampene i Kristianias historie.

Reparatørene stilte seg solidariske og sendte følgende vedtak til sporveisselskapene: «I forbindelse med den oppståtte sporveiskonflikt holdt sporveisreparatørene møte den 20. juli, og besluttet under hensyntagen til den oppståtte situasjon ikke å kunne ha noen befatning med inn- og utkjøring av motorvogner, eller utkjøring av tilhengervogner, og for øvrig all reparasjon av vogner ute på linjen. Som begrunnelse for dette skal anføres at vi i de tilfelle hvor vi har utført slikt arbeid etter konflikten brøt ut, gjentatte ganger har vært utsatt for sjikane fra publikums side. Vi ble således utskjeldt for streikebrytere, og ellers utsatt for krenkende tilrop.»

Men ellers førte veksten til bedre og mer moderne arbeidsforhold for arbeiderne. Nye, sentralfyrte verksteder av mur kom på plass, og vognmateriellet ble mer moderne og hensiktsmessig. I januar 1912 inngikk foreningen sin første egne overenskomst med Grøntrikken. I 1917 gikk selskapene med på at alle fast ansatte arbeidere skulle ha to ukers ferie. Og to år senere kjempet jern- og metallarbeiderforbundet gjennom åttetimersdagen. Arbeidsgiverne turte ikke annet «hvis man vilde haabe paa fortsat ro og social fred».

Arbeiderbevegelsen hadde fått gjennomslag for et av sine mest grunnleggende krav. Nå besto ikke døgnnet lenger kun av å jobbe og sove, man hadde også tilkjempet seg fritid. Ved inngangen til tjueårene ga dette livet et helt annet perspektiv.



Anleggsarbeiderne: Sees, men ikke høres

I Sporveiens 100-års historiebok fra 1975 fortelles om den høytidelige åpningen av den elektriske sporveien for «honoratiøres og andre» den 2. mars 1894. Det var jubel, flagging og store menneskemengder langs traseen for å bivåne det «smukke materiell». Innbudte gjester ble servert en «splendid lunsj» med en rekke skåltaler. Statsråd Hans Nysom – ordfører i Blåtrikkens representantskap – skålte for Kristiania kommunes autoriteter. Ingeniør Heyerdahl skålte for de nærmeste samarbeidspartnere, ingeniørvesenet, telefondirektøren og politiet, mens borgermester Christie talte for sporveisselskapets stiftelse. Kort sagt, de fyllet hverandre.....

Sannsynligvis var det svært få anleggsarbeidere med i det lystige lag, selv om mange manns hardt kroppslig arbeid 12 timer om dagen i ni måneder var årsaken til at Aftenposten kunne oppsummere kjøringen på åpningsturen som «behagelig, jevn og uten rystelser, i alle deler tilfredsstillende». I Kristiania elektriske sporveis jubileumsbok fra 1919 står anlegget fra 1894 beskrevet i detalj, både skinnegangen, kjøretråden, kraftstasjonen og vognmateriellet. Men ingen ting står nevnt om de som bygget det hele. Derimot ble det trykket et pittoresk gruppebilde av arbeidslaget poserende på skinnegangen. Staute karer med slegger og spett og rallarhatter.

Sporveisarbeiderne blir lurt

Arbeiderne skulle tydeligvis sees, men ikke høres. Nå var jo ikke disse karene ansatt i sporveisselskapet i det hele tatt. Blåtrikkens ledelse hadde satt bort hele oppdraget til ingeniørfirmaet H. W. Wessel, det samme som hadde stått for skinnelaggingen til hestesporveien. Det var vanlig i anleggsvirksomhet over hele verden – og særlig ved bygging av jernbane – at entreprenører fikk slike oppdrag på kontrakt til en fast pris. Så var det opp til disse «kontraktørene» å organisere arbeidet og skaffe arbeidsfolk. En kontraktør som holdt kostnadene nede kunne tjene seg en formue.

Kontraktørene benyttet mange skitne triks for å slippe å betale arbeiderne det de hadde krav på. Noe av det verste var det såkalte *redskapstrekk*. Prinsippet var at arbeiderne selv skulle dekke den verdiforringelsen redskapen gjennomgikk under bruken. Flere hundre kroner kunne trekkes av på et par måneders oppdrag for slitasje på verktøy, trillebærer, traller og så videre. Ofte var materiellet sterkt nedslitt allerede ved oppdragets start, og var muligens allerede betalt ned flere ganger av arbeidere på andre oppdrag.

Leggingen av Kristiania elektriske sporveis skinnegang mellom Østbanestasjonen og Majorstuen ble påbegynt i juni 1893. Arbeiderne var blitt lovet en daglønn på kr. 2,75 for tolv timers arbeidsdag. Men, på den første lønningsdagen ble det andre boller. Først møtte ingen for å betale dem i det hele tatt. Tre timer måtte arbeiderne vente før kontraktøren dukket opp. Han opplyste da om at de likevel ikke ville få betalt per dag, men per meter lagt skinnegang. Dette medførte at betalingen ble langt lavere. I ett lag fikk arbeiderne kun utbetalt kr. 1,91 dagen, forteller avisa Social-Demokraten den 20. juni 1893. Altså fikk de bare 70 prosent av den lønna de var blitt forespeilet.

Anleggsarbeiderne hadde ingen organisasjon, ingen arbeidervernlovgivning og var ganske vergeløse når oppdraget var slutt. Men fem år senere – da arbeidet var i full gang med å legge dobbeltspor på trikke-linjene – etablerte arbeiderne på sporveisanleggene i Kristiania *Sporveisarbeidernes forening*. Foreningen ble innmeldt i «Det norske vei- og jernbaneforbund» – forløperen til Arbeidsmandsforbundet. Fram til århundreskiftet var det en enorm sporveisutbygging i hovedstaden, men så ble det raskt slutt på nye anlegg. Sporveisarbeidernes forening fikk dermed ingen lang levetid. Likevel er det artig å vite at det faktisk fantes en sporveisarbeiderforening allerede i år 1898.

Foreningen som ble vekk

En annen og nær beslektet forening så for øvrig dagens lys allerede året før. AS Holmenkolbanen ble etablert i 1896. Utgangspunktet var Majorstuen, og derfra skulle det i første omgang legges dobbeltspor opp til Slemdal, og deretter videre opp til Besserud. Så snart vårløsningen var over skulle arbeidet settes i gang.

«Selve banelegemet ble bygget av ingeniørene W. Stenersen og Høyer-Ellefsen» skriver Knut A. Nilsen i boka «Nordmarkstrikken». Selv om traseen gikk ganske greit gjennom åker og eng og skogholt uten fjellskjæringer og tunnelanlegg, må de to ingeniørene ha stått på ganske kraftig for å få bygget anlegget helt alene. Tankene går uvilkarlig til Brechts dikt «En lesende arbeiders spørsmål»: «Hadde de ikke en gang med seg en kokk?»

Selvfølgerlig gjorde arbeidsfolk arbeidet. Tidsplanen for gjennomføringen var stram, kun halvannet år, og det autoritære arbeidsjernet Albert Fenger-Krog satt på ryggen til kontraktørene for å holde tempoet oppe.

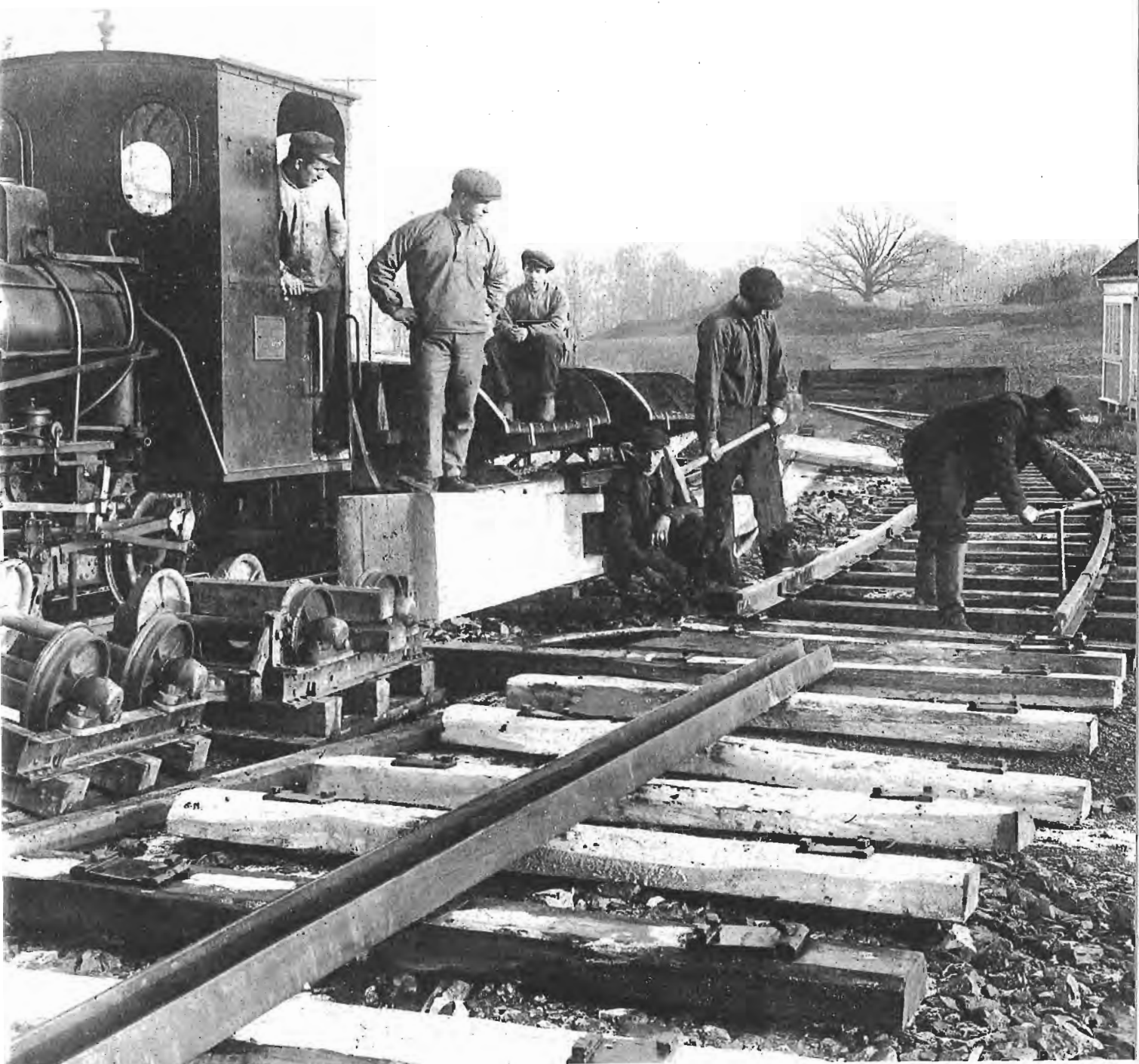


**Og dette stolte verket
som vi har fått i stand,
det er et minnesmerke
for hver ulykket mann.
Ti mangen der blev
gjemt i muld
og falt som offer for
det gull
hvormed de fylte kassen
til arbeidsherren full**

Vossebanevisa, 1881



Anlegg av dobbeltspor på Drammensveien ved Skarpsno i 1905.



Fenger-Krog hadde på åttitallet fått stipend for å studere billige og lette baner for lokaltrafikk, og var en av gründerne av Holmenkolbanen. Samtidig var det jobbetid i Kristiania, og det var mangel på anleggsarbeidere. Arbeiderne mente at dette kunne utnyttes til å kreve høyere akkordsatser.

I 1897 ble derfor **Holmenkollens jernbanearbeiderforening** stiftet og besluttet innmeldt i vei- og jernbanearbeiderforbundet. Årsaken til navnet var at Holmenkolbanen gjennom konsesjonen ikke var definert som sporvei, men som jernbane. Arbeiderne klarte å få opp akkordprisene, men noen forening ville ikke entreprenøren ha. Det var særlig ett av arbeidslagene som utgjorde kjernen i den nye fagforeningen, og som hadde fått med seg de andre på å organisere seg. Ingeniørene slo til mot foreningens senter ved rett og slett å si opp hele dette arbeidslaget. Dermed var organisasjonen knekket ved Holmenkollbanen. Entreprenøren syntes altså det var viktigere å kvitte seg med foreningen enn å holde på arbeidskraften, selv i det vanskelige arbeidsmarkedet som var. Så ble da også banen ferdig et halvt år senere enn planlagt.

Høyer-Ellefsen

La oss dvele litt ved den ene entreprenøren. Sigurd Høyer-Ellefsen var utdannet ingeniør i Tyskland. Mange av de største entreprenørene som slo seg opp i Kristiania for hundre år siden var ingeniører som hadde studert i utlandet og lært seg nye teknikker og nye organisasjonsformer. Driftige Sigurd spesialiserte seg på grunnarbeider, og etablerte et firma med hakker og spader, hester og kjerrer. Da byggeboomen før århundreskiftet var på det sterkeste, hadde firmaet over hundre hester. Det ble ett av de største entreprenørselskapene i landet, men samtidig blant de mest forhatte av arbeiderne – kjent for sine luselønninger.

I 1903 var Høyer-Ellefsen med på å starte Kristiania Entreprenørforening, som skulle virke for «en utstrakt bruk av Kontraktørsystemet ved Udførelse af offentlige og private Arbeider, at varetage entreprenørens interesser lige overfor Arbeidsgivere og Arbeidere, samt arbeide for at hæve Standen og Systemets anseelse i det almene Omdømme».

Men kontraktørsystemet ble mer og mer forhatt i opinionen, og var i praksis på vei ut, i hvert fall fra jernbaneanlegg. Da Høyer-Ellefsen fikk et større oppdrag av staten i 1905, slo Kristiania Stein-, Jord og Sementarbeideres forening fast at «grovarbeiderne i Kristiania lider under et utplyndringssystem av verste slag» og at «det er en hån mot arbeiderne at dette firma blir overdradd Statens arbeider».

Anleggsarbeiderne

Arbeidslagene besto nok av ulike typer mennesker. Det fantes ekte «rallarer» eller «renhårig slusk», profesjonelle jernbanearbeidere som reiste fra anlegg til anlegg og som kunne kjennes igjen på sin dialekt med mye fagterminologi iblandet svenske kraftuttrykk. Disse hadde store fagkunnskaper og sterk yrkesstolthet. Derneft var det mange bondegutter som tok arbeid ved siden av gårdsdriften. Til slutt kom løsarbeiderne, folk som tok det arbeidet de kunne få. Disse ble ansatt og avskjediget etter behov, med ussel daglønn. Norsk Arbeidsmandsforbunds første formann beskrev løsarbeidernes kår på følgende vis i 1888:

«At de meste av hans arbejde er strengt og helsenedbrydende, kan man forstaa, naar man vet, at han må færdes ude i alslags vejr, i regn som i solskin, i kulde som varme. Ofte maa han staa nede i dybe grave og lempe lere over hovedet paa sig, som han staaar sivende vaad på benene hele dagen, da hans knappe dagløn i de fleste tilfælde ikke gir ham raad til at anskaffe sig vandtæt fodtøj. Og naar han saa træet og udmattet en gang imellem finder for godt, at rette ryggen, har han straks øjnene fra en entreprenør eller en dertil ansat formand hvilende paa sig....»

Levemaaaden. Den bestaar for det meste av smør og brød med en tynd kaffe som drikke... Men der kommer ogsaa tider, hvor han ikke en gang kan skaffe sig til den familie denne usle næring; nemlig: naar han er arbeidsløs. Ti det er kun undtagelsesvis, at en løsarbejder er saa heldig at have jevn beskæftigelse hele aaret igennem....»

Den første pensjonen

I 1896 vedtok bystyret i Kristiania at ingeniørvesenet skulle ansette en fast arbeidsstokk på 155 mann. Disse skulle ha tre måneders oppsigelsestid, lønn under sykdom, ferie og obligatorisk medlemskap i den kommunale sykekassen og pensjonskassen. Kommunen ønsket pålitelige og stabile arbeidere, og ikke en sammenrasket gjeng løsarbeidere. Vi får tro at mange anleggsarbeidere etter hvert havnet i fast arbeid som kommunearbeidere, i veivesen, vannverk eller lysverk. Noen fikk også jobb som sporveisarbeidere.

Familien Larsen er et godt eksempel på denne utviklingen. Den 25. juli 1902 skrev Kristiania kommune et brev til **Hr. arbeider Jørgen Larsen, Kristiania veivæsen:**

”Man tillater sig herved at meddele, at der i henhold til repræsentantskabsbeslutning af 3. decbr. 1896 tilkommer Dem en pension, stor kr. 400 aarlig, der udbetales hos kemneren efterskudsvis pr. maaned.”



Tittelen på brevet var **Pens. No 1**. Jørgen Larsen var blitt det aller første medlemmet i Kristiania kommunes pensjonskasse!

Jørgen Larsens sønn **Leonard**, var smedmester i Oslo vegvesen, før **sønnesønnen Ørnulf** ble brolegger i Sporveiens baneavdeling. **Sønnesønns sønnen Otto** var oppsynsmann ved baneavdelingen på trikken da han gikk av med pensjon i 1979.

– Jeg begynte ved baneavdelingen i 1936, fortalte Otto – men på den tida var det ikke uvanlig at en gikk som sesongarbeider i årtier, så jeg søkte meg straks over i trafikkavdelingen. Der skulle det – etter hva jeg ble fortalt – gå "bare" 4-5 år før en fikk fast stilling. Og allerede sommeren –36 ble jeg trafikkbetjening. I trafikken arbeidet jeg til 1949, da kom jeg tilbake til baneavdelingen der jeg skulle bli resten av mitt yrkesliv. Først var jeg 7 år banearbeider, så 7 år baneformann og siden oppsynsmann.

Også Otto Larsens to sønner var såvidt innom Sporveien, men valgte seg siden andre yrker i livet.

Ut i forstedene

De store anleggene var temperaturmålere på hvor det ble satset i samfunnet. Slik var det logisk at i tidssrommet fram mot århundreskiftet – da Kristiania vokste opp på rekordtid og trengte kommunikasjoner – ble mange kilometer skinnegang lagt for bysporveien. Tiden rundt århundreskiftet var en gullalder for sporveisutbyggingen, selv om veksten fortsatte helt til en foreløpig topp i 1919. Da ga stagnasjonen i befolkningstallet og økonomiske kriser med påfølgende arbeidsledighet færre arbeidsreiser og mindre penger til å betale trikkebilletter for blant vanlige folk. Passasjer-tallet gikk ned.

Sporveisselskapene mente at nedgangen kun var midlertidig, og fikk for så vidt rett. Aldri har så mange mennesker i Oslo reist med sporvogn som under okkupasjonen i fra 1940 til 1945. Men bysporvogna – som var selve symbolet på dannelsen av storbyen – fikk på tjuetallet et varsel om at storhetstiden snart var over. Enkelte toneangivende personer snakket allerede da om at trikken tilhørte fortiden.

I nabokommunen Aker fortsatte likevel befolkningsveksten og boligbyggingen. Fokus ble nå i større grad rettet mot forstadsbanene. Holmenkolbanen ble forlenget til Frognerseteren i 1916. En kort sidelinje fra Majorstuen til Smestad ble åpnet i 1912. Smestadbanen ble i 1933 forlenget til Makrellbekken, og i 1935 helt til Røa. I 1934 var også Sognsvannsbanen klar til åpning. Lilleakerbanen ble koblet inn på bytrikkens nett i 1924, og siden forlenget ut til Bærum som et eget selskap A/S Bærumsbanen. På andre siden av byen åpnet Ekebergbanen i 1917. Siden kom også baner til Kjelsås, Sinsen og Oppsal.

Fra skinner til vei

På landsmøtet til Arbeidsmandsforbundet i 1928 ble en stor forandring i anleggsbransjen diskutert. Kanskje ville det ikke bli bygget flere jernbaner. For ikke å snakke om veksten i veitrafikken. Bil og buss truet med å sette jernbanen i skyggen. Arbeiderne hadde vært vitne til en enorm tyngdeforskyvning i bransjen de siste åra. En veldig vekst i biltrafikken førte til stadig nye veianlegg og økt vedlikehold av de gamle. Den herskende arbeidsledigheten ble forsøkt avhjulpet ved nødsarbeid på veianlegg, noe som satte ytterligere fart i utviklingen.

Jernbanearbeiderne måtte regne med å bli henvist til veiarbeid etter hvert som det ble mindre å gjøre i deres gamle bransje, mente de i forbundet. Og fikk rett. I 1928 hadde forbundet kun et fåtall organiserte medlemmer blant veiarbeiderne. Sju år senere var denne gruppa forbundets største. Av 220 tilsluttede foreninger var da hele 80 veiarbeiderforeninger.

Det var anleggsarbeiderne som kom først da sporveiene skulle bygges ut. Det var følgelig også anleggsarbeiderne som forlot scenen først, som et varsel om intet skal vare til evig tid, og at nå gikk en epoke mot sin slutt. I 1938 måtte sporveisdirektør Hjalmar Samuelsen forsvare seg på et møte i Oslo Arbeidersamfund mot aggressive og seierrike tilhengere av bil og buss som ønsket trikken vekk fra bygatene. De talte ikke trafikantenes, men privatbilistenes sak, var Samuelsen oppsummering.

Banearbeiderne lærer direktør Barth en lekse, men får selv svi....

«Med hensyn paa trafikens opretholdelse paa vinterføre tør jeg trygt si at selskapet (forøvrig sammen med Grøntrikken) stod som en absolut nr. 1. Ingen andre sporveie hverken i Europa eller annet steds har hat saa gode apparater (snepløge) til sneens bortskaffelse. Og trods den ganske betydelige snedebør i Kristiania har selskapets vogne under hele sin driftstid ikke staat stille et kvarter paa grund av sne, mens jernbaner og andre transportmidler ofte har maattet indstille paa grund av snehindringer.

Jeg erindrer saaledes en juledags morgen, da *intet* tog paa vestbanen kom frem fra Kristiania til Drammen, mens Kristiania elektriske sporveis vogne holdt rute fra første tog om morgenen og ikke stod stille 1 minut den hele dag. Der dannedes fra den tidlige morgen en kanal efter sporveisløjerne begrenset av høie snevægge paa begge sider. Denne kanal var praktisk talt den eneste farbare del av gaten. Her maatte baade gaaende og kjørende holde sig, indtil man lik skaffet folk og hester til at kjøre sneen væk.»



Snømåking på Holmenkollen-banen, fra århundreskiftet.

Slik skjøt direktør Jørgen Barth (utdannet jernbaneingeniør) i en artikkel fra 1919 med tittelen «Kristiania elektriske sporveis utvikling fra 1898 til 1913». Sporveisselskapene hadde ansvaret for å rydde snø i de gatene der sporvogna gikk. Det sier ikke så rent lite om tidens tenkesett i direksjonen at det utelukkende er *snøpløgene* man holder fram, og ikke dem som betjente maskineriet. Blåtrikkens «linjebetjening» – banearbeiderne og strømforsyningen – var ikke-eksisterende i direktørens jubileumsartikkel, til tross for at de tydeligvis måtte være svært villige til å stå på til alle tider for å holde sporene framkommelige.

«Sporveien sparte aldri sit maskineri men satte det beredvillig ind», skrev direktøren. Mye tyder på at selskapet heller ikke sparte særlig på sine ansatte. Men året etter at hr. Barth skrev sin panegyriske lovprisning til teknikken skulle han få en brutal påminnelse om at også snømåking var avhengig av mennesker. I 1920 brøt den mest omfattende sporveistreiken i historien ut. For første gang i historien sto vognførere og konduktører, reparatører og banearbeidere sammen i en lønnskamp som varte hele vinteren. Over 1000 mann handlet som én i ti uker.

Akkurat da trikkene stanset kom et voldsomt snøfall, som blokkerte gatene med svære snøfonner. Banearbeiderne hadde lagt ned arbeidet, og gatene der trikkesporene gikk ble raskt totalt uframkommelige. Streikevaktene blokkerte veivesenets snøplog så heller ikke de fikk måkt. Sporveisfolkene tilbød seg å heve blokaden mot snøbrøytingen hvis arbeidsgiverforeningen på sin side ville gi en uttrykkelig erklæring om at de avsto fra sine planer om å benytte streikebrytere. Dette nektet arbeidsgiverne, og dermed hopet snøen seg opp.

Sporveisstreiken grep forstyrrende inn i hele bylivet. Ikke nok med at ikke trikken gikk, mange av byens mest sentrale gater ble også uframkommelige for annen type trafikk. Slik lærte de streikende direksjonene en lekse: Det hjelper lite med flotte snøpløgere hvis ikke noen vil å kjøre dem. Likeledes viste streiken den betydning banearbeiderne hadde og har både for sporveisdriften og byen.

Banearbeid med barnesykdommer

De første banearbeiderne støter vi på allerede i 1875. Av hestesporveiens totalt 43 ansatte finner vi tre sporrensere eller banevoktere. I 1904 var arbeidsstokken ved Grøntrikken steget til 240 personer, derav 23 i tilknytning til sporanlegget. På Blåtrikken vokste antallet ved baneavdelingen fra 9 i 1894 til 24 i 1913. Ingen av disse var i utgangspunktet fagorganisert.

Linjebetjeningen strevde i sporveienes første år med en rekke barnesykdommer på anlegget. Kristiania hadde fått det sekstende første elektriske sporveisanlegget i verden, de fleste andre lå i USA, og erfaringene med denne typen drift var begrenset. Det var derfor nok av faglige utfordringer i jobben, som ellers både var tung og heller ikke ufarlig.

Skinnegangen lå i hestesporvognas tid oppå gatelegemet. Tyngre vogner førte til tyngre skinner, og disse ble gravd ned. I den elektriske trikkens første år ble det lagt gatestein kun inntil skinnestrengene, mens det ellers ble brukt makadam – valset pukkstein. Dette dekket ble slitt mye raskere enn steinen, og førte til et svært uregelmessig dekke. Løsningen ble å bruke gatestein over det hele, med sementvelling i mellom.

Banearbeiderne hadde også mye problemer med sammenskjøtingen av skinnene, som ved århundreskiftet ble foretatt med jernlasker festet med seks bolter. Men allerede i 1902 ble skinneendene sveiset med thermitveising. Etter en del prøving og feiling ble denne metoden ganske god, men likevel forekom stadige skinnebrudd. Skinnegangen måtte også slipes for å få vekk rifledannelser på skinnehodet. Blåtrikken anskaffet i 1913 en slipevogn etter modell fra



Frankfurt. Denne slapte skinnegangen ved hjelp av en smergelskive. Slipinga foregikk i langsomt tempo, og fant derfor sted om natta.

Rallarar får fast jobb

Linjebetjeningen var en broket gruppe, både med hensyn på fagkunnskap og også ansettelsesforhold. Mange startet sitt ansettelsesforhold som sesongarbeidere; anleggsarbeid om sommeren og snøbrøyting om vinteren. Arbeidet var stort sett manuelt og krevde så mange mann at Sporveien vanskelig kunne ha alle i sitt brød hele året. Men for en dyktig sesongarbeider kunne det etter en tid vanke tilbud om fast ansettelse.

Det var ikke uvanlig at anleggsslusk benyttet denne måten til å få seg fast arbeid. En av disse var sunnfjordingen **Andreas Refsdahl**, født på selveste julaften i det herrens år 1892. Refsdahl var i sin ungdom knyttet til anleggsvirksomheten hos de virkelige store entreprenørene. Han var ved Rjukan-anleggene og mange store anlegg langs Vestlandskysten.

I 1930-årene kom han til Oslo og fortsatte her med sitt spesialfag som skytebas på forskjellige byggeplasser. Tanken på fast arbeid og en tryggere eksistens ledet til at han søkte seg inn ved Oslo Sporveiers baneavdeling. Drømmen gikk i oppfyllelse, og i 1936 ble han sesongarbeider. I 1942 fikk han fast ansettelse, og Sporveien hadde sikret seg en flink og rutinert arbeider.

Slutten på historien er dessverre heller ikke utypisk. Etter et langt yrkesliv med tungt arbeid ble det ingen anledning til å nyte pensjonisttilværelsen. Andreas Refsdahl døde like før sin 66. fødselsdag etter et langt og smertefullt sykeleie.

Sporrensere og brolegger

Noen oppgaver var så enkle at hvilken som helst ukyndig kunne utføre dem uten synderlig opplæring. En slik type jobb var å renske spor. Sporrenseren fikk utlevert kost og spak som han rett og slett førte foran seg i sporet og rensket dette for skitt og løv og andre uhumskheter. I perioder med manko på folk måtte banemesteren dra ned på gassverktomta og plukke noen for dagen. "Du ser hederlig ut, du kan få være med og gå denna runden. Her er arbeidsdress, oppgjøret får du på kvelden." En monoton jobb, som i dag utføres motorisert.

Da hadde broleggerne et langt mer gjævt og ærefullt arbeid. Å være brolegger var ikke noe rutinearbeid. Det krevde erfarung og teft, og ofte kunne folk på gaten stoppe opp for å beundre broleggerne i arbeid, der de skapte intrikate mønstre rundt skinnegangen. For de øvrige banearbeiderne var broleggerne «juvelen i kro-

nen», drømmen var for mange å bli brolegger. En som klarte det var **Richard Johansen**:

Richard Johansen var født i Sandvika i 1893. Etter konfirmasjonen seilte han til sjøs inntil han fikk jobb ved Blåtrikkens baneavdeling høsten 1918. I begynnelsen var han med i forskjellige anleggsarbeider, men da han snart viste lyst og anlegg for brosteinsarbeid ble han penset over til broleggerne. Først var han såkalt «fremlegger» – det vil si den som langet stein til selve broleggerne – og så etter utstått læretid nådde han målet som fast brolegger i 1926. Siden var han brolegger gjennom alle anleggssesonger inntil pensjonsavgang i 1957.

Spenning til værs

De som arbeidet innen strømforsyningen var også å regne som en del av linjebetjeningen. Først etter krigen organiserte Sporveien denne virksomheten som egen avdeling.

I dagens samfunn søker mange spenning ved å kaste seg ut i fallskjerm, rafte i elver eller henge mellom himmel og jord i en gummistrikk. De første ledningsmontørene hadde nok av slike stimulanter i hverdagen. Ble det meldt om ledningsbrudd, tok karene en vanlig stige mellom seg, troppet opp på første trikk og kjørte så langt de kunne komme. Ved bruddstedet reiste de stigen opp mot tverrbardunen, og så var det å skjote det hele sammen ved hjelp av taljer og annet utstyr. En meget krevende og farlig arbeidsoperasjon!

De strømførende kjøretrådene hadde til å begynne med en beskyttelse over seg mot nedfallende telefontråder. Disse var laget av kløyvet bambus – såkalte tonkinstaver – som ofte falt ned og måtte byttes. Bambusen ble etter hvert byttet ut med jerntråd, men denne kortsluttet til gjengjeld strømmen ved avsporinger da trinsene på kontaktstangen slo opp i beskyttelsesnettet. Og avsporinger forekom relativt ofte, særlig ved innkjøring i kurver når det regnet og skinnegangen var glatt. Ved å løfte sikkerhetsnettet seksti centimeter, ble mange av disse kortslutningene unngått.

Blåtrikken skaffet seg etter hvert ei tårntralle som gikk på skinner. Denne var stasjonert på Majorstuen, og ble det feil på ledningen nede i byen, trillet den i susende fart nedover Bogstadveien og Briskeby. Innhentet de en sporvogn, lempet karene tralla av sporet – trillet den forbi – og opp på skinnene igjen.

Fra 1906 ble det brukt en tårnvogn trukket av hester. Tre år senere kom en slags tårnbil, for øvrig med jernbandasjer på hjulene slik at den holdt et forferdelig leven gjennom gatene. I 1914 ble den første hjulstigen konstruert og heklet etter en liten lastebil, men

først i 1938 fikk ledningsmontørene en «moderne» tårn bil til hjelp for seg.

Familien Falch

En familie som preget strømforsyningen helt fra starten og i hele sekstite år(!) var **familien Falch**. Kristian Falch senior begynte som Blåtrikkens aller første ledningsmontør i 1894, og holdt det gående i 41 år – da var han ledningsformann. Kristian hadde to sønner – tvillingene Kristian jr. og Gustav – og begge fulgte sin fars kjøretråd – det vil si at begge var i aktiv tjeneste i over 40 år, og begge ble ledningsformenn.

Gustav Falch ble ansatt som læregutt ved reparasjonsverkstedet på Majorstua i februar 1909, og var der et år før han gikk over «på ledningen». I 1913 fikk han lyst til å prøve noe annet, og dro til Rjukan for å være med på byggingen av Hydroanlegget. I 1916 kom han tilbake til Blåtrikken, der han slo seg ned for godt. Han ble formann i 1948, og fratrådte i 1957.

Kristian jr. var enegget tvillingbror, og dette var en medvirkende årsak til at også han kom inn i Sporveien. Kristian forklarte dette selv på denne måten til bladet «Lokaltrafikk»:

«Helt fra vi var smågutter var vi bestandig likt kledd, og det hendte hjemme at folk som kom på besøk ikke greide å skille oss ut, bare vi gikk ut av døra og inn igjen. (...) Gustav begynte på sporveien før meg, og arbeidet om natten sammen med far og endel andre. Så var det en natt han gjerne ville ha fri og fikk meg til å møte i steden. Det gikk fint, de andre merket ikke det minste.»

Nå var heller ikke arbeidslyset så mye å skryte av på den tiden, nattarbeidet fant sted i skjæret av oljelamper. Men «innbytteren» likte tydeligvis arbeidet, for også han ble ledningsmontør. Han ble imidlertid med over til Bærumsbanen da Blåtrikken ble en del av Oslo Sporveier i 1924. Der var han å finne i tårnet i mange, mange år.

Kløft i haka?

Alle sporveisarbeiderne har kløft i haka sies det. Det kommer av at dem lener seg så mye på spaden.

En historie tyder på at sporveisarbeiderne ufrivillig hadde «skylda» for den alminnelig utbredte oppfatningen om kommunearbeidernes noe trege arbeidstempo. I en bystyredebatt om lønningene til veivesenets arbeidere var et eksempel på arbeidernes dovenskap at noen bare satt og lekte seg med brosteiner nede i Rådhusgata. Nærinnere undersøkelser viste at det for det første ikke var kommunearbeidere, men sporveisarbeidere – og at de aldeles ikke lekte, men rengjorde steiner som hadde ligget i sement.

Ryktet for arbeidsskyhet ble uansett hengende ved banearbeiderne, og kunne nok være en belastning. Ragnvald Thoresen begynte som sporvognsreparatør under krigen, og likte seg ikke så veldig godt i Sporveien de første åra. Årsaken var det nedlatende stempelet de fikk som kommunearbeidere, særlig av funksjonærer og andre «borgerlige».

«Du som er i Sporveien behøver vel ikke å gjørra no du, sa folk. Det var på grunn av dissa som dem mente hang på spaden. Far min fortalte at det var sånn i jernbanen og. Han var smed der. Jernbanearbeidera hadde ikke noen brakker, og så kom dem i smia og spiste, for der var det da varmt rundt essa i hvert fall.

Det var en fullmektig som bodde på Stabæk, han var forresten litt låghalt og ivrig målmann. Dem erta'n litt med å legge Arbeiderbladet inn på skrivepulten hans. Da gikk han bort i vedakassa og henta to piner, og brukte dem til å bæra avisa ut i søplekassa så han skulle slippe å ta i blå'.

Denna fullmektigen pleide å fortelle far min at han syntes dissa jernbanearbeidera var så late, for hver gang han kjørte forbi med toget der, så sto dem på sia der og hang på spaden. Ja, villeru at dem skulle stå i sporet a, svarte far, for det var så dumt sagt. Jeg var med der nede på skinnegangen sjæl en tre sesonger, og da måtte baneformann jage folk vekk når det kom tog.»

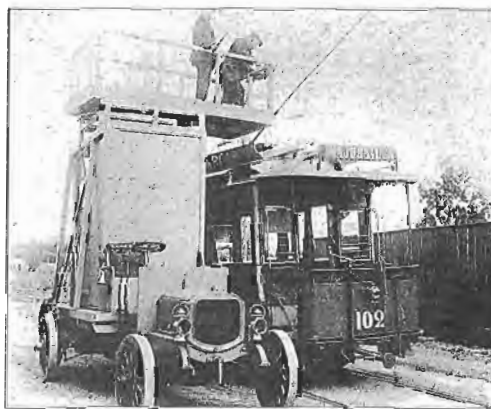
Sporveisarbeiderforeningen

Sporveisforbundets utrettelige forretningsfører, Erik Engbretnes Rudlang, hadde i mange år uten hell forsøkt å få banearbeiderne til å organisere seg. Slik oppsummerte han strevet i forbundets fagblad «Sporveisfunksjonæren»:

«Tiden var endnu ikke inde for dem til at træde ind i organisationens rækker. Imidlertid fandtes der dog inden deres midte av og til enkelte som ikke rigtig kunde slaa sig helt til ro med tanken paa for altid at



Ledningsformann
Christian Falch d. e.
Foto fra 1919.



Tårn bil
til ledningsarbeid, 1910.



bli staaendes utenfor organisationens ramme; men av disse var der helt indtil den senere tid altfor faa. De som lar det skure og lar hver dag ha nok med sin egen plage, var i avgjort flertal.»

Utbruddet av den første verdenskrig utløste en jobbetid uten like i norsk økonomi, noe som igjen presset prisene oppover i hurtigtogsart. Arbeidsfolk hadde det vondt mens spekulantene jublet. Under dette presset fant banearbeiderne ved Holmenkolbanen ut at de trengte en fagforening. 1. juni 1917 ble **Holmenkolbanens linjebetjenings forening** dannet med 23 medlemmer.

Det første foreningen foretok seg – foruten å melde seg inn i sporveisforbundet – var å invitere sine arbeidskamerater i de øvrige selskapene til massemøte. Her ble det bestemt å danne en felles forening for linjebetjeningen ved alle sporveisbedriftene i området.

Dette slo an, og den 21. juni ble det avholdt konstituerende generalforsamling med hele sytti fram møtte. En ny forening ble stiftet under navnet **Kristiania og omegns sporveisarbeiderforening**. Over hundre mann meldte seg inn. Sporveisforbundet hadde lenge ønsket seg overenskomst også for arbeiderne, men dette ble avvist av arbeidsgiversiden på bakgrunn av at de allerede hadde en avtale med Jern & Metall. Opprettelsen av banearbeidernes forening var derfor en viktig strategisk seier for sporveisforbundet.

Kort levetid

Foreningen skulle imidlertid få en kort levetid. I 1920 snudde de økonomiske konjunkturer i Norge. Vekst

og velstand blr avløst av krise. Arbeidsgiverne forlangte lønnsnedslag på 33 prosent for sjøfolkene, de samme som hadde seilt inn gigantiske formuer for rederne under krigen. Landsorganisasjonen besluttet å ta hovedslaget på sjøfolkenes tariffer, og kastet i 1921 120.000 arbeidere inn i en landsomfattende streik. Streiken skulle være en prøve på en mer radikal taktikk, men ble i stedet en alvorlig påkjenning for fagorganisasjonen.

Kombinasjonen av krise, arbeidsløshet og ettervirkninger av streiken knakk ryggen på en rekke fagforeninger i Norge. For de sporveisansatte var streiken i 1921 ekstra ugunstig. De hadde gjennomført en ti uker lang konflikt året før. Resultatet ble nederlag og tilbakeslag for sporveisforeningene.

Funksjonærene på Holmenkolbanen tok opp igjen arbeidet under streiken, og foreningen ble derfor ekskludert av sporveisforbundet. Kort tid etter ga også de ansatte på Ekebergbanen seg, og foreningen gikk i oppløsning. Den ferske sporveisarbeiderforeningen sto distansen ut, men brukte alle sine krefter på det. Den klarte ikke å drive videre etterpå, og sovnet stille inn.

Direksjonene i sporveisselskapene var tydelig på offensiven og hadde bestemt seg for å slå hardt tilbake for å demme opp for fagforeningsbevegelsen. Kanskje kan man si at direktør Barth og hans kumpaner fikk sin hevnn....



Utbedring av ledningsfeil, omlag 1919. Farlig arbeid!



Snørydningstog, omlag 1919. Byen klarte seg ikke uten.

Vognvaskerne – barske damer!

I tillegg til verkstedarbeiderne, anleggsarbeiderne og linjebetjeningen, fantes en fjerde gruppe sporveisarbeidere. Dette var vognvaskerne, som alle var kvinner.

Vaskingen av vogner foregikk for det meste om natten, og vaskekonene hadde liten kontakt med de øvrige ansatte. De hadde de elendigste arbeidsforholdene og den usleste betalingen. Den 1. juni 1913 organiserte de 28 vaskekonene på Blåtrikken seg i «Kristiania elektriske sporveis vaskebetjenings forening» med **Emilie Rønning** som formann.

Vaskekonene vinner en konflikt

Inspirert av foreningsdannelsen søkte vognvaskerne om et aldri så lite gasjepålegg, men dette ble meget ille mottatt av bedriftsledelsen. Den svarte med å si opp 21 vaskekoner med fratreddelse etter tre måneder. Bedriften begrunnet oppsigelsen med at de ville gå over til å benytte unggutter til arbeidet. Disse ville gjøre jobben for 3 kroner per natt, mens vaskekonene fikk 3,20.

Den nyopprettede vaskerforeningen svarte på provokasjonen med å melde seg inn i det svært så kampvillige sporveisforbundet, og lyktes å skremme selskapet såpass at de trakk oppsigelsene tilbake. Dette inspirerte igjen vognvaskerne i de øvrige sporveisselskapene til å organisere seg. Foreningen ble dermed utvidet under navnet **Sporveienes vognvaskerforening**.

Året etter forsøkte Blåtrikken seg på ny. 1. mai 1914 fikk vaskekonene ny oppsigelse, med virkning allerede etter fjorten dager. Det var den tidens «outsourcing» – bedriften hadde satt bort vaskingen til et rengjøringsfirma. Sporveisforbundet tok saken, arbeidet ble blokkert, men sporveisselskapet benyttet unggutter som streikebrytere. Etter en måned måtte forbundet true med å ta ut funksjonærforeningen i sympatistreik hvis ikke vaskebetjeningen ble tatt inn igjen.

Dette hjalp, oppsigelsene ble trukket tilbake, og vaskekonene fikk en overenskomst med blant annet 7 timers arbeidstid, fri hver 6. natt og fjorten dagers ferie med full lønn. Konflikten vakte oppsikt i og med at den ble en så stor seier for de lagorganiserte. En annen «landevinning» kom i 1916 da «samtlige faar utlevert et par træetøfler hvert aar som vedlikeholdes av selskapet.»

Vaskekonene følte nok at deres interesser best ble ivarettatt av funksjonærene. I 1924 gikk derfor vognvaskerforeningen inn som ei gruppe i Oslo Sporveisbetjenings forening, hvor de var representert på fast plass i styret fram til 1956, og hadde egen gruppe enda mye lenger. Det var liten tvil om at vaskekonene – som arbeidet på verkstedene – objektivt sett tilhørte sporveisarbeiderne. Historiske årsaker førte dem altså likevel inn i betjenings organisasjon.

Kvinnfolkarbeid?

Vaskekonene var en markant arbeidergruppe i Sporveien nesten helt fra starten. Da Blåtrikken startet virksomheten i 1894, inkluderte arbeidsstokken fire vaskere. Grøntrikken hadde i 1904 13 kvinnelige vognvaskere av totalt 46 ansatte ved vognhaller og verksteder. Antallet vaskekoner steg proporsjonalt med utvidelsen av virksomheten. I 1952 nådde bøtteballetten sitt definitive høydepunkt. Da hadde bedriften omlag 200 «rengjøringskvinner» totalt på sine lønningslister, i dette tallet var både vognvaskere og de som vasket kontorer, hvilehytter og så videre inkludert. Flere ble de aldri, og ut på sekstitallet var vaskestyren halvert.

Arbeidet var 100 prosent kjønnsdelt. Vasking var kvinnfolkarbeid, reparasjoner var for menn. Kvinnene jobbet stort sett på natta, men det gjorde også en del menn, særlig ufaglærte. Arbeidsforholdene var temmelig like, både med hensyn på arbeidstid og lønn. Vasking var ellers ikke noe lett arbeid, snarere tvert om. Et visst antall vogner skulle vaskes hver natt både utvendig og innvendig, og vinduer pusses. Arbeidsredskapen var primitiv, det var kost og bøtte og klut.

50 bøtter per buss

Mange av vaskekonene var enten gift med menn som var mye fraværende, sjøfolk, anleggsarbeidere eller lignende, eller de var enker. Som eneforsørgere med barn fant de det praktisk å jobbe om natta. En avjentene i bøtteballetten var **Fredrikke Meinhov**. Hun begynte på Vålerengen stasjon i 1928, og fortalte sin historie i «På Sporet» i 1972:

«Da jeg skulle underholde 4 mindreårige barn, syntes jeg at nattarbeide var det beste for meg, og dette likte jeg godt i hele 21 år til jeg måtte slutte på grunn av forkalkning i hofte og kne slik at det ble vanskelig å bære vannbøtter.

Det var bussene jeg ble ansatt ved, og den gang var det få og små busser, som mest gikk i utkanten av byen. Vi var ikke stor stab dengang, bare 6 kvinner til ren-





holdet som ble utført på Vålerengen vognhall, men det varte ikke så lenge før den første delen av den store busshallen på Bjølsen ble ferdig. Da kom det større busser på løpende bånd, og det var en trivelig tid, selv om det nok var slitsomt mange ganger. I regnvær og vårløsning var bussene mange ganger så sølete at det rakk ikke med 50 vannbøtter pr. buss, om den skulle bli ren og pen, for lakken utvendig skulle også vaskes, hvilket nu er blitt endret ved spyling.

Vi brukte dengang støvler med trebunner, som ofte føltes tunge, og med en vannbøtte i hver hånd måtte vi holde balansen på oljeglatt stengulv. Mange av damene var også så uheldige å falle ned i «gravene» og slo seg stygt mange ganger. Jeg var heldig i så måte. Gjennom mange år er jeg blitt kjent med mange kolleger og mange pussige opptrinn har jeg jo sett. Jeg husker særlig en aften da en av dem ankom i sin sønns musikkuniform og temmelig godt animert, men vi så jo ikke mer til henne etter dette. Det var mange kalde vintre før, og jeg kan godt huske at hele fork-lækanten nederst var full av istapper, men vi var friske og hadde godt humør.»

Barske damer

Forholdet mellom de mannlige og kvinnelige arbeidere var stort sett meget godt. Av og til for godt. For eksempel kan vi lese følgende i et møtereferat fra bussverkstedgruppa i 1931: «Da nattarbeider N.N. var blitt beskyldt for å ha sittet med en vaskekone på fanget og derfor fått oppsigelse, ville han at der skulle skrives til de forskjellige klubber at dette ikke var tilfelle. Dette ble enstemmig vedtatt». Det går ikke fram av protokollen hvorvidt N.N. fikk tilbake jobben.

Det er likevel ikke det erotiske aspektet som preget historiene om vaskekonene. De var åpenbart ikke primært søte og yndige småfrøkner, men tøffe arbeid-jern som hadde vært ute mang en vinternatt. Mange historier verserer om disse robuste skapningene som kunne være «like breie som høye» og som banna, jobba, drakk og sloss som menn; fortellinger preget av skrekkblandet ærefrykt. Et par episoder fra krigen understreker hvor tøffe disse jentene egentlig var.

Ei vaskekone på nattskiftet fikk telefon fra Ullevål sykehus. Mannen hennes var blitt overkjørt av en tysk bil og de hadde måttet amputert beinet hans. Den første reaksjonen hennes i telefonen inne på verkstedskontoret var følgende: «Ja, jeg kan for faen ikke skaffe'n noe nytt bein.»

Max Manus forteller i sin bok «Mitt liv» om en episode fra sabotasjeaksjonen mot tyskernes flyfabrikk i bussgarasjen på Bjølsen:

«Nr. 24 sa fra til vaskekonene at om tre minutter ville bygningen fly i været, og da fikk de det ganske travelt. Men en av dem ville ikke ut før hun hadde hentet tobakken sin, som hun hadde i garderoben. De kan være pakkern så kalde disse kvinnene.»

Denne historien vitner nok både om hvor barske damene var og om hvor verdifull tobakk var under krigen.

En kost i...

Damene var stolte av det arbeidet de utførte, selv om en og annen reparatør av og til kunne rive seg i håret av den gavmilde vannbruken på ømfintlig elektrisk apparatur. Men ingen skulle fortelle vaskekonene hvordan de gjorde jobben sin uten at de risikerte å bli kastet ut tvert. Få formenn turde også å komme med innvendinger.

Legendarisk er historien om da Sporveien etter krigen opprettet en avdeling som skulle drive med tidsstudier. En funksjonær fra hovedkontoret kom opp på Bjølsen for å finne metoder til å rasjonalisere vaskingen. Denne tidsstudiemannen var en litt vemmelig type, han hadde ett sånn oppsyn som folk ikke likte. Han satt der og fulgte med på en av vaskekonene, og skrev ned alt hun gjorde. Hun vaska som vanlig, og var flink til å vaske, det var gullende reint det hun gjorde.

Funksjonæren syntes likevel det gikk for smått, og henvendte seg lett belærende:

– Nå har jeg sitti og sett på deg, og du skjønner at det går an å rasjonalisere den jobben så du kan få mye mere ut av det du gjør, og det er sikkert ikke så veldig vanskelig for deg å gjøre det. Så kan du ikke gjøre sånn at mens du tørker av setet med den ene handa, drar du nalen nedover vinduet der med den andre.

Vaskekona ble passe irritert, snudde seg mot typen og svarte med følgende ord:

– Skal fortelle deg en ting, jeg! Sett en kost i ræva på meg så skal jeg feie golvlet for deg samtidig!

– Funksjonæren hadde vel aldri blitt mere sjokka, så han tok papirene sine og forsvant. Siden så jeg ikke fjæra a'n. Sånn var det nedi der. Dette satt jeg i bussen og hørte, forteller busselektriker Kjell Karlsen på ære og samvittighet.

Fortsatt finnes vaskekoner i Sporveien. Men de særegne kvinnelige vognvaskerne gikk gradvis ut av historien i nyere tider, da vognvaskingen ble automatisert og utført av definerte – og etter hvert i større grad mannlige – verkstedarbeidere.

Den røde trikken

«Kommunens og sporveiens interesse falder sammen, sies det ofte; javel, det er en udmerket vakker talemåte; men det er meget langt fra at den altid slaar til i praksis. Kommunens sak er det længst mulig at skaffe byens borgere saa mange og saa gode sporveisløjer som mulig, at faa den størst mulige kjørehyppighet, den største og bekvemteste vognplads og de lavest mulige billettpriser. Men den sporveisdirektion som uten videre vilde sætte alle disse ting som øverste forretningsprincip uten å ta hensyn til sporveiens egen økonomi, tror jeg ikke vilde bli gjenvalgt. Aa nei, la os være enige om at kommunens og sporveiens vedkommende faar efter bedste evne passe hver sin parts interesser og se til saa langt som mulig at komme overens derom.»

Slik oppsummerte veichef Johan Colbjørnsen Roshauw i 1919 den politiske motsetningen som siden har styrt mye av debatten helt fram til våre dager; drakampen mellom hensynet til det offentlige behov og ønsket om størst mulig bedriftsøkonomisk inntjening.

Kristiania kommunale sporvei

Allerede i 1895 sto spørsmålet om privat eller kommunal sporveisdrift på den politiske dagsorden. Bakgrunnen var at de to private sporveisselskapene ønsket å slå seg sammen. Forutsetningene var imidlertid at kommunen forlenget konsesjonen til hestesporveien fra 1905 til 1924, slik at den varte like lenge som Blåtrikkens.

Venstre hadde til alles store overraskelse vunnet makta i byen, på et nytt politisk program som tok til orde for å gi kommunen nye oppgaver. Skepsisen i partiet var derfor stor til å fornye flere konsesjoner til private selskap. En egen kommunal sporveiskomite ønsket i stedet å anlegge og drive banene i kommunal regi. Det ble derfor inngått forhandlinger med hestesporveien om kommunalt kjøp. Men kommunen og sporveisselskapet kunne ikke bli enige om prisen. Resultatet ble verken fusjon eller kommunal overtakelse.

I 1897 søkte Grønnetrikken om å få legge en linje til Sagene og St. Hanshaugen. Strøket var under sterk utbygging, men hadde ingen sporveisløje. Men søknaden ble avslått. I kommunens representantskap var det nemlig flertall for å starte opp på egen hånd. Den

kommunale sporveiskomiteen hadde foretatt en studiereise til Tyskland og Nederland, og kom hjem full av entusiasme for kommunal drift. Byene på kontinentet overtok nå selv driften, og tok hånd om både utbyttet og samfunnsinteressene.

Stadsingeniøren hevdet at «i de europæiske Byer synes den Anskuelse stadig at vinde i Styrke og Udbredelse – at Byen selv bør udføre Anlægget af saadanne nye Sporveie, og at ogsaa Banenes Drift bør være en kommunal Sag». Dessuten var det høykonjunktur, og kommunen tok seg råd til en rekke større investeringer, så også sporvei. Et enstemmig representantskap (bystyre) besluttet derfor å etablere den kommunale «Rødtrikken».

Rødtrikken åpnet sin første linje fra Sagene ned til sentrum i november 1899. I 1902 ble vognhall og verksted oppført i Stockfleths gate. Verkstedet var en forlenging av vognhallen. Det inneholdt ett større rom til reparasjonsverksted, og to mindre til smie og malerverksted. Kristiania Kommunale Sporvei åpnet to linjer til, fra Vippetangen og St. Hanshaugen. I sentrum benyttet de kommunale trikkene linjenettet til de andre sporveisselskapene.

Slaget om Rødtrikken

Navnet «Rødtrikken» skyldtes vognenes farge, men kan nok også si noe om den politiske diskusjonen som skulle prege byen. Venstre og Arbeiderpartiet hadde programforpliktet seg til å støtte den kommunale sporveien, mens den konservative pressen benyttet enhver anledning til å angripe rødtrikken med det bakenforliggende målet å få vellet det sittende venstregimet. Den sosialdemokratiske redaktør Carl Jeppesen erklærte at dette var en prinsipiell kamp – for første gang tørnet de sosialistiske og kapitalistiske interessene sammen i Kristiania kommune.

Kommunen var uheldig med konjunktorene da det nye sporveisselskapet ble etablert. Tidsrommet 1899 til 1904 var en utpreget nedgangstid, noe som gjorde sitt til at Rødtrikkens økonomiske resultater ikke ble altfor gode. Dette ga høyrefløyen gode kort på hånda. Hovedslaget sto i bystyret 14. april 1905. Et flertall i formannskapet gikk inn for å selge Rødtrikken til Grønnetrikken, som hadde lagt fram et gunstig tilbud som ville sikre kommunene mot å tape penger på sitt sporveiseksperiment. Mindretallet mente at det var for tidlig å felle noen endelig dom over Rødtrikkens



økonomi. Konjunktorene var atter en gang i ferd med å snu, og derfor burde man avvente situasjonen til 1909, da kommunen også hadde rett til å innløse Blåtrikken, ble det hevdet.

Men Høyre og privatiseringstilhengerne var for sterke. Rødtrikken ble avviklet og lagt under Grønntrikken. De ansatte led ingen overlast som en følge av dette, alle gikk over i det private selskapet med samme lønn og ansiennitet. Men selv om kommunen fikk dekket sitt samlede underskudd, gjorde Grønntrikken en så god forretning at den i kjøpsåret hadde råd til å betale ut aksjonærene 10 prosent utbytte og ennå ha 600.000 kroner til gode i overskudd.

Mesteparten av utbyttet tilfalt tyske interesser, som hadde aksjemajoriteten i Kristiania Sporveisselskab fram til krigsutbruddet i 1914. Dette fikk bladet «Den norske Godtemplar» til syrlig å oppsummere at Grønntrikken burde arrangere en fest for Høyre som var så elskverdig å sørge for at «selskabets mammon i fremtiden vokser og formeres.(...)» Og selskabet burde gjort noget mere; det burde ha ladet sporvognene gaa med tyske flag i toppen; saa hadde det sande forhold været betegnet: tysk kapitals seier over norsk uduelighed.»

Kommunaliseringen

Som en følge av gjennomføringen av den alminnelige stemmeretten, for menn i 1898 og kvinner i 1913, vokste Arbeiderpartiet kraftig. Etter en kort storhetstid forvitret Venstre på den annen side raskt, og forsvant ut av politikkens rampelys. Industribyens klare klassesdeling mellom borgerskap og arbeiderklasse gjenspeilet seg klart i partistrukturen; Høyre mot Arbeiderpartiet.

Høyre hadde til å begynne med vært vel så mye en selskapsklubb som et parti, men én ting var det krysstallklart på – lavest mulig skatt og følgelig minst mulig kommunalt budsjett. Arbeiderpartiet mente på sin side at offentlige tiltak og et høyt felles forbruk måtte

til for å gi alle et skikkelig tilbud og utjamne forskjellene i byen. Dermed startet kampen om kommunen.

Særlig etter første verdenskrig skjedde den såkalte «kommunaliseringen», det vil si at kommunen tok på seg stadig større oppgaver – på nye områder eller funksjoner som tidligere var blitt utført av private. En ny type velferdskommune vokste fram på bekostning av tidligere tiders minimumstjenester.

Arbeiderpartiet vant makta i byen for første gang i to år fra 1917 til 1919. Carl Jeppesen ble ordfører. For DNA var kollektivtrafikk et samfunnsgode på linje med elektrisitet, gass og vannforsyning. Derfor så man fram til 1924 da konsesjonene til Blåtrikken og Grønntrikken løp ut. Men partiet ble splittet, og klarte ikke å holde på flertallet i bystyret fram til saken skulle opp i 1923. Sosialistene fikk derfor ikke gjennomslag for at kommunen fullt og helt skulle overta driften. Men heller ikke Høyre fikk flertall for å fortsette den private driften. I vippeposisjon satt Venstre og en politisk døgnflue som het «Kristelig avholdsgruppe». Resultatet av denne parlamentariske situasjonen ble et politisk kompromiss mellom de borgerlige partiene.

Løsningen ble at de to private sporveisselskapene ble slått sammen til et halvkommunalt selskap. Kommunen fikk 51 prosent av aksjene, mens de private fikk 49 prosent. De private skulle ha fortrinnsrett når det gjaldt utbytte, men til gjengjeld fikk kommunen en opsjon på å innløse de privateide aksjene etter 10 år. Da Kristiania byttet navn til Oslo den 1. januar 1925, tok selskapet navnet A/S Oslo Sporveier.

I 1934 skulle så kommunen vurdere innløsningen av de private aksjene. Frontene sto like steilt mot hverandre som ti år tidligere. Høyre foreslo at man skulle gå tilbake til privat drift, og sosialdemokratene ville at kommunen overtok det hele. Høyre og Arbeiderpartiet var fortsatt like sterke, men denne gangen støttet Venstres tre bystyrerepresentanter sosialistene i en prøveavstemning. Ved den endelige avstemningen vedtok bystyret enstemmig å gjøre Sporveien kommunal.

Oslo Sporveisarbeiderforening, avdeling 49 i NKF

Fra århundreskiftet og fram til rundt 1920 hadde arbeiderbevegelsen vært i så å si kontinuerlig vekst og framgang. Samtidig hadde den blitt radikalisert gjennom innflytelse fra blant annet den russiske revolusjonen og syndikalistiske strømninger fra USA. Dette ga seg også utslag i en diskusjon om hvordan fagbevegelsen skulle organiseres.

Tradisjonelle fagforeninger var bygget opp etter mønster av håndverkerlaugene, det vil si egne organisasjoner for hvert fag, som snekkere, murere, malere osv. I industrien, hvor mange yrkesgrupper jobbet ved siden av hverandre på samme arbeidsplassen, var dette upraktisk og tungvint. Det mest radikale endringsforslaget var inspirert av tanken om arbeiderråd og gikk ut på at lokale samorganisasjoner skulle erstatte forbundene. Sosialdemokrater og syndikalist ble imidlertid på AFL-kongressen i 1923 enige om en annen løsning, nemlig «industriforbundsmodellen». Omleggingen til industriforbund skulle skje snarest mulig og senest innen 30. juni 1924.

Dette innebar en drastisk omorganisering av den eksisterende fagbevegelsen. Nå skulle forbundene samles etter bransje, og ikke etter fag. På den enkelte arbeidsplassen skulle det bare være avdelinger innen samme forbund, helst kun én i hver bedrift. Nedgangstidene etter konjunkturomslaget i 1920 la imidlertid en viss demper på omorganiseringsiveren. Prinsippene var blitt knesatt, men gjennomføringen fant sted stille og forsiktig, og heller ikke helt konsekvent.

Rudlangs ambisjoner

Erik Engebretsen Rudlang overtok ledelsen av Sporveisforbundet i 1910, og utviklet det raskt fra et slumrende etatsforbund til en av de mest markante kamporganisasjoner norsk fagbevegelse har sett verken før eller siden. Rudlang sto i spissen for en rekke konflikter og streikeaksjoner, og var etter storstreiken i 1914 så hard i sine karakteristikker av streikebryterne at Grønntrikken gav ham sparken som konduktør. I stedet ansatte sporveisforbundet ham som forretningsfører, noe som nok var verre for arbeidsgiverne enn om de hadde beholdt ham på vogna.

Under Rudlangs ledelse fjernet sporveisbetjeningen seg mer og mer fra det småborgerlige funksjonærpreget og så på seg selv mer og mer som arbeidere. Betjeningen følte seg ikke hjemme i en ren funksjonær-

organisasjon, men forsøkte heller å spille rollen som brobygger mellom de tradisjonelle arbeiderne og funksjonærene i fagbevegelsen.

I tillegg til å være klassekjemper, var Rudlang også en fremragende organisasjonsbygger. Han hentet inspirasjon fra Sverige og Danmark. Der fantes egne forbund for offentlig ansatte, og sporveisfunksjonærene var tilsluttet disse. Rudlang ønsket en tilsvarende organisering i Norge. Sporveisforbundet var derfor en av de ivrigste og viktigste drivkreftene bak at et kommunearbeiderforbund ble utskilt av Arbeidsmandsforbundet i 1920.

Norsk Sporveisforbund hadde sitt siste landsmøte i 1921, og bestemte seg der for å oppløse forbundet og gå inn i Kommunearbeiderforbundet. Slik var det organisasjonsmessige på plass allerede før kommunen overtok de privateide sporveisselskapene i Oslo.

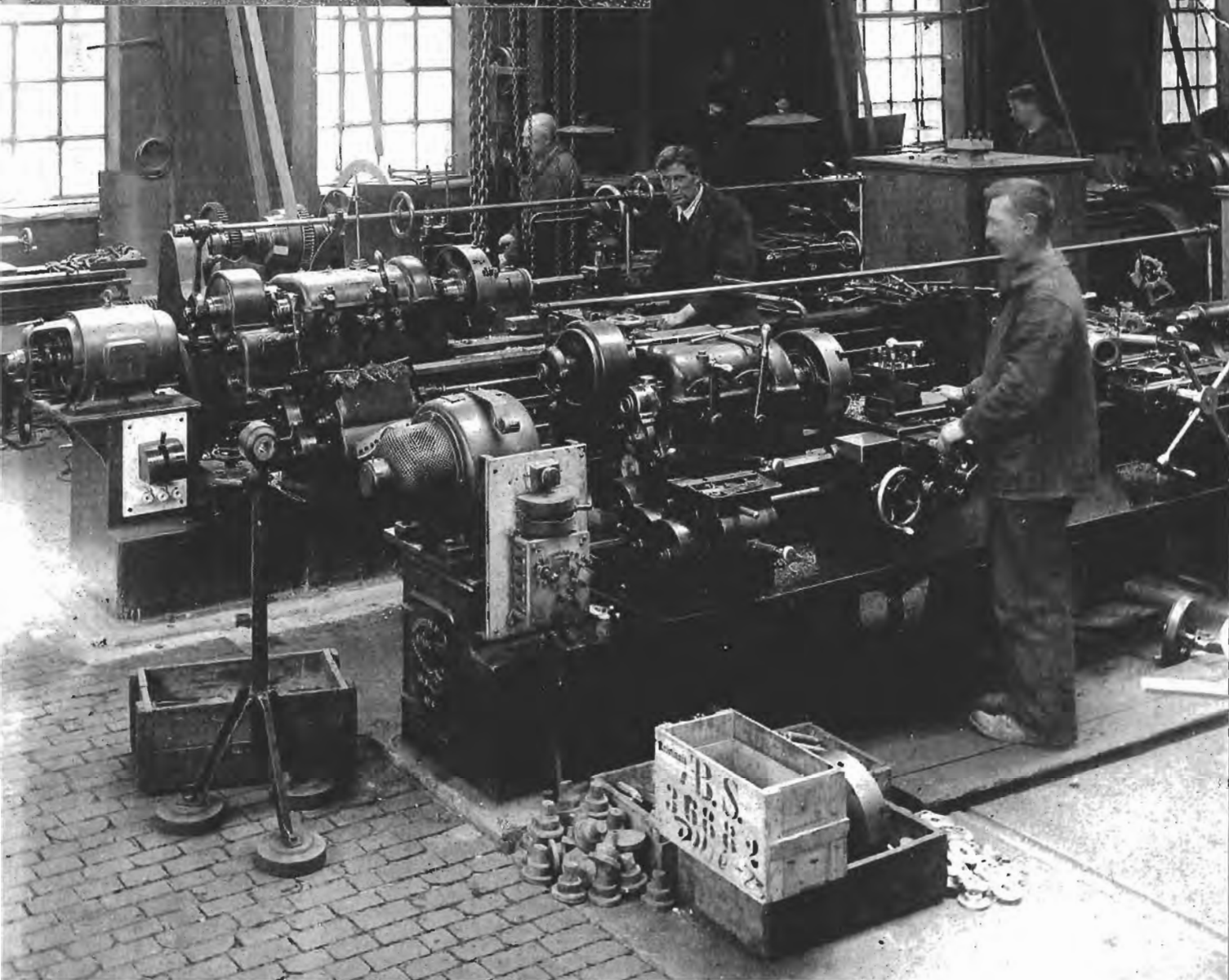
Rudlang gikk sterkt inn for at alle ansatte i Oslo Sporveier skulle samles i en bedriftsforening – «Oslo Sporveisorganisasjon» – i overensstemmelse med industriforbundsmodellen. Men sporveisarbeiderne ville ikke. De klamret seg til en formulering fra AFL-kongressen om at det som en overgang kunne tillates flere foreninger på samme arbeidsplass, forutsatt at alle tilhørte samme forbund.

Arbeiderne samles

Etter at sporveisforbundet var vel på plass i Kommuneforbundet, ba de Sporvogsreparatørenes forening om å gjøre det samme. Flere grunner talte for denne løsningen. Først var det AFL-kongressens vedtak om samling i ett forbund. Det var nærliggende å velge Kommunearbeiderforbundet, i og med at det var forventet at kommunen ville overta sporveisselskapene etter at konsesjonene deres gikk ut i 1924. Dermed ble det vedtatt å samle alle fagorganiserte i to foreninger innen Kommuneforbundet. For å fremme enhetlig handling etablerte disse et fellesutvalg med representanter fra både betjeningens og arbeidernes forening.

Dessuten var det også et ønske fra linjebetjeningen i den nedlagte sporveisarbeiderforeningen om å slutte seg sammen med reparatørene. Dermed var det klart for en helt ny forening som fikk navnet Kristiania Sporveisarbeiderforening, avdeling 49 i Norsk Kommuneforbund. Samme året skiftet byen navn til Oslo, og foreningen fikk sitt endelige navn **Oslo Sporveisarbeiderforening**.

Endelig var banearbeidere, strømforsyningsarbeidere og verkstedarbeidere samlet i en forening. Snekkere organisert i Bygningssnekkernes fagforening og malere fra Malersvennenes forening ble også med.





De ulike yrkesgruppene med sine forskjellige kulturer ble imøtekommet ved at alle ble representert i styret. Lovenes paragraf 5 nedfelte det slik: «Foreningen ledes av et styre på 7 medlemmer, der så vidt gjørlig søkes valgt således: Fra baneavdelingen 2 medlemmer, elektrikerne og mekanikerne 2 medlemmer, snekkerne 1 medlem, samt forstadsbanene 1 medlem.» Det ble også vedtatt å opprette grupper med egne gruppestyrer på de ulike arbeidsplassene.

Banearbeider Martinsen

Faktisk ble en banearbeider den første formannen i den nye foreningen. **Martin Martinsen** kom fra Grønnetrikken, og bodde nederst i Tøyengata på Grønland. I 1917 ble han valgt som den aller første sekretæren i Kr. og omegns sporv. arbeiderforening. Året etter ble han formann, og hadde dette vervet inntil foreningen ble avviklet i 1921. I hele syv år skulle han så lede den nye sporveisarbeiderforeningen, den lengste sammenhengende perioden noen formann satt før krigen.

I 1931 ville han ikke mer, på tross av en rekke innstendige oppfordringer om å fortsette. Generalforsamlingen hyllet derfor Martinsen med stående applaus og en erkjentlighetsgave med takk for innsatsen. Og selv om Martin Martinsen ikke var formann i foreningen lenger, hadde han fortsatt viktige tillitsverv. Han satt i tariffkomiteer og samarbeidsutvalg, var en av foreningens representanter i Oslo Arbeiderparti og ble også nominert som en av foreningens to kandidater til bystyret.

Han fikk også det ærefulle verv som formann i komiteen som skulle skaffe foreningen en ny fane. På en stor faneavsløringsfest våren 1933 i Handelsstandens lokale, med over to hundre deltakere til stede, kunne en stolt Martinsen presentere den nye fanen med mottoet «Felles styrke er vår seier». Festen varte ut i de små timer med mat og vin og prolog opplest av den kjente arbeiderdikteren Arne Paasche Aasen.

Foreningen stelte i det hele tatt godt med sin avholdte tillitsmann. I 1936 fikk han sammen med to andre tillitsvalgte stipend til en reise til Sovjetunionen. Og da han gikk av med pensjon tre år senere, vanket det nok en gang både erkjentlighetsgave og stående applaus.

Kampen mot «slavekontraktene»

Martin Martinsen hadde ikke tatt på seg noen lett oppgave i 1924. Etter årelatingen av medlemmer og finansiering av streikene i 1920 og 1921, hadde sporveisselskapene tvunget de ansatte til en for en å skrive under på ydmykende slavekontrakter. Her måtte de godta

formuleringer som at «jeg er opmerksom på at direktøren kan gi mig øieblikkelig avskjed såfremt jeg i nogen henseende forser mig mot de ovenfor vedtagne bestemmelser». Blåtrikken sa opp overenskomsten fra og med inngangen til 1922, i et oppslag ble det klart og tydelig slått fast at «fra denne tid er det således under enhver omstendighet ingen tariffavtale». Organisasjonene forsøkte å mobilisere medlemmene til aksjoner, men da det kom til stykket turte ikke de ansatte å sette stillingene sine på spill.

Når Blåtrikken og Grønnetrikken nå skulle oppløses og erstattes av A/S Oslo Sporveier, fikk arbeiderne formell oppsigelse, men beskjed om at de kunne få fortsette i det nye selskapet på gamle betingelser. Men nå var tiden inne til å kvitte seg med enkeltmannskontraktene. På medlemsmøte 10. mars vedtok derfor foreningen følgende etter forslag fra Kommuneforbundets formann: «De nåværende enkeltmannskontrakter krever organisasjonen avløst av organisasjonsmessige kollektive overenskomster om lønns- og arbeidsvilkår.»

Hver arbeider sendte deretter likelydende svar til selskapene: «Idet jeg erkjenner mottagelsen av Deres skrivelse med oppsigelse fra selskapets tjeneste på grunn av selskapets overgang til nytt selskap, skal herved meddeles at jeg erklærer meg villig til fra den 1. mai å fortsette i det nye selskap, idet jeg går ut fra at de fremtidige lønns- og arbeidsvilkår blir fastsatt ved organisasjonsmessig behandling.» Denne gangen sto alle sammen, både arbeidere og betjening, og det nye selskapet måtte til slutt gi seg og forhandle fram en overenskomst som til sist ble ganske bra.

Hardere tider

Etter mange år med framgang for arbeiderbevegelsen, snudde dette ved inngangen til tjuetårene. Regningen fra jobbetiden under verdenskrigen skulle nå betales – av arbeiderklassen. Krisetiden skulle vare mer eller mindre i nesten femten år. Lite gikk sporveisarbeidernes vei. Trafikken med trikken var for nedadgående. Det var lite hjelp å hente fra kommunen, for bykassa var tynget ned av utbetalinger til forsorg og nødsarbeid. I tillegg var det et borgerlig regime i byen. Landsorganisasjonen sliktet sårene etter konflikten i 1921 og senere jernstreiken i 1923.

Mønsteret i tariffoppgjørene ble nå at arbeidsgiverne krevde store lønnsnedslag, og så var sagsforeningenes oppgave å begrense disse mest mulig. I 1926 var det verst. Da krevde arbeidsgiverforeningen et lønnsnedslag på 25-30 prosent. Etter en lockout i den private sektoren kom meglingsmannen med et forslag om 17 prosents lønnsreduksjon for kommunen og sporveien. Forslaget ble forkastet, og den 15. juni

oppe. Men da søknaden kom inn fikk far beskjed om å hilse meg og si fra at det var i orden og at jeg kunne starte opp på tredje juledag. Så var alt i orden og jeg bynte. Jeg tjente 50 øre timen, og med åtteogførti timers uke ble dette fireogtyve kroner uka. Kompisa på Vålerenga var gjerne visegutter og tjente femten kroner uka, så jeg følte meg nærmest som en pave. Men jeg merka fort at det var som far sa angående lærlingeforhold. For det var ikke noen lærlingavtaler den gangen.

Da jeg kom inn om morgningen klokka sju var hallen full av eksos, og der skulle vi stå der og reparere gamle kjettinger. Så jeg var kvalm og uvel da jeg kom hjem om kvelden. Byen så helt annerledes ut da enn nå. Om vinteren kjørte man med hest og slede i gatene, så det var i høyeste grad behov for snøkjeder på bussene. Vi kunne jo ikke legge kjettinger på bussene med hansker på, for det nytta ikke. Jeg merka fort at jeg ikke ble ren på henda før siste dag i ferien. Det var pinlig å gå bort til folk for å spise.

Når kjettingsesongen var over, ble vi satt i gang med «århundrets vårrengjøring». Vinduene i verkstedet hadde ikke vært pusset siden det var nytt da vi gikk løs på dem med sterk såpe. Alle ble forundret over hvor lyst det plutselig ble inne i verkstedet. Gulvene var satt inn med et flere centimeter tykt lag med olje som vi skrapte ut; skal si det ble mange trillebårlass. Når vi hadde holdt på med det et års tid, så skulle vi få lov til å komme ned på verkstedet. Og der var det mange som ikke skjønnte hvorfor de var på jobben overhodet. Jeg var den første læregutten som kom rett fra yrkesskolen, det var mange som ikke kunne bruke

et skyvelær engang.

Under krigen blei vi innkalt til et illegalt møte med de som leda Norsk Kommuneforbund. Da var jeg så frekk at jeg tok ordet der og sa at dere må få sørga for ordentlige forhold for lærlinger når krigen slutta. Jeg fikk beskjed om at de skulle prøve å ordne det når krigen slutta. Og det blei gjort. Da måtte vi gå på sånn teknisk aftenskole og det var hardt. Vi starta vanligvis på jobben klokka sju og slutta halv fem, men da fikk vi lov til å gå en time før. Men det var fælt på aftenskolen, og da vi kom hjem så var jo klokka halv ti, så skulle vi gjøre lekser og så skulle vi opp igjen tidlig. Så det var hard tid og jeg måtte jo kutte ut alt som heter fotball.

Egentlig ble det en veldig fin utbygging av lærlingeforhold her, og de fleste av de flinkeste folkene som jobba her ble lært opp internt på bussen, forteller Foss som sjøl avanserte til formann, ble på sin post i over

femti år og fikk kongens fortjenestemedalje for innsatsen.

Verksmesteren

Viktor Stærfelt begynte i reparatørlæra i 1933. Nitten år senere erindret han den gamle verksmester Pedersen som en ... ja, virkelig en mester i sitt fag:

– Han kunne sine ting, mesteren. Så kom han også fra det første bilverkstedet av betydning her i byen, og han var mester der og. Han var alltid villig til å lære bort, og han hadde sin egen fine sveis å gjøre det på. Men jamen hadde'n ikke flaks når han ga ei hand til hjelp og, ja, det var nå så rent utrolig og det, da. De kunne ha stått å plundra med å få ut en kingbolt som satt jevlig hardt, så en rent kunne fortvile. Neimen, hvordan er det dere driver da karer, sa'n, får jeg låne slegga. Tvi smeis, og så deisa'n til boltten – og det var nesten ikke til å tro, boltten løsna. Sånn skal det gjøres, sa'n, og dermed gikk han videre. Mange lurte på dette at det som regel ordna seg når mesteren ga ei hand. Men det er alltid unntagelser fra regelen, da sa'n tvi fy... og så gikk'n. Jo, han var av de en nevner «den gamle skolen». En robust kraftig skikkelse, myndig i sitt vesen som en gammel hovedsmann.

I parantes kan nevnes at det ble Stærfelt som fikk i oppgave å holde tale i begravelsen til den gamle hedersmannen. Stærfelt fikk senere selv æren av å bli «mester» på Bjølsen, men det er en annen historie.

«Aristokraten»

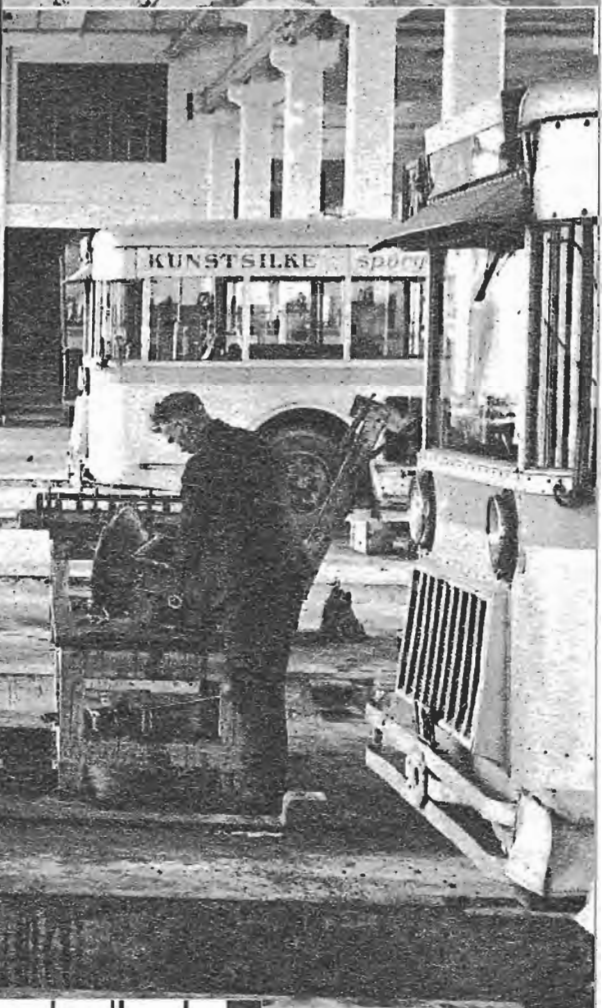
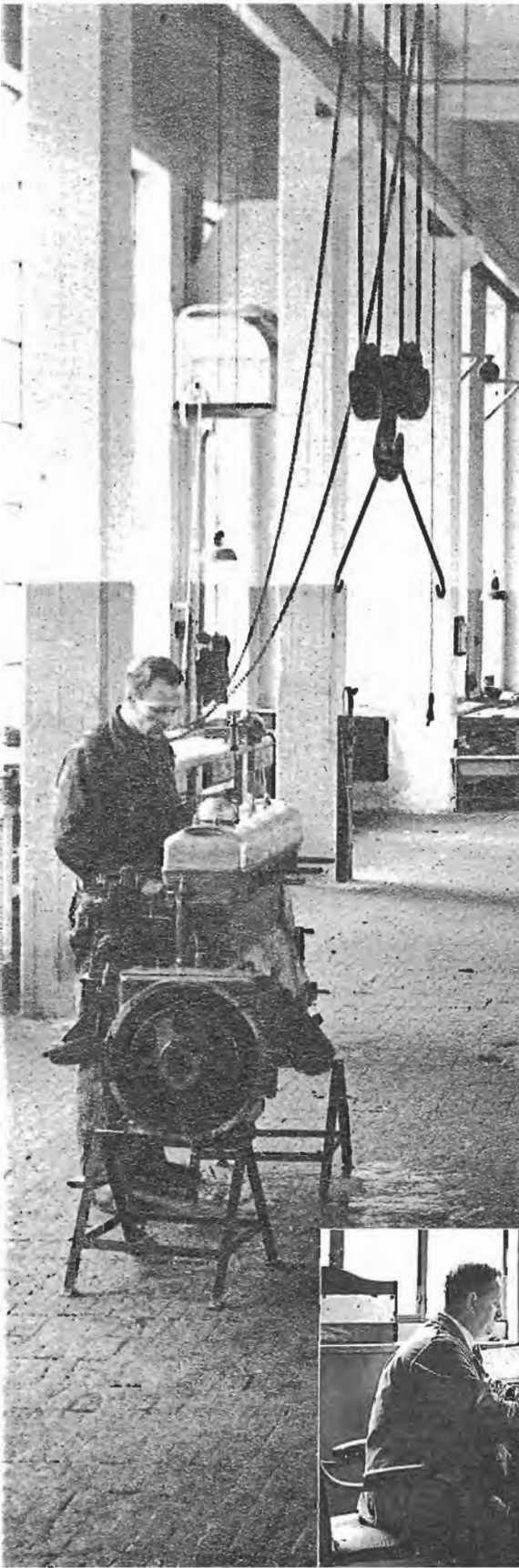
Ledelsen av bussverkstedavdelingen lå utelukkende hos en enkelt mann, ingeniør Einar Isdahl. Han ble ansatt som driftsingeniør allerede i februar 1927, og var således med helt fra starten.

Isdahl var bergenser, født i 1898 og ferdig utdannet i USA i 1923. Her ble han kjent med og utviklet et nært vennskap med den senere direktøren på Strømmens værksted, Alf Ihlen. Etter endt studium fikk Isdahl jobb hos Hall-Scott Motor Co i USA. Deretter dro han hjem til Norge og ble driftsingeniør ved Nordisk Aluminiumsindustri.

Disse forbindelsene fikk han bruk for da han ble driftsingeniør i Sporveiens nye bussavdeling, og satte i gang med konstruksjonen av de såkalte «Flodhestene» på trettitallet, en helt unik busstype med selvbærende aluminiumskarosseri – av enkelte ansett som verdens mest moderne buss. Oslo Sporveier var et av de første selskapene som kjørte med «pannekakemotor» under vognulvet mellom akslene. Bussen var rammeløs, selvbærende uten chassis, et konstruksjonsprinsipp langt forut for sin tid.



Fra bussgarasjen på Bjølsen, 1932.



Bussen var konstruert på Strømmens verksted, og nok inspirert av flyteknologi. Så hadde også Isdahl og vennen Alf Ihlen dratt sammen til Sverige i 1928 for å ta flysertifikat. En annen busstype – «makrellkassene» – hadde motorer fra Hall-Scott, så det er liten tvil om at Isdahls tette personlige kontakter var helt avgjørende for utviklingen av vognparken – det var ingen som hadde hørt om anbudskonkurranser på den tiden.

Paternalistisk ledelse

Om Isdahl lå i forkant når det gjaldt teknologi, var han tydeligvis ikke like oppdatert på ledelse. Han sto for et gammeldags, såkalt paternalistisk regime, det vil si at lederen hadde en nærmest faderlig omsorg og kontroll over arbeiderne, som fikk en svært uselvstendig stilling. Egil Foss forteller:

– Overingeniør Isdahl var en autoritær type. Men han var også veldig real og skvær. Isdahl styrte hele bussavdelingen sjøl. Det fantes ingen personalsjef eller sånt noe, han ordna med alt. Han ansatte sjåfører, han ansatte folk på verksted, han ansatte smørere, han ansatte vaskekoner; hele greia. Og enda så gikk han en runde på verkstedet hver dag – akkurat som en overlege på et sykehus – og prata med gutta, så han hadde god peiling av hvem som kunne no' og hvem som ikke kunne no'.

Så hendte det at gutta syntes de fikk dårlig betalt, og gikk og snakka med Isdahl personlig. Da var'n som regel ålreit og de fikk pålegg. Men jeg husker spesielt en gang, en kar som ikke forsto hvorfor han var på jobben – gjorde nesten ingenting. Han var også oppe og skulle spørre, men fikk kontant svar:

– Jeg lurte på om jeg kunne få høyne lønna mi.

– Du kan'ke smøre smør på flesket. Ut!

Så var det ferdig med det.

Men han kunne være skøyeraktig også. Jeg husker at det alltid var to gutter som spylte hallen, en på hver

side. Og da hente det at de gjorde rampestreker og spylte vann på hverandre også. Så var det like før julaften at en vi kalte Ekebergtrøtlet hadde gitt en som het Evald en skikkelig dose med sprut og olje, og så oppdaga trøtlet at det var en som kom snikende bak bussene. Han tenkte at det var Evald, så han løp, men den andre kom løpende bak ham. Ekebergtrøtlet løp til han ikke hadde mer pust igjen. Og så var det Isdahl. Han hadde skjønt lunta, han visste jo godt om dette her.

– Jeg skulle bare ønske deg god jul, jeg!

Så langt Egil Foss.

I følge Viktor Stærfelts erindringer delte også overingeniør Isdahl ut sigarer til verkstedarbeiderne hver jul. Isdahl ble av mange kalt for aristokraten, og Stærfelt legger til: «Ja, han var vel og det. Men han var og, om en kan si det slik – bussers aristokrat.» Og etter at Isdahl sa opp i 1940 var det mange som mente at det gikk jamt nedover med bussavdelingen. Slike følelser etter regimeskifter er således ingen nymotens oppfinnelse.

Krigen stoppet bussen

Det var nok verre ting enn Isdahls oppsigelse som rammet bussavdelingen. Krigen gikk aller hardest utover bussdriften. Tyskerne konfiskerte store deler av bussparken, og mangel på drivstoff gjorde at bussene måtte kjøre på strøm (trolleybusser) eller på vedgass (knott). Problemene tvang Sporveien til å innstille mer og mer av busskjøringen, og høsten 1944 var det kun én linje i drift, trolleybuslinje 21.

Etter sabotasjen på Bjølsen i august 1944 ble størstedelen av bussvirksomheten flyttet til Torshov. Verkstedarbeiderne ble fordelt på de ulike sporvognsverkstedene inntil Bjølsen ble gjenoppbygget etter krigens slutt.

Sagenearbeideren som ble forbundsformann

Viktor Jensen ble født den 25. august 1899 i Kristiania. Femten år gammel dro han til sjøs som uteseiler, først som dekksgutt på en trampbåt, siden mest i seilskutefart mellom Europa og Amerika. Han opplevde første verdenskrig på nært hold i England og Frankrike, men unngikk selv å bli torpedert. I 1920 gikk han i land for godt og fikk jobb på sporveisverkstedet på Sagene. Der ble han medlem i Sporvognreparatøernes fagforening. Etter hvert fikk han tillitsverv både i fagforeningen og innen Arbeiderpartiet. Han ble valgt som viseformann i OSFA i 1931, og formann i 1935.

Aktiv foreningsmann

På dette tidspunktet hadde børskrakket på Wall Street to år tidligere rammet også det norske samfunnet for fullt. De borgerliges «laissez faire»-holdning til depresjonen – «la det skure» – førte til stadig økende arbeidsløshet i Norge. På det verste var hver tredje arbeider uten arbeid. Viktor Jensen var opptatt av dette. Ved det begredelige tariffoppgjøret i 1931 – hvor arbeiderne nok en gang måtte gå med på lønnsnedslag – talte Jensen sterkt for kravet om 40-timersuke som et tiltak mot arbeidsledigheten. Om nødvendig måtte man slå et slag for dette kravet, mente han. Men han talte for døde ører. Det var de høyreekstreme kreftene som var på fremmarsj i Norge på denne tiden, ikke arbeiderbevegelsen.

En annen sak som Viktor Jensen erget seg over var tendensene til fjesking for sjefene i Sporveien. Fagforeningens styre hadde sendt et gratulasjonstelegram til overingeniør With, som fylte 50 år, og fått et takkeskriv tilbake. Politisk smarte Jensen gikk ikke mot gratulasjonen, men når man tok seg anledning til å sende festblanketter til toppene i bedriften, kunne det ikke være mer enn rett og rimelig at den samme honnør ble vist de av foreningens medlemmer som også fylte runde år, mente han. Styret fant ut at de ikke hadde kapasitet til å følge opp alle medlemmenes fødselsdager, men Viktor Jensen hadde fått fram sitt poeng.

Viktor Jensen var høyt og lavt i foreningen utover på trettitallet. Han kunne svinge pisen over medlemmenes misbruk av alkohol på arbeidsplassen, hvor det hadde forekommet graverende tilfeller av fyll. Selv var han erklært totalavholdsmann. Eller han hadde permisjon fra jobben for å sitte over bøkene på Den Sosialistiske Dagskole på Malmøya, mens foreningen dekket utgiftene til familiens forsørgelse. I

1936 var han en av tre fra foreningen på stipendreise til Sovjetunionen. Foreningens medlemmer fikk et livfullt og interessant referat på neste medlemsmøte, uten at det så ut til at besøket i sosialismens høyborg hadde endret verken foreningens eller formannens sosialdemokratiske grunnsyn.

Oskar Johansen

Før vi går videre i beretningen om Viktor Jensen må vi stoppe litt ved fagforeningskamerat **Oskar Johansen**. Johansen og Jensen var svogere, de hadde funnet seg hver sin søster. Begge jobbet på Sagene verksted. Og de skulle også komme til å følge hverandre både i fagforeningen, i Arbeiderpartiet og Kommuneforbundet.

Samtidig med at Jensen ble nestformann i 1931, valgte generalforsamlingen Oskar Johansen som kasserer. Johansen hadde da allerede fungert et år i vervet. Forhistorien var dramatisk. Den forrige kassereren hadde underslått 7.800 kroner ved årsskiftet 1929/30. Et formidabelt beløp, tilsvarende to årslønner. Det meste hadde synderen med tid og stunder klart å betale tilbake, men på generalforsamlingen ble han ekskludert og forpliktet til også å betale tilbake det resterende beløp ved 30 prosent trekk av lønna.

Medlemmene var nok derfor mer enn vanlig årvåkne på hvem de nå skulle få inn i kassererstillingen. Og de gjorde et særdeles godt valg. Oskar Johansen ble gjenvalgt enstemmig år etter år, gjennom hele trettitallet – under krigen – og femtitallet – helt til 1961. Oskar Johansen satt altså som kasserer i 31 år. Han var en mann som skjøttet sitt verv både lenge og godt, og nøt stor tillit. Johansen ble i en årekke sporveisarbeidernes representant ved tariffrevisjonene, både som særforhandler og hovedforhandler.

På Kommuneforbundets landsmøte i 1935 ble Oskar Johansen valgt inn i forbundsstyret. Han ble gjenvalgt etter krigen og på alle landsmøtene fram til 1962, da han ble avløst av – Viktor Jensen. Egentlig var det en ganske uvanlig kombinasjon å både sitte i forbundsstyret og samtidig beholde et sentralt tillitsverv i sin gamle forening. Med til sammen 27 år i forbundets ledelse var Oskar Johansen også i stand til å åpne nødvendige dører for Viktor Jensen.

Karriere i forbundet?

Samtidig med foreningsarbeidet ble Viktor Jensen også mer og mer varm i trøya i Kommuneforbundet. Alfred Skar oppsummerte utviklingen på følgende korte og greie måte: «I 1932 møtte han for første gang på forbundets landsmøte og var ikke blant de mest taletrengte, han hadde ordet bare én gang i et enkelt, praktisk spørsmål. Men på det neste landsmøtet, i

”

I to dager ble jeg jaget av et stort mannskap med bikkjer

Viktor Jensen, grensekurer

”



Oskar Johansen, kasserer i OSAF fra 1930 til 1961, medlem i NKFs forbundsstyre fra 1935 til 1962.

1935, tok han til å gjøre seg gjeldende, og i 1939 var han en av landsmøtets dirigenter.» Jensen ledet også Kommuneforbundets stedsstyre i Oslo i to år rett før krigen.

I 1939 ønsket han å gå av som leder for Sporveisarbeidernes forening. Høyst sannsynlig hadde han allerede da eslet seg til større oppgaver innen forbundet, og ville frigjøre tid og krefter til dette. Han hadde derfor overtalt valgkomiteen til å innstille på Bjarne Elander som ny formann. På årsmøtet, som ble avholdt den 24. januar, var det møtt fram over hundre mann. Tidene var

alvorlige, med krigstrusler og usikkerhet, og arbeiderne var lite innstilt på å gi fra seg sin erfarne og dyktige formann. Derfor ble et benkeforslag om gjenvalg av Viktor Jensen mottatt med stor entusiasme.

Jensen forsøkte å argumentere med at yngre krefter måtte få prøve seg. Men medlemmene ville ikke høre på det øret. Flere talere støttet benkeforslaget, og henstilte til Jensen om å motta gjenvalg. Til slutt måtte han bøye seg for dette, og ble gjenvalgt med overveldende flertall. Årsmøtet året etter startet på samme vis. Valgkomiteen foreslo Elander, og et benkeforslag gikk inn for gjenvalg av Jensen. Men medlemmene forsto at de ikke kunne presse sin formann til å ta nok et år mot sin vilje. Resultatet ble at årsmøtet til slutt mot kun to stemmer besluttet seg til å velge Elander.

Årsmøtereferatet ble avsluttet slik: «Før formannen

Bj. Elander hevet møtet takket han den avgående formannen Viktor Jensen for hans uegennyttige arbeide for foreningen gjennom årene, i samsvar med dette foreslo han at foreningen yder en erkjentlig-hetsgave til Viktor Jensen bestående av kr. 400.» Styret fikk enstemmig fullmakt til å kjøpe inn en gavegjenstand.

Dette skjedde om kvelden tirsdagen den 30. januar 1940. I den framlagte årsberetningen ble både sjokket over verdensbegivenhetene, men også et lysegrønt håp uttrykt: «Året har vært preget av en intens spenning, trusler, krig og undertrykkelse av små stater og på slutten av året kom overfallet på en av våre nærmeste naboland, Finland, fra den stormakt som vi mindst ventet skulle opptre som overfallsmand. Vårt land er endnu ikke direkte i

faresonen og man får håpe at neste årsberetning vil fortelle at vårt land har sluppet krigens redsler og at menneskeheten har tatt fornuften fangen.»

Som kjent skulle det ikke gå slik, men krigen skulle også bli den manndomsprøven hvor Viktor Jensen skulle få vise hva slags materiale han var støpt av, og gi ham muligheten til å klatre helt til topps i det mektige Kommuneforbundet.

Illegale aviser

Forbundet hadde på den tiden en egen valgt Oslo-sekretær som også var en del av forretningsutvalget. Fra 1935 hadde Erling Olsen fra Oslo kommunale vognmannsforening hatt dette vervet. Olsen var en av dem som valgte feil strategi under krigen. Sammen med en del andre sentrale tillitsvalgte forsøkte han å innordne seg okkupasjonsmakten, og gikk etter hvert inn i Nasjonal Samling for å gjøre det beste ut av det. Historikeren Øystein Sørensen definerer Olsen som en «sentral aktør i det sosialistiske NS-miljøet». For dette ble han etter krigen dømt for landssvik. Den 25. september 1940 tvang tyskerne gjennom en «nyordning» av ledelsen i Landsorganisasjon. Erling Olsen ble hentet inn som ny LO-sekretær, og Viktor Jensen overtok den ledige jobben som Oslo-sekretær.

Viktor Jensen var ikke innstilt på noen som helst slags forsoning med okkupantene. Sommeren 1941 ble han med i utgivelsen av en illegal informasjonssavis særlig innrettet mot funksjonærene i Oslo. Avisen fikk navnet «Norsk Tidende». Viktor Jensens oppgave var mangfoldiggjøring og distribusjon. Han produserte avisa på en spritduplikator i en kjeller i Osterhaugsgata. Der pakket han også bladet og brakte det ut til forskjellige adresser. Det sier seg selv at risikoen for å bli tatt var betydelig.

I september sprakk det. Jensen hadde distribuert en bunke blader til en funksjonær på Lysverket, Per Haraldsson – senere pressesjef i LO, som hadde gitt den videre til en ansatt ved Oslo Helseråd. Ingen visste at helseråds mannen hørte til NS. Resultatet var at både Jensen og Haraldsson ble arrestert. Begge var motvillige i avhør, sa bare det de var nødt til og forsøkte å trekke ut tiden mest mulig. Da det viste seg at redaktøren for bladet – Gunnar Røise – hadde sluppet ut av landet, lettet presset, og etter et par måneder ble Jensen og Haraldsson løslatt. Men begge hadde også andre illegale svin på skogen, og fant ut at det var best å komme seg over til Sverige.

«Adolf» mot Adolf

«En tur over Trysil høsten 1942 var den verste. Jeg var kommet med toget til Elverum med falsk pass og



Et av Viktor "Adolf" Jensens mange grenseboerbevis.

reisetillatelse, og tok bussen videre til Nybergsund. Det ble en livlig reise med stadig kontroll av stats- og grensepoliti. Tre ganger ble mine papirer gransket og godkjent, men den fjerde gangen sa Stapo-mannen at passet mitt var falsk. Jeg protesterte indignert, og resultatet ble at han gikk for å undersøke saken nærmere. Jeg satt bak i bussen, og i døren sto en annen Stapo-mann og passet på. Min eneste sjanse var å ta meg ut. Så satte jeg i et byks rett gjennom bildøren og inn i skogen.

Det ble tilkalt forsterkning fra Elverum, og i to dager ble jeg jaget av et stort mannskap med bikkjer. Jeg var heldig og traff en bonde som orienterte om forfølgernes bevegelser og tegnet et kart som viste vei ut av omringingen. Det hele forløp bra. Jeg kom meg ut og over på svensk side. Men forbannet var jeg da jeg ble arrestert av en svensk landsfiskal og måtte sitte tre uker i kasjotten i Karlstad innen den norske legasjon fikk meg løslatt.»

Slik forteller kureren med det lite smukke dekknavnet «Adolf» om en av sine mange grensekryssninger under krigen. Adolf sikret i mer enn tre år direkte forbindelse mellom arbeiderbevegelsens sentrale illegale ledelse i Oslo og eksilledelsen i Stockholm og London.

Viktor Jensen delte en leilighet i en norsk koloni på Riksby i Stockholm med formannen i Norsk Papirindustriarbeiderforbund, Edvard Stenklev og Arthur Karlsen, daværende sekretær i Kommuneforbundet. Blant venner ble de titulert som «de tre musketerer». Men Viktor Jensen forsvant stadig for kortere eller lengre tidsrom. Da var han på farten som «Adolf».

Til topps

Innsatsen til den uredde sporveisarbeideren gjorde ham kjent og velsett i fagbevegelsen. Og Jensen var først i masta også ved frigjøringen. Allerede dagen etter tyskernes kapitulasjon var han med på det første frie møtet i forbundets forretningsutvalg. Der ble det vedtatt at Viktor Jensen skulle arbeide ved forbundets hovedkontor, et sted han skulle bli de neste 21 år.

På landsmøtet i januar 1946 ble han innstilt til vervet som valgt fastlønt sekretær i forbundet. Jensen fikk imidlertid en sterk motkandidat. Et mindretall i valgkomiteen gikk inn for Alvilde Sæther fra Kirkegårdsarbeidernes forening. Sæthers tilhengere argumenterte med at det nå var på tide med en godt kvalifisert kvinne inn i forbundsledelsen. Men Sæther var også kommunist, noe som muligens også hadde betydning for hennes kandidatur. Uansett ble Viktor Jensen valgt med 169 mot 66 stemmer. De neste landsmøtene i 1950 og 1954 bekreftet Jensens popularitet.

«Samboer» Arthur Karlsen fra Stockholm hadde vært nestformann i forbundet fra 1946, og fungert som formann siden midten av femtitallet. I 1958 ble han valgt som formann. Han ville gjerne ha med sin gamle krigskamerat «Adolf», som ble valgt til viseformann med akklamasjon etter enstemmig innstilling fra valgkomiteen. Fire år senere måtte Viktor Jensen holde minnetale over sin gamle venn, som gikk bort i 1961. Landsmøtet valgte deretter Viktor Jensen enstemmig til ny formann i forbundet.

Begynnelsen på slutten?

De sporveisansattes innflytelse i fagbevegelsen nådde med dette valget sitt absolutte høydepunkt. Med seg i forbundsledelsen hadde Jensen Alf Ottesen fra Oslo Sporveisbetjenings forening som førstesekretær. Som vestlandssekretær satt den legendariske Willy David- sen, tidligere kommunist og Spaniakjemper og i elleve år formann i Bergens Sporveisfunksjonærers forening. Som forbundsstyrets og landsstyrets yngste medlem ble formannen i Ekebergbanens Betjenings forening, den trettifemårige Kåre Guttormsen valgt. Viktor Jensen ble endog valgt inn i selveste LO-sekretariatet.

Men selv om det fantes flere sporveisfolk i forbundets ledelse enn noen sinne, var i virkeligheten yrkesgruppas ledende posisjon på hell. Nye grupper var på vei inn i forbundet, særlig mange kvinner fra sosialomsorg, helsevesen og undervisning. De tradisjonelle arbeidergruppene var i ferd med å komme i mindretall, og hadde også gjennomgått en hardhendt rasjonalisering. Oslo Sporveier hadde 30 prosent færre ansatte i 1970 enn i 1950. Dette vakte bekymring. Muligens er det et tankekors at det samme landsmøtet som i 1962 valgte sporveisarbeideren Viktor Jensen til formann, samtidig avviste et ønske fra hans egen forening om en egen samarbeidskomité for arbeiderforeningene i forbundet.

En likandes kar

Det lå i kortene at Viktor Jensen bare fikk sitte som leder i en landsmøteperiode. Aldersgrensene i fagbevegelsen var ganske kategoriske, og i 1966 måtte han overlate roret til yngre krefter. Åtte dager før han fylte 70 år – den 17. august 1969 – døde Viktor Jensen uventet etter et kort sykeleie.

Redaktør Knut Ribu skrev følgende i nekrologen: «Hans venner i barndomsbygda og i landet ellers er mange. For Viktor Jensen var åpen, livlig og utadvendt. Han snakket gjerne med folk og var flink til å knytte kontakter med mennesker i alle aldersgrupper. Han var en mann man umiddelbart måtte like.»



Krigen og jobben

På bussfangst ved fronten

Krigen rammet i første omgang busstransporten. De tyske okkupantene konfiskerte raskt 108 av totalt 128 sporveisbusser. Bussjåførene ble tvunget til å kjøre tyske soldater ut til kamplinjene. En sjåfør – Henry Johannes Magnor – kjørte rett inn i en norsk stilling og ble drept av ei kule i panna. En buss ble totalt ødelagt som følge av brann, og flere andre ble sterkt skadet. Det ble verkstedarbeidernes oppgave å hente hjem de bussene som tyskerne bare hadde satt fra seg. Jobben var farlig, for krigshandlingene pågikk fortsatt.

Egil Foss var atten år i 1940:

– Jeg måtte være med på et par av de tura der. Det var en tre-fire mann som dro av gårde av gangen, og jeg hadde nettopp tatt førerkort. De eldste som var gifte og sånn var litt nervøse for krigen, men det var ikke så farlig med oss som var ungkarer og spellemenn; vi kunne bare dra av gårde. Vi syntes også at det var litt spennende. Jeg var med oppover mot Lillehammer-trakten. Der sto det busser, og disse fikk vi tatt med oss ned igjen, forteller Foss, som blant annet måtte krysse en elv på en provisorisk pontongbro som tyskerne hadde laget av stedets småbåter.

– Vi var vel en syv, åtte unge gutter som var med den gangen. For en måtte som regel være to; en med førerkort da, i fall vi fikk starta disse vognene og kjøre. Jeg var bare seksten, så jeg var bare hjelpegutt, husker **Kjell Bergkvist**, som også var fersk læregutt.

– En gang var jeg med til Støren, nesten oppe ved Trondheim. Da vi kom opp dit var det ville kamper, så vi kom midt oppi heksegryta. Og det var jo ikke akkurat noe fredsomlig allmøte. Sjøl hadde jeg aldri hørt skudd annet enn på Nordre Skytterlag.

Nedover i Gudbrandsdalen var det også litt av hvert å se. Jeg husker særlig ved Espa – der ble vi stoppa fordi vi dro med oss en buss med rødt kors på; men den var ikke i bruk, så vi bare tau'et. Og der lå det tyskere i veigravta, flere stykker, som bønder bare hadde hivi sne over. Men støvla stod opp av snøen for liksom å vise at her lå det folk.

Avskutte fingre

Noen busser fikk også andre krigsoppgaver. Læregutten **Arne Løvstad** – som begynte samtidig med Egil Foss, fortalte i 1987 følgende:

– Det hadde ikke gått mange dagene etter krigsutbruddet før vi fikk ordre om å fjerne alle sitteplassene i bussene og sette inn sykebårer. Disse vognene skulle stasjoneres på Ullevål sykehus. Store røde kors ble malt over hele taket. Man fraktet mange døde mennesker i disse vognene.

Vaskekonene fant mange spor etter krigen da de skulle gjøre bussene rene igjen etter felttoget. **Fredrikke Meinhov** forteller at bussene «kom tilbake i en fryktelig tilstand etter angrep – det var ubeskrivelig. Tilsølt med blod og griset til med smør og sjokolade ble et vanlig syn, til og med avskutte fingre og tannproteser kunne vi finne.»

I løpet av sommeren 1940 hadde verkstedarbeiderne klart å samle sammen 84 busser fra hele østlandet. Trafikken kunne settes i gang igjen, dog i temmelig redusert omfang.

Generatororgjengen

Busstrafikkens problem var likevel ikke slutt selv om mesteparten av bussparken var kommet til rette igjen. Allerede 30. april 1940 ble det satt i gang bensinrasjonering, og rasjonene ble gradvis redusert til nesten ingenting. Løsningen på drifstoffproblemet ble «knott» – 5-6 centimeter lange kvadratiske vedbiter som utviklet drivgass når den ble brent i en generator som hang bak på bussene. Sporveien måtte bygge om gamle snutebusser til lastebiler for å frakte trevirke fra skogområder på Hadeland. I Oslo måtte veden kappes opp til knott og fylles på bussene. Vedlikeholdet av dette systemet var et forferdelig drittarbeid.

Kjell Bergkvist forteller:

– Vi sto over disse svære pannene og rensa generatorene hver kveld, så glødende trekull osa opp. Vi måtte også tappe kondensstankene på sida, og det var en god del ammoniakk i tjæra der. Mange fikk ødelagt hud i ansiktet av det der svineriet. Sjøl var jeg så uheldig å få utslett, de slo ut i ansiktet som brennkopper. Jeg havna på Ullevål i seks uker; lå på hudavdelinga. Dermed blei jeg i hvert fall fritatt fra den rensinga.



Sykefraværet var stort. Den beskyttelsen vi hadde var blåklær av papir. Arbeidshanskene var ingen ting. Så brukte vi hvitt papir rundt halsen for å beskytte oss mot sot.

Kjell Bergkvist,
«generatororgjengen»



En rekke sporveisbusser ble rekvirert som sanitetsvogner under krigen, og vognvaskerne fant mye rart når de skulle gjøre rent.

eneratororgjengen fra Bjølsen under krigen. Bak ved vedgassgeneratoren Rolf Valving Harry Sørensen. Foran fra venstre: formann Sigurd Mecklenburg, Erling Vibe, r Andersen, Einar Borge, Sverre Jernfelt, Odd Bache, Lorang Gundersen, Oskar istiansen, Ole Karlsen, Rolf Nielsen og Alfred Korneliussen. Kjell Bergkvist var fotograf.

Det var mye rart som skjedde, for det danna seg gass i dissa beholderne også, så når man om morra'n stakk en sånn stakepinne ned i så smalt det. Det var en som het *Evald Andersson*, han falt ned rett på baken ned i asfalten. Han fikk faktisk to blåe øyer av det fallet.

Man husker jo selvfølgelig best de morsomme episodene, men det var mye hardt slit.

– Det var vanskelig å få bussa til å gå som sjåførene ville, forteller Egil Foss. – Du måtte værre

flink til å gire og holde farten hele tiden. Så det var mye rapporter på at de var for trege da. Vi bytta tennplugg og de var helt sotete og læle; men vi måtte bare rens dem for vi fikk ikke kjøpt nye. Så de trava og gikk, og det hendte at det ble lekkasje i de svære gassrøra som lå oppunder bussen. Bussen hadde tregolv, og det eneste vi kunne gjøre for å

forhindre at det skulle begynne å brenne når vi dreiv å sveisa de røra var å bruke svære asbestplater. Asbest lå og fløyt over hele verkstedet. Jeg tenker på det i dag, hvor farlig det egentlig er. Vi skar og borra i det – lagde pakninger og flenser.

For rensing av generatorer, som var nattarbeid – fikk renseren utbetalt kr. 1, –.

Mørklagt banearbeid

Under krigen var hele Oslo mørklagt som vern mot luftangrep. Alle lyskilder var blendet, og om natta lå byen i stummende mørke. Dette skapte store problemer for banearbeiderne som måtte skifte ut slitt skinnegang nettopp om natta når det ikke var trafikk. I de lyse sommernettene klarte de seg nok uten kunstig lys, men allerede i august fikk de problemer med å se hånden for seg. Det kom pålegg om å bruke minst mulig lys, og helst blått lys som var skjermet godt oppad. Ved flyalarm eller motordur fra fly måtte alle lys og sveiseflammer slukkes øyeblikkelig.

Et annet problem var mangel på nye skinner, som ikke var mulig å skaffe under krigen. Etter at skinnelageret var tømt, var det ingen annen utvei enn å rote gjennom haugene med utrangerte skinner, kappe ut de beste bitene og legge dem ned i gaten på nytt. Dessuten ble alle ledige skinner som lå igjen i gatene etter omlegginger tatt opp i samme øyemed. Til slutt fantes bare så nedslitte skinnestumper igjen at de bare kunne regnes å holde noen få måneder, selv på svakt trafikkerte linjer.

Sveiseelektroder var også mangelvare. Kreative sjeler lagde da brukbare elektroder av gammel bardunstråd ved å fjerne galvanisering og rust med fortynt saltsyre. På denne måten greide baneavdelingen å hangle seg gjennom krigsåra inntil freden og nye skinner ankom. Det var i grevens tid, fordi fem større sporkryss måtte skiftes umiddelbart. Vanligvis ble disse laget i banesmia på Sagene, men dette var umulig med de gamle, nedslitte skinnene de hadde hatt til disposisjon.

Kollisjonsskader

Mørkleggingen førte også til at verkstedene fikk ekstra travle dager. **Ragnvald Thoresen** var platearbeider på sporvognverkstedet i Homansbyen:

– Vi løfta opp vognene og trakk fram understellet, og så var det full revisjon på det. Vaska og skifta hjul-ganger og motorer og alt som trengtes. Platearbeidera skifta blant annet skjermer. Det var mange kollisjoner under krigen – det var jo mørkt. De hadde ikke lys på vognene, bare en liten strek på lyskasteren slik at man så vidt kunne se at den kom. Var ikke lys i gatene eller noe. Så hendte det, det var jo tåkete enkelte ganger, så da smalt det mange steder i byen.

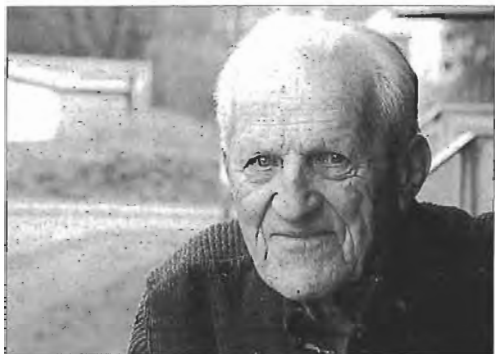
Fælt ofte måtte vi skifte den forreste delen på sporvogna, der vognføreren satt. Den var ofte slått inn, og det var en ganske vanlig jobb å rive alt sammen ned og bygge det opp igjen på nytt.

Ikke alle på verkstedet var like ivrige etter å få vognene på sporet igjen heller, forteller Thoresen.

– På den tida var det i grunnen slik at de som gjorde minst var de grommeste kara. For de «saboterte» for å ramme tyskerne. Men du veit, det var ikke tyskerne som brukte sporvogna mest. Det var alle andre som var helt avhengig av den. Vognene kunne jo ikke stå inne, for da måtte folk gå på jobb. Så vi måtte jo gjørra litt. Det var litt kjekkasstreker det der at du skulle ikke gjørra no'. Som oftest var det de kara som ellers ikke var så gode til å arbeide, som benyttet sjansen.

Fuskarbeid og matauk

– Det var også mye fuskarbeid under krigen, husker Thoresen. – Det var det i grunnen siden og – men akkurat da var det ekstra mye. Vi lagde rattkjelker og litt av hvert. Det var godtatt, vi lagde jo både til formen og til kontoret. Verksmesteren vår het Jensen, en liten tjukk en som vi kalte «Nurven». Han kremta gjerne før han kom inn så vi skulle høre at han kom. Vi andre pleide jo alltid å setta fusket litt vekk så det ikke sto midt i glaninga, men en av sveiserne var litte-granne big, fjerna det ikke. Han dreiv å lagde en



Ragnvald Thoresen (født 1909) var platearbeider på Homansby verksted under krigen. Det var mange kollisjoner under krigen.

veabærer eller noe sånt. «Vet ikke verksmester'n hvilke tider vi lever i?». Så kremta Nurven og gikk videre, også ble det ikke noe mer av det.

Verkstedet hadde også jevnlig besøk av en nazi-kontrollør som var kommet rett inn i Sporveien utenfra.

– Han gikk sivil med hatt og frakk. Han gjorde ikkeno gæli, men han var innsatt, da veit du, kunne vel ikke kjøre en vogn i det hele tatt. Han var borte og så på alle rapporta, men vi hadde aldri noe kluss med ham. Jeg trur ikke det var noen som snakka me'n heller.

Bedriften gjorde så godt de kunne for å fø på arbeiderne sine. Høsten 1941 var det kjøpt inn et parti klippfisk som skulle selges til arbeidere og funk-

sjonærer. Det var også utsikter til saltsild. Alle mann skulle også få en dram tran per dag. Melk var det dårligere med, kun 30 av sporveiens verkstedarbeidere hadde krav på fast rasjon. I 1942 søkte også Majorstua verkstedgruppe forsyningsdepartementet om større brødrasjoner til verkstedarbeiderne.

Etter hvert forsto man at man ikke fikk annet å spise enn det man klarte å skaffe fram sjøl. Kreativiteten kjente i så måte få grenser. På et gruppemøte på Bjølsen i juni 1944 var første punkt «Griseavtale». Det ble opprettet et griseavlslag hvor alle medlemmene forpliktet seg til å levere skyller. Når grisene var slakteferdige skulle en slakter sørge for parteringen slik at alle fikk like mye kjøtt. Verkstedet drev også sin egen potetparsell og dyrket sin egen tobakk.

Fagforeningen og «nyordningen»



..styret går god for at samtlige utmeldelser blir trukket tilbake, hvis ikke dette blir gjort, er styret hjemfallen til de strengeste tyske straffer, samt vil der bli foretatt de strengeste represalier overfor de enkelte medlemmer

Ultimatum til foreningsstyret fra Gestapo, 1942



For å forstå fagforeningenes rolle i Sporveien under krigen er det viktig å ha det omslaget som fant sted høsten 1941 i bakhodet. Da skjedde to dramatiske ting: Sporveien ble nazifisert og fagbevegelsen ble rammet gjennom unntakstilstand. Før dette drev for så vidt både bedriften og foreningene som før innad, selv om de selvfølgelig ikke var upåvirket av begivenhetene ellers i samfunnet. Etterpå ble tommeskruene satt mer og mer på, den reelle faglige virksomheten gikk under jorden og det formelle fagforeningsarbeidet ble bare et tomt skall av pliktarbeid.

Nazi-direktør Kielland

I november 1941 ringte telefonen hos sporveisdirektør Hjalmar Samuelsen. Det var fra Nasjonal Samling, de ga beskjed om at Samuelsen var avsatt. I hans sted skulle overingeniør Jakob de Rytter Kielland inn. I følge Kielland selv ble han innkalt til Samuelsen som uttalte: «Styremøtet er utsatt, De er ansatt og jeg er avsatt».

På samme tid bekreftet innenriksdepartementet at det var lov å si opp kommunale funksjonærer som motarbeidet nyordningen, og erstatte disse med «samarbeidsvillige». Mange NS-medlemmer forsøkte på grunnlag av dette å kløre til seg attraktive stillinger, også i Sporveien. En del kommunale funksjonærer følte at de fikk valget mellom enten å melde seg inn i Nasjonal Samling eller miste jobben.

Statsråd Oscar Torp hadde sittet som formann i sporveisstyret noen år, men måtte flykte til London sammen med resten av regjeringen. En annen kjent styrerepresentant fra Arbeiderpartiet – Einar Gerhardsen – var også «fraværende». Nå besatte nazistene styret, og startet straks å bevilge titusenvis av kroner fra Sporveiens kasse til ulike nazistiske formål. NS-styret ansatte også en meningsfelle i stillingen som kontorsjef. Den forrige var død, og det nye styret underkjente glatt de tre kandidatene direktør Samuelsen hadde innstilt.

Omstendighetene tatt i betraktning, var ikke Kielland den verste man kunne få i direktørstolen. Selv om han var medlem av NS, var han først og fremst sporveismann. Han hadde begynt på hestesporvogna allerede i 1891, og vært i bedriften hele sitt yrkesaktive liv. Kielland var også konstituert direktør et drøyt halvår i 1925 etter Jørgen Barths død. Det kunne vært farlig å ha en nazist som kjente forholdene i bedriften så godt som direktør. Men det kan se ut som om Kjelands verste forbrytelse besto i å ta «snarveien» til

topps, og lite annet. En sønn av Kielland, som var hjemmefrontmann, jobbet for øvrig også i Sporveien som ingeniør.

Fredrikke Meinhov var tillitskvinne for vaskebetjeningen på Majorstuen vognhall under krigen, og tok mot til seg for å oppsøke nazidirektøren:

«Forholdene var kummerlige på Majorstuen den gang, og som tillitskvinne tok jeg mot til meg og gikk til daværende dir. Kielland for å få bedret på noe av det vi trengte. Jeg måtte gjennom to vakter, og fikk konferanse med ham, der han satt med revolveren på pulsen. Han måtte jo være enig med meg angående hva jeg la frem, og vi fikk garderobeskap, toalettvasker med spill over osv.»

En historie om Kielland kom fra den kjente skiløperen og sporveismannen **Peder Belgum**, som var hjemmefrontmann og tjenestegjorde i politistyrkene ved fredsslutningen.

«En gang var jeg med på å vakte fanger som hadde fått i oppgave å transportere bøker fra kjelleren i Stortinget og opp i biblioteket. En av fangene var sporveisdirektør Kielland. Jeg hilste på ham, og fikk derfor en irettesettelse av vaktsefen fordi jeg hilste på fanger. Jeg er klar over at det er forbudt, sa jeg, men han har vært direktøren min. Det er fælt å ikke kunne hilse på sjefen sin.»

I likhet med de fleste krigsveteraner var Belgum lite villig til å si noe stygt om nazi-direktør Kielland. «Han var først og fremst sporveismann. Mange mener nok at han tidligere var blitt forbigått når det gjaldt direktørstillingen, og det må ha vært fristende for ham å ta den sjansen som bød seg i 1940.»

Da Jakob de Rytter Kielland døde den 20. februar 1960, 81 år gammel, ble dette markert med en kort notis i Lokaltrafikk som titulerte ham som «tidligere overingeniør» og slo fast at han «ble pensjonert i 1945». En pen betegnelse, og egentlig nok en anerkjennelse av at Kielland fortsatt var sett på som en av sporveiens egne.

Eksterne nazister

Selvfølgelig innebar ikke dette at nazi-regimet i Sporveien under krigen på noen som helst måte var harmløst. Mange jøssinger og fagforeningsfolk ble også sagt opp politisk i løpet av krigen. Men det så likevel ut som om de virkelig farlige nazistene var de som kom utenfra, og som i flere tilfeller var blitt «belønnet» med for eksempel en kontrollørstilling gjennom partiforbindelser eller direkte angiveri. Over 100 nazifunksjonærer ble ansatt for å gjøre Sporveien til en «mønsterbedrift». NS hadde nok sett at hele sporveisledelsen ble befolket av nazister, men mange

var rett og slett for udugelige til å klare jobben i praksis. Trikken skulle tross alt fram, aldri har så mange reist med sporvei som under krigen, verken før eller senere.

Mange av disse nazistene opptrådte temmelig hjelpeløst. Et interessant eksempel finnes i kontrollorforeningens historie. Denne foreningen var i virksomhet under hele krigen, med en nasjonalsosialistisk opposisjon som kom med forslag og stilte til valg – og like sikkert ble stemt ned to år på rad. Dette bøyde de seg faktisk lojalt for. Man skulle tro at en «sikkerlig» nazi-falang hadde tatt fram lugerne, skutt en runde i taket og erklært foreningen for overtatt, men slik var det altså ikke i Sporveien.

«Det komiske forbund»

Nazistene gikk atskillig hardere fram mot fagbevegelsen generelt. I september 1940 forbød den tyske reichskommisar Terboven (som for øvrig også hadde «jobbet seg opp» fra å være en vanlig tysk bankfunksjonær) alle politiske partier unntatt Nasjonal Samling. Ledelsen i Arbeidernes faglige landsorganisasjon ble avsatt, og den nye ledelsen ble plukket ut i samarbeid med NS og tyskerne.

Nøyaktig ett år senere smalt det, bokstavelig talt. Landet opplevde dyrtid og lønnsnedslag. Matvareknappheten var begynt å bli kritisk for vanlige arbeidsfolk, både smør, egg og ost ble sendt til Tyskland. Den 8. september 1941 fikk ikke arbeidsplassene tilsendt melk lenger heller, og spontant brøt «melkestreiken» ut på en rekke arbeidsplasser i Oslo. Mange tusen la ned arbeidet.

Tyskerne svarte med å erklære unntakstilstand og foreta massearrestasjoner, særlig av ledere innen arbeiderbevegelsen. Arbeiderlederne Viggo Hansteen og Rolf Wickstrøm ble den 10. september dømt til døden og skutt. Fagbevegelsen skulle temmes med alle midler.

Blant de arresterte var Kommuneforbundets leder Torbjørn Henriksen. Håkon Meyer ble plukket ut av tyskerne som ny kommisarisk (befullmektiget) leder. Alt dagen etter at han overtok ledelsen av forbundet sørget han for å fjerne formannen i Oslo Sporveisbetjenings forening, Alf Ottesen, og sette foreningen – som den første i landet – under kommisarisk ledelse. Sporveisarbeidernes nedlatende betegnelse på fenomenet var «komisk ledelse» og det nazifiserte Kommuneforbundet ble heretter hetende «Det komiske forbund»

Sporveisarbeidernes forening slapp unna det «komiske», med ett unntak. Foreningens formann – **Bjarne Elander** – som deltok i illegalt arbeid, sto i fare for å bli arrestert og måtte rømme til Sverige høsten

1942. Samtidig ble sekretær **Arnfinn Hoel** arrestert, og satt inne i fire uker. Foreningen kom dermed såpass i søkelyset at «Det komiske forbund» satte inn en observatør på styremøtene. Den utvalgte var «komisk leder» for sporveisbetjeningen, Oscar Johansen, som hadde byttet ut sin tidligere bussføreruniform med hirduniform. Beklageligvis het NS-mannen det samme som sporveisarbeidernes avholdte kasserer, arbeiderne forhindret enhver misforståelse ved å seg i mellom døpe om «komikeren» til «Hitler-Johansen». Etter tre styremøter gadd han heller ikke møte mer, og viste seg ikke senere.

Tvangsorganisert

Fra innføringen av den sivile unntakstilstanden 10. september 1941 og ut krigen besatte nazistene alle fagorganisasjonens nøkkelposisjoner. Omleggingen førte selvfølgelig til at alle fagforeninger avbrøt kontakten med forbund og sekretariat så langt mulig. Men det var ikke så greit å komme unna.

Foreningen ble fratatt disposisjonsretten over egne penger. Alle utbetalinger fra kassa skulle stanses, med unntak av helt nødvendige utgifter til administrasjon, forsikrings- og understøttelseskasse. Et annet direktiv fra LO gjennom NKF slo fast at alle utmeldelser og strykninger av foreningsmedlemmer etter 9. september

var å regne som ugyldige, og at alle også uoppholdelig måtte fortsette å betale inn kontingent. Samtidig ble det også gjort klart at ingen av styrets medlemmer fikk forlate sin plass. Senere kom et skriv som opplyste om at det nå var forbudt å sammenkalle møter for å redegjøre eller diskutere spørsmål vedrørende Nasjonal Samling eller fagorganisasjonen.

Ved utgangen av 1941 hadde foreningen 594 medlemmer. Alle var tvunget til å være med i og betale kontingent til en organisasjon og et forbund de ikke lenger hadde noen innflytelse over. Arbeiderne var lei av den tyske vilkårligheten, og sammen med andre fagorganiserte organiserte de en masseutmeldelsesaksjon rettet mot forbundet. Tyskerne tok dette meget ille opp, og representanter for sporveisarbeiderne ble innkalt til Gestapo på Victoria Terrasse. I forbindelse med innkallingen fant samtlige styremedlemmer det nødvendig å undertegne følgende erklæring:

«Styret i Oslo Sporveisarbeideres forening er etter den alvorlige situasjon som er opstått etter innkallelsen



Bladet "Offentlig Tjeneste" nr. 7, 1943 med sporveisarbeidere på Karl Johan som forsidebilde. Bladet ble etablert i 1942 av den nazifiserte fagbevegelsen.

av foreningens viseformann W. Strand og sekretær A. Hoel til de Tyske myndigheter Tirsdag 22-9-42 hvor de ble forelagt et Ultimatum som gikk ut på at all videre utmelding av Forbundet stopper, samt at styret går god for at samtlige utmeldelser blir trukket tilbake, hvis ikke dette blir gjort, er styret hjemfallen til de strengeste tyske straffer, samt vil der bli foretatt de strengeste represalier overfor de enkelte medlemmer. Styret er derfor enig om å gjøre alt som står i dets makt for å få stoppet utmeldelsene, samt få medlemmerne til å trekke utmeldelsene tilbake.»

Saken ble behandlet på et medlemsmøte fredag 25. i Grünerløkka's folkets hus. Hele 150 stykker var møtt opp. Formannen opplyste at en rekke andre foreninger kollektivt hadde vedtatt å trekke utmeldingene tilbake, og sporveisarbeiderne vedtok enstemmig å gjøre de samme. I realiteten hadde de ikke noe annet valg.

Dette ble det siste medlemsmøtet som ble avholdt under krigen. Styret fortsatte sin pålagte virksomhet, og fungerte også formelt som årsmøte hvert år. Nazistene forsøkte å true dem til å delta på møter, men de unnlot å møte. Heller ikke ble skriv fra forskjellige nazioorganisasjoner besvart. Derimot fikk styret hele tiden instruksjoner fra illegalt hold, og rettet seg etter disse. Fagforeningene og gruppene drev nå kun med velferd og matauk, mens den politiske virksomheten var blitt jaget under jorda.

Illegalt arbeid

Gjennom hele krigstida fantes et illegalt fellesutvalg ved bedriften, ledet av **Erling Pedersen**. Det Frie Faglige Utvalg hadde representanter fra alle fagforeningene ved Sporveien. **Otto Olsen** ble i 1943 leder av organisasjonen B.org ved Sporveien. B.org – Bedriftsorganisasjonen – var væpnet og hadde som mål å hindre produksjon for tyskerne og sikre norske interesser i sluttfasen av krigen. B.org var i 1945 organisert på 177 Oslobedrifter. Sporveisarbeidere var også organisert i en rekke andre illegale organisasjoner, både innen milorg, i kommunistiske grupper eller innenfor den illegale pressen.

Mange var med på å distribuere nyheter rundt på arbeidsplassene. Ofte ble metoden med grupper benyttet. En mann fikk ansvaret for at 10 andre fikk lese nyheten, og til slutt kom lappen tilbake til ham igjen.

Dette systemet fungerte utmerket, men i august 1942 gikk det galt på Bærumsbanen. Fem mann ble arrestert og sendt på Grini. Den ene av disse var **Oscar Hansen** som hadde til oppgave å fordele «posten» til arbeidsplassene. De andre karene visste at tyskerne var etter ham og forsøkte å advare ham, men forgyves. Oscar Hansen ble mishandlet, men holdt tett og berget derved mange andre.

Til og begynne med var det illegale arbeidet ganske amatørmessig, og det førte også til opprullinger og mange arrestasjoner. Viktor Stærfelt ble sendt til Trondheim for å reparere en buss, og benyttet anledningen til å smugle med en bunke med «Fri Fagbevegelse». På sitt uhyggelige vis oppsummerte Stærfelt slik hvordan han ble tatt:

«Ferske som vi var med illegalt arbeid, med ett ben i militærgruppen og ett i fri fagbevegelse, fant tyskerne snart ut at de burde ta vare på meg. De skulle snakke med meg litt, så de da de hentet meg på jobben. De hadde bilde av meg gitt, og jeg som bestandig hadde vært så sparsom med å ta bilder. Jeg lurte svært på hvordan de hadde fått tak i det. Det ble en lang samtale de hadde med meg. I tre år varte den.»

I alt 27 av foreningens medlemmer ble arrestert under okkupasjonen. Flere ble sendt til Tyskland. En av disse var Viktor Stærfelt, som satt i Sachsenhausen. Der fikk han virkelig bruk for sin læretid som bilmekaniker. Som «autoschlosser» havnet han på en av de letteste kommandoene i leiren. Oppgaven var å prøvekjøre alle slags nyreparerte kjøretøy, fra personbiler til russiske tanks. De ble passet på av et par østerrikske Wehrmacht-soldater som ikke var spesielt glade i tyskerne, men behandlet fangene desto bedre.

Hjemme i Norge ble det ved flere stasjoner arrangert skyteøvelser for sporveisarbeidere nede i smøregravene. Sporvognene ble rangert over hodene på dem for å overdøve lyden av skuddsalvene. Under frigjøringa ble det utdelt våpen til arbeiderne, og flere av nazistene ved bedriften ble anholdt av bevæpnete arbeidere.

Sju av foreningens medlemmer sviktet under okkupasjonen og meldte seg inn i NS. Noen andre var også tvilsomme. Foreningen satte derfor etter frigjøringen ned en granskningskomité for å gå disse nærmere etter i sømmene, for øvrig i nært samarbeid med bedriften.

Bussgarasjen går i lufta

Busshallen på Bjølsen ble endelig ferdig høsten 1940, men den fikk ikke Sporveien mye glede av. Hallen var knapt nok tatt i bruk før tyskerne overtok hele greia. De okkuperte også det nye verkstedet som hadde fått tilnavnet «Sibir»; angivelig fordi det nye varmeanlegget ikke virket. Bussene måtte derfor klare seg på den gamle halvparten. I den nye delen skulle et tysk firma drive med reparasjoner av motorer og slikt til kampany.

Verkstedarbeiderne fikk streng beskjed fra bedriften om at ingen måtte gå inn på de delene av anlegget som tyskerne leide uten spesiell tillatelse fra sine overordnede. De to delene ble også fysisk atskilt, den eneste kontakten var på gårdsplassen når tyskerne skulle inn i Sibir og sporveisarbeiderne kjørte inn og ut av det gamle verkstedet.

De nye naboene var ikke akkurat velkomne. Blant annet var flyverkstedet et attraktivt bombemål for de allierte. I oktober 1940 diskuterte gruppestyret saken og etterlyste bedre tilfluktsrom, da kjelleren ikke lenger ga tilstrekkelig beskyttelse. En av arbeiderne foreslo at man søkte bedriften om å få fri ved flyalarm, «slik at enhver som ønsket det kunne løpe vekk fra anlegget». Men først nesten fire år senere ble det alvor.

Et viktig mål

Tyskerne hadde i krigens løp bygget opp en svær flyfabrikk på Kjeller. I 1944 sendte imidlertid amerikanerne hele seksti «flygende festninger» for å bombe det hele sønder og sammen. Resultatet var at tyskerne flyttet flyfabrikken ned i bussgarasjen på Bjølsen, og arbeidet der døgnet rundt. Omlag 25 Messerschmitt-jagere og 150 flymotorer befant seg til enhver tid i busshallen, som nå var Luftwaffes største lager i Norge for reservedeler til jagerfly.

Flyttingen var særdeles lite populær blant folk i distriktet, da en bombing av fabrikkene ville føre til katastrofe. Ved å plassere virksomheten midt i sivil tettbebyggelse følte tyskerne seg også tryggere mot angrep fra luften. Faren for sabotasjeaksjoner var likevel til stede, og det ble tatt alle forholdsregler. Bevåpnede vakter var plassert ved alle innganger, og på gårdsplassen var det satt opp lyskastere og maskingeværer. Bare i den ene enden av bygningen befant det seg hele syv vakter. Tre tyske og én norsk streifvakt patruljerte kontinuerlig hallene, klare til å slå alarm ved den minste uregelmessighet.

Det var liten tvil om at bussgarasjen var blitt et svært viktig krigsmål for de allierte. Og ganske riktig,

Max Manus fra Kompani Linge og Gunnar «Kjakan» Sønsteby fra Oslogjengen hadde fått klarsignal til aksjon både fra London og Milorgs sentralledelse. Sett i gang! Spørsmålet var bare, hvordan var det mulig å ta seg inn i denne nesten uinntakelige festningen?

Bjølsengutta finner råd

En av de mest betrodde medarbeiderne til Max Manus het Roy Nielsen. Roy var Bjølsengutt, vokst opp nede i «dumpa» i Maridalsveien 227, og kjente flere av arbeiderne på bussverkstedet. Kanskje noen av disse kunne være hjelpelige med nyttige opplysninger? Før krigen hadde Roy vært visergutt på det lokale Samvirkelaget sammen med Kjell Bergkvist, som hadde vokst opp i Bergensgata 13, rett ved siden av bussverkstedet. De to hadde vært en del sammen, og Roy visste at Kjell – som hadde begynt i læra som bussmekaniker i januar 1940 – var til å stole på. Han tok derfor kontakt.

Kjell var fyr og flamme. Han var ung og idealistisk, erklært kommunist og medlem av ei gruppe som rett fram kalte seg «Sabotørenes Landsforbund». I regi av denne kommunistgruppa hadde han vært involvert i sprengningen av kontoret som utskrev ungdom til arbeidstjeneste for tyskerne. Kjell jobba mye skift. En kveld sneik han seg opp trappa til driftskontoret som lå i annen etasje. Døra var som alltid ulåst, og der oppe lå hele verkstedavdelingens arkiv. Blant papirene fantes komplette plantegningene over hele anlegget. Kjell Bergkvist stjal med seg disse, og overlot dem til sin tidligere viserguttkompis. Roy brakte de videre til Max Manus.

Tegningene viste at tyskernes forsvarssystem hadde én stor svakhet, og det var nettopp naboskapet med Sporveien. Med litt hell kunne sabotørene ta seg inn til hallen der bussene sto, og derfra ned i en kjeller som gikk fra den norske delen og helt over til den tyske. Riktignok hadde tyskerne blokkert kjellergangen med fire ståltrådgjerder og et massivt plankegjerdet helt opp til taket, men disse var en smal sak å forsere med den rette redskapen.

Sabotørene går til aksjon

Ved midnatt lørdag den 13. august 1944 satte fem sabotører i gang, deriblant Roy Nielsen, Max Manus og Kjakan Sønsteby. Redskap, håndgranater og stenguns ble fordelt og kontrolleres. Hver hadde ansvaret for en koffert med 30 kilo sprengstoff. En sjetteste person var med som sjåfør og vakt. Alle var litt nervøse, for de hadde alt gjort to mislykkede forsøk tidligere, det siste fordi mannen som skulle hatt med seg luntene forsov seg! Men nå var altså operasjonen i gang.



Allerede fra Ekeberg kunne jeg se røyk-søylen fra brannen. Det var herlig å skue. Jeg syklet opp til Korsvoll, og her var det tykt med mennesker som godtet seg over tyskerne.

Max Manus



Klokka 00.45 var alle på plass i en sidegate 200 meter fra busshallen. Det var fullmåne, men litt over-skyet. Inngangsdøren ble dirket opp med en tynn cel-luloidplate, og sabotørene kom inn i et av Sporveiens kontorer. Utenfor her ville den norske nattvakten skille lag med tyskerne og komme inn alene. Vakt-mannen måtte uskadeliggjøres raskt og stille, så han ikke fikk anledning til å varsle tyskerne.

Så hørte de skritt, de hørte tyskerne gikk videre og en nøkkel ble stukket i låsen. Døren ble åpnet og vakta dratt inn i rommet. Sabotørene ga beskjed om at han ville beholde livet hvis han bare fulgte ordre. Det gjorde han til punkt og prikke, og hadde blant annet alle nøklene til kjelleren.

Nattevakta var en helt vanlig sporveisbetjent som gikk under navnet Million-Hansen, og det var hans første dag som vaktmann. Han pleide å arbeide på bussen, men hadde dårlig hjerte. Nå hadde han fått jobben som vaktmann fordi denne oppgaven ble reg-net for å være den aller roligste! Roy Nielsen ble igjen for å passe på ham.

Kjakan flørter

Grappa måtte gjennom den norske delen av busshallen for å komme fram til kjellernedgangen. I hallen fikk de en overraskelse. De hadde valgt natt til søndag fordi dette var den eneste dagen ingen jobbet natta på bussverkstedet, trodde de. Men til deres store forferdelse var ei gruppe vaskekoner i full gang med å rengjøre busser der inne. Vaskekonene lurte veldig på hvem disse karene var som kom på besøk midt på natten. Med sitt «uskyldige og engleaktige ansikt og sjarmerende vesen» fikk Kjakan i oppdrag å slå i dem ei plate.

Han fortalte vaskekonene at han var skiltmaler som skulle male en del skilt på bussene i nattens løp. De andre karene var også sporveisfolk og bekjente som drev med svartebørs og hadde et lager av mat-varer i kjelleren. Historien var ikke verst til å ha blitt diktet opp på sparket. Vaskekonene reagerte derfor heller ikke, men snudde seg diskret bort da Max Manus kjørte fram bilen og de andre gutta bar inn koffertene med sprengstoff.

To mann brukte nesten et kvarter på å klippe seg gjennom stålgerdene, og deretter ble sprengladningene plassert under gulvet på tyskernes side av hallen. Klokka 02.02 fikk alle beskjed om at nå var luntene tent, og det var på tide å komme seg ut i en fart. Søn-steby måtte informere vaskedamene om hva som virkelig var på ferde, og at bygningene ville gå i luften om fem-seks minutter. Etter et øyeblikks forvirring gikk det opp for dem at det var alvor, og de fikk det travelt med å komme seg ut av bygningen.

Sabotørene tok med seg Million-Hansen ut på gata og tilbød ham å bli sendt til Sverige, men han avsto av hensyn til familien. Dermed var det bare å stikke av fra stedet før det smalt. Klokka 2.08 smalt det. Kjell Bergkvist – som hadde gjort aksjonen mulig – bodde bare et steinkast unna, og hoppa i senga da det smalt. Verkstedarbeiderne i nærheten ble hentet for å redde ut bussene av den brennende hallen, og de fikk også med seg de fleste og også en del knottgeneratorer. Men syv trolleybusser raste ned i kjelleren da gulvet brast, og fikk store skader.

Selve hallen slapp forholdsvis billig unna på grunn av at glasset i taket slapp ut trykkbølgen fra eksplosjonen. Tyskerne klarte å redde ut noen forbrente flykropper, men ellers var aksjonen meget vel-lykket. Og beboerne rundt bussgarasjen var også veldig fornøyd – nå trengte de ikke lenger være redd for alliert bombing.

Et møte etter femti år

I forbindelse med femtiårsjubileet for frigjøringen, tok forsvarets pressetjeneste kontakt med Sporveien. De skulle lage en film om sabotasjeaksjonen på Bjølsen, og trengte omvisning på Bjølsen. Bergkvists tyveri av tegninger var ikke kjent i bedriften, men fordi Kjell hadde vært på verkstedet i 53 år – inkludert krigen – ble han tilkalt for å møte Max Manus og Gunnar Søn-steby. Disse visste da ikke hvor tegningene hadde kommet fra. Roy Nielsen ble drept i en skuddveksling med Gestapo den 4. april 1945, og hadde tatt med seg hemmeligheten i graven.

– Det var synd at ikke Roy fikk oppleve dette, sa Kjell til Manus.

– Kjente du Roy? spurte Manus.

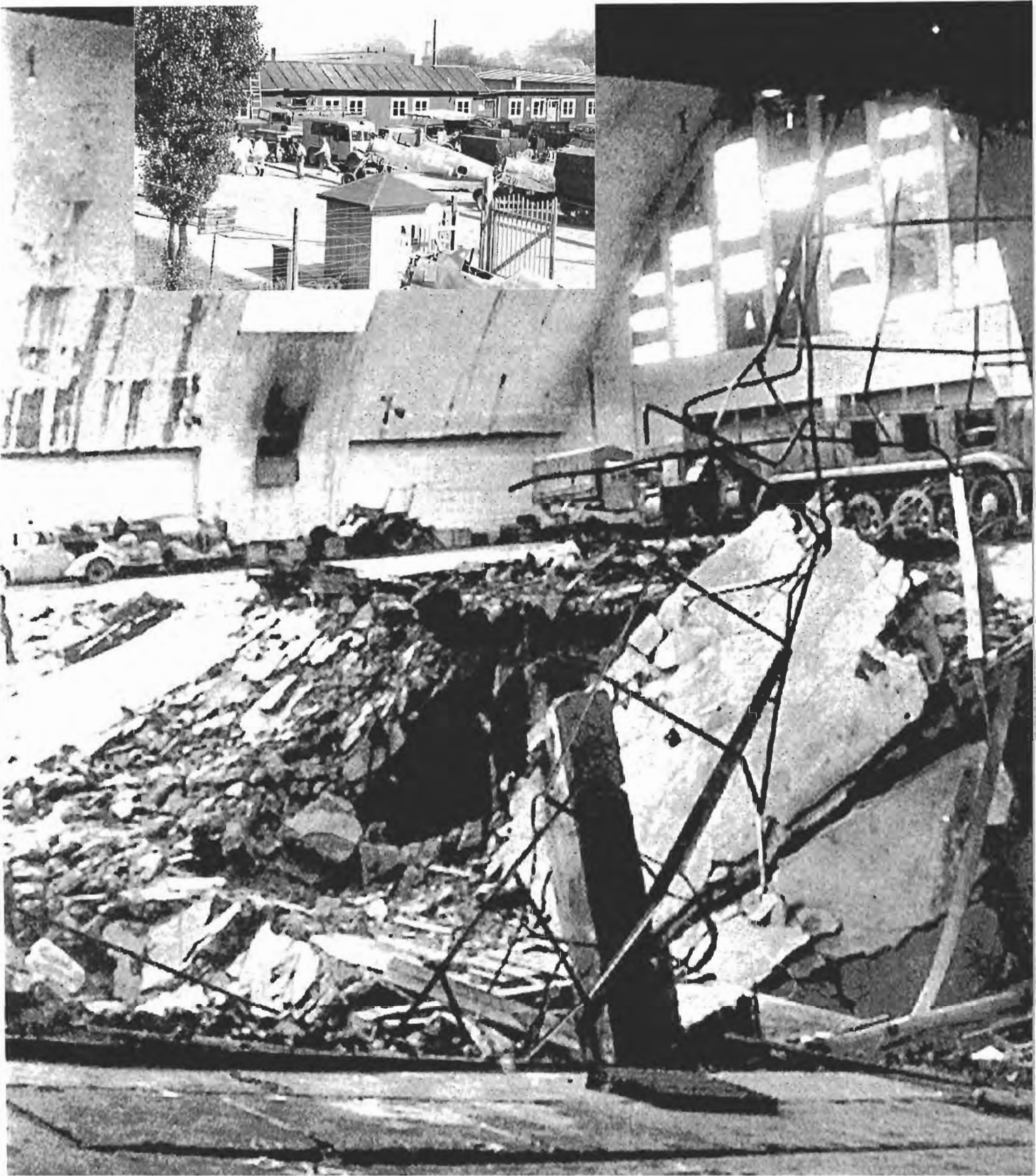
Så ble hemmeligheten om tegningene rullet opp, drøyt femti år etter.

Gjenferdet Fritz

Med til historien hører også beretningen om gjenferdet Fritz. En tysker som hadde satt livet til under eksplosjonen, gikk angivelig igjen i de lange og skum-le kjellergangene under verkstedet. Kjell Bergkvist mener å huske at Fritz egentlig var en norsk nazist som het Ness. Ness var i tysk tjeneste som vaktmann – "Verksschutz" – og var utstyrt med våpen og tysk grå uniform. Under alt kaoset som oppsto i forbindelse med sprengningen, åpnet forskjellige vaktgrupper ild mot hverandre i den tro at de andre var sabotørene. Nordmannen Ness satte livet til, og ble til gjenferdet Fritz.

Muligens fantes det også et gjenferd i kontorfløyen. Overingeniør Orre – som overtok etter Isdahl – fort-

Store bildet: Skadene inne i hallen var omfatte-
Også busser raste ned i kjelleren. Lille bildet: Tyskerne
forsøkt å redde ut jagerflyskrog etter sabotasjeaksjo-



alte at en tysk funksjonær hadde hengt seg på kontoret under krigens avslutning. Orre hadde etter dette en permanent følelse av aldri å være alene på kontoret.

Mange øyenvitner har gjennom årene kunnet sverge på at de har støtt på Fritz, selv om noen av mysteriene også har blitt oppklart. En verkstedarbeider som het Brekke så ei natt en mistenkelig skikkelse i mørket, og i ren redsel ga han denne en kilevink så han ramlet ned i ei smøregrov. Han løp deretter ut til formannen, og flere mann ble med tilbake for å se hvem han hadde truffet og om vedkommende var hardt skadet. "Offeret" viste seg å være en lincoleumsrull som hadde stått rett opp og ned ved siden av en buss.

Selv mange år etter krigen levde skrekken for gjenferdet. Tømrer og senere foreningsformann Terje Kalheim fortalte at han og en annen fra Etterstad skulle utføre noe reparasjonsarbeid nede i kjelleren på Bjølsen. Dette var på syttitallet, og kollegaen var svært overtroisk og særdeles redd for gjenferdet. Terje gjorde det ikke noe lettere for ham med stadige tilrop som «der er'n» eller «så du'n». Til slutt var arbeidskameraten så vettskremt at han rømte ut fra kjelleren og nektet å sette sine bein der noe mer. En illsint formann holdt deretter Kalheim personlig ansvarlig for at arbeidet ble utført.

Det blir spennende om Bjølsens nye eiere også får kontakt med Fritz.

Drama på Vålerenga

Vålerenga stasjon lå i Hedmarksgata, der Kampen Hageby ligger i dag ovenfor Jordal Amfi. Stasjonen besto av en vognhall med åtte spor, et lite lager, og en egen garasje for 12 busser. Opprinnelig var bare en mindre del av sporene overbygget, resten ble liggende som en vogngård. Etter amerikansk mønster ville Sporveien forsøke å la vognene stå ute sommer som vinter. Det viste seg at vognene tok skade av dette, og dermed ble sporene overbygget i sin helhet.

Gudbrand Stenberg ble født i 1882 og begynte på Sagene verksted i 1907. To år senere ble han overflyttet til Torshov, hvor han i 1911 ble utnevnt til formann. I 1923 ble han sjef for den nyopprettede Vålerenga stasjon, med oppsyn både over verksted og trafikk. Som tilsynsmann fikk han disponere en privat leilighet i annen etasje over vognhallen. Der bodde han i 25 år. I 1937 var for øvrig Stenberg en av stifterne av Oslo Sporveiers og Forstadsbaners Formannsforening, og ble valgt som foreningens første sekretær.

I 1927 fikk Stenberg også ansvaret for den nyopprettede busstrafikken som i begynnelsen ble stasjonert på Vålerenga. Men i 1929 ble bussene overført til det nye anlegget på Bjølsen (Korsvold). Bussgarasjen på Vålerenga ble da leid ut til et privat bilverksted, Olav Jahre.

Da krigen brøt ut fikk Gudbrand Stenberg mye med Wehrmacht å gjøre. I 1941-42 måtte Sporveien bygge en mindre vognhall på Vålerenga ved siden av den gamle. Her stallet prøysserarmeen opp 50 – 60 beredskapsbusser som de simpelthen stjal fra Sporveien. De ble tappet for bensin og sto uvirksomme minste et par år uten at tyskerne gjorde bruk av dem.

– Jeg hadde føling med tyskerne så å si til enhver tid, de var begynt å bli husvarme, husker Stenberg.

Fanger på Etterstad

På Etterstad bygde tyskerne en fangeleir, og dette skulle også få betydning for Sporveien. Gudbrand Stenberg forteller: «I fangeleiren på Etterstad kom det etterhvert noen tusen russiske krigsfanger, som ikke hadde det for godt. De var "Hunde" og "Schweine", for å gjenta noen av tyskeres vanlige uttrykk dengang. I det siste krigsår brukte tyskerne endel av disse krigsfanger til arbeide på festningen og bryggene. På Vålerenga stasjon måtte vi stille sporvogn til disposisjon for å frakte fanger bort og hjem.

Hver morgen møtte vi med vogner på Etterstad og fangene ble stuert inn i kupeen som dyr, de lå og satt på hverandre. På plattformene fikk ingen stå. På hver

av disse sto som vakt en tysk soldat med gevær ved foten og bajonett på topp. Om ettermiddagen var det så å møte opp på arbeidsplassene for å hente fangene tilbake igjen. Den strengeste prøysserdisiplin rådet over disse stakkarene som ble hundset som andre dyr. Ville noen for eksempel rekke dem en matbit måtte ikke de tyske vaktene se det, da vanket det slag.»

Etter frigjøringen marsjerte for øvrig 1.500 sporveisfolk – både betjening og arbeidere – fra Vålerenga stasjon opp til fangeleiren for å hedre de russiske krigsfangene for deres innsats. Det ble fest på leirplassen med musikk av Sporveiens musikkorps og sang, musikk og folkedans av russerne.

Vålerenga blir bombemål

Mest dramatisk ble likevel sprengningen av bilverkstedet, forteller Stenberg.

«Etterhvert ble det vanskelig for tyskerne å få reparert sin store bilpark. De begynte derfor å beslaglegge større bilverksteder i byen. Således ble også Olav Jahres verksted på Vålerenga stasjon tatt. Han måtte heretter vesentlig arbeide for tyskerne. To mann – herav en kaptein – ble satt på vakt hver dag for å kontrollere at påbudet ble overholdt. Vi kunne ofte ha besøk av disse også i vognhall og sporvognsverksted.»

Utover høsten 1944 ble det foretatt flere sabotasjeaksjoner på Vålerenga og Kampen. Gjennom Milorg fikk Gudbrand Stenberg greie på at også Jahres Bilverksted var sett på med ublide øyne på grunn av bilreparasjonene for tyskerne, og at også deres tid ville komme.

«Sist i november fortalte jeg dette til innehaveren, men han sa at nå hadde han ikke noe større tyskerarbeide, og jeg setter opp svære regninger for muligens å bli kvitt dem, men de bare betaler og som regel med ferske 100-kronesedler, seddelpressen arbeidet trutt den tid. Til slutt kom, som jeg ante, bombingen av Vålerenga stasjon.

Verkstedet sprenges

27. desember – tredje dag jul – var en stille dag, bare to mann var beskjeftiget i bilverkstedet og ingen tyske vakter var til stede. Ved 13-tiden kom to unge karer bærende på hver sin ransel inn i bilverkstedet, tok dette i øyensyn og bad så de to bilreparatørene, som da satt og spiste, om å hjelpe til å skyve ut en bil «for stasjonene skal bombes».

Vi bare lo, fortalte den ene etterpå, men da en av karene rettet en revolver mot oss og sa at dette var alvor og at vi hadde liten tid, forsto vi situasjonen og måtte hjelpe til med å flytte bilen ut på gaten, stadig med revolveren mot oss. Vi skal, sa de, legge ut to



**De tunge
garasjeportene
føk i luften nedover
til Jordal Idrettsplass og
ble delvis til pinneved.
Taket ble sprengt i
filler og falt ned og
veggen til vognhallen
raste ned over en
del sporvogn.**

Gudbrand Stenberg,
stasjonssjef Vålerenga



bomber, en større nærmest Kampen-siden og en mindre lenger nede for ikke å skade tårnoppbygget med privatleiligheter og sporvognsverkstedet. Og si fra at bilverkstedet skal bombes og at alle har 10 minutter til å komme seg ut av bygningen!

Det var akkurat i middagshvilen og vakten kom stormende opp hvor folkene satt og derfra inn til meg i privatboligen og fortalte hva som var i veien. Inne hos meg fikk vi på det nødvendige yttertøy og alle kom seg ut i god tid. Vi samlet oss ute på stasjonen til Hedmarkgaten for å avvente begivenhetene. Vi hadde fått god tid for det gikk nok to ganger ti minutter før det smalt, først ett smell og en kort tid etter ett til. Imens hadde vi måttet stoppe alle som ville passere forbi stasjonen for ikke å bli utsatt for noen fare. Men så kom et tysk kompani soldater marsjerende fra Strømsveien opp Hedmarkgaten, og hva nå? Skulle vi varsle disse også?

Noen var for og andre i mot. La dem bare gå, var omkvedet. Det ble overveldende stemning for det siste og vi lot tyskerne passere, spente på hvordan dette ville ende. «Heldigvis» var baktroppen av kompaniet kommet cirka 60 – 70 meter forbi bygningen før det smalt. Hadde kompaniet vært foran garasjedørene da

første skuddet gikk, ville nok de fleste vært blåst bort. Die Wehrmacht ville nok da uten tvil tatt represalier, skutt blir den og skutt blir den var jo faste ord i vokabularet den gang. I hvert fall hadde nok flere av stasjonens folk, meg selv inkludert havnet på Grini eller et sted i Tyskland.

Eksplisjonen hadde en kolossal virkning. De tunge garasjeportene føk gjennom luften nedover mot Jordal Idrettsplass og ble delvis til pinneved. Taket ble sprengt i filler og falt ned og veggen til vognhallen raste ned over en del sporvogn, som sto på sporet nærmest veggen. Disse ble atskillig ramponert. I selve vognhallen var flere av takrutene blåst i stykker, likeledes glassrutene på flere sporvogn ellers i hallen.»

Stenbergs leilighet ble totalt nedstøvet, men ellers var ingenting skadd på et par vindusruter nær, selv om hele gulvet mellom 1. og 2. etasje i garasjen falt sammen. Gjenoppbyggingen av stasjonen ble satt i gang først etter krigens slutt, husket Stenberg som gikk av med pensjon i 1947 og ble en svært gammel mann. I en alder av over nitti danset han friskt på pensjonistforeningens fester.

På terskelen til en ny tid

La oss stoppe midtveis i denne beretningen og sjekke hvordan det sto til med Sporveien og sporveisarbeiderne i 1950, året hvor foreningen fylte 50 år og Sporveien feiret sitt 75-årsjubileum.

Gjenoppbygging

Sporveien fikk store skader under krigen, og det var mye å rydde opp. Aller verst hadde det gått ut over bussene, men også skinnegangen var i elendig forfatning. Verksteder og vognhaller, som allerede før krigen for en stor del var gammeldagse og uhensiktsmessig små, ble ytterligere forringet. At Sporveien tjente gode penger under krigen monnet lite i forhold til alle skadene som måtte utbedres. Også administrasjonssapparatet var til dels i oppløsning, og med dette skrale grunnlaget skulle Sporveien håndtere et passasjerantall som hadde vokst til himmels under krigen.

For å få alt på plass igjen, trengte Sporveien folk, og antallet sporveisansatte økte kraftig etter krigen. Med over 3.000 ansatte var Sporveien i 1950 den bedriften i Norge med flest ansatte i en og samme by.

Sporveisarbeiderne økte som samlet gruppe med hele 63 prosent fra 1940 til 1950:

Vaskebetjening	fra 111 til	201
Verkstedarbeidere	fra 378 til	554
Strømforsyningen	fra 10 til	35
Banearbeidere	fra 130 til	230
Totalt	fra 620 til	1020

Dette gjorde selvfølgelig også sporveisarbeidernes forening stor og slagkraftig.

Arbeidstida var for sporveisarbeidere 48 timer i uka; 8 ? timer netto på ukedagene og 5 ? timer netto på lørdagen. Vaskebetjeningen hadde også 48 timer, men noe kortere skift. Til sammenligning kan nevnes at kontorfunksjonærene hadde en ordinær arbeidstid på 38 ? timer i uka; 6 ? time på ukedagene og 5 timer på lørdager, alle dager innbefattet en frokostpause på 20 minutter.

Bedriftens avdelinger

De fleste sporveisarbeiderne jobbet i **Vogn- og verkstedavdelingen**, som igjen var delt inn i en **sporvognsavdeling** og en **bussavdeling**. Sporvognsavdelingen

omfattet samtlige verksteder og vognhaller for sporbundet materiell ved Oslo Sporveier samt Bærumsbanen (Avløs verksted) og Østensjøbanen (Etterstad verksted).

Hovedverkstedet lå i **Homansby**, her lå maskinverksted, elektrikerverksted, snekkerverksted, smie og revisjonsavdeling for understell. (Her arbeidet 131 mannlige verkstedarbeidere og 32 rengjøringskvinner.)

Sagene verksted hadde et mindre maskinverksted og maler- og snekkerverksted, og utførte hovedsakelig revisjoner av kupeer for toakslede vogner. (79 menn, 44 kvinner)

Torshov utførte alle hovedrevisjoner av lettmetallvogner, understellsrevisjoner for tilhengere og hovedrevisjoner på trolleybusser. (30, 4)

Vålerenga (28, 26) og **Majorstua** (42, 38) var fortrinnsvis vognhallstasjoner, det var også en liten vognhall på Kjelsås.

Verkstedet på **Avløs** vedlikeholdt alt rullende materiell på Bærumsbanen (Kolsåsbanen og Lilleaker-Østensjøbanen). Det ble utført både vognhalltjeneste og full verksteddrift, inkludert maskin-, snekker- og malerverksted samt smie og revisjonsavdeling. På **Etterstad** ble det utelukkende utført vognhalltjeneste. Innpå 100 mann pluss omlag 30 vaskekoner arbeidet på disse to stedene. Vognparken var på cirka 60 vogner, både sporvogner og forstadsbanevogner.

Bussavdelingen disponerte kun ett verksted, til gjengjeld var **Bjølson** i 1950 Sporveiens største. Her arbeidet nesten 150 mann samt 20 vaskekoner. Verkstedet omfattet revisjonsavdeling med motoroverhaling, maskinverksted, rapport og serviceavdeling, kontrollavdeling med maler- og salmakerverksted samt gummi- og oljeservice, trolleybussavdeling med snekker- og plateverksted samt anleggs- og elektrikeravdeling. Vognparken besto av 184 busser, herav 62 trolleybusser.

Bane- og bygningsavdelingen ivaretok Sporveiens nybygninger, vedlikehold og tilsyn med skinnegangen pluss bygninger og hvilestuer. Sommeren ble benyttet til å bytte ut nedslitt skinnegang og brolegning. Om vinteren var kampen mot is og snø den viktigste oppgaven. Banesmia på Sagene laget selv alle viker og kryss. Omregnet i enkeltspor var det rundt 90.000 meter skinnegang totalt å holde orden på. Bærumsbanen hadde sin egen baneavdeling til sine 20,4 km dobbeltsporede linjer. Totalt var det snakk om rundt 230 banearbeidere.

”

Ingen vet i dag hvilken retning utviklingen vil gå, hvorvidt det blir sporvogner eller busser, eller hva der er mest sannsynlig – en kombinasjon av disse

Overingeniør Thormod Sand, leder av Vogn- og verkstedavdelingen, 1950

”



Den ferske **strømforsyningsavdelingen** hadde 35 ansatte og holdt til på **Majorstua**. Her lå lageret av ledningsmateriell og også et eget verksted. Sporveien satte høsten 1950 i gang sin niende likeretterstasjon, som lå i Ryenbergveien.

Foreningens organisering

Oslo Sporveisarbeideres Forening hadde på dette tidspunktet 9 grupper og 1 klubb. Gruppene var for **baneavdelingen**, **lagerarbeiderne** og **strømforsyningsarbeiderne**, i tillegg til verkstedgrupper på **Bjølse**, **Homansby**, **Sagene**, **Majorstua**, **Vålerenga** og **Torshov**. Den aller ferskeste gruppa var lagerarbeiderne, den ble faktisk etablert i 1950, etter at Sporveien hadde utskilt en egen lageravdeling under økonomisjefen. Også strømforsyningen ble egen avdeling i 1946. Begge disse avdelingene hadde tidligere vært en del av verkstedavdelingen.

Bærumsbanens bane- og verkstedklubb hadde tilsluttet seg foreningen den 1. april 1937, noe som gjorde at foreningen fikk 100 nye medlemmer fra Bærumsbanens og Østensjøbanens Forening. Etter en gang var foreningene et hestehode foran bedriften, som først overtok administrasjonen av Bærumsbanen i 1940.

«På løpende bånd»

Et svært sjenerende problem for Sporveien i 1950 var mangelen på vognhallplass. Derfor var det utarbeidet fullstendige planer for og utsett tomt til bygging av en ny vognhall på Grefsen.

Forbildet for denne var faktisk bussgarasjen på Bjølse, som ble sett på som et av de beste anleggene i sitt slag i Skandinavia med daglig vedlikehold «på løpende bånd». Slik skulle det også bli på Grefsen. I stedet for den gamle og tungvinte metoden hvor vognene ble kjørt inn og ut av de samme portene, og arbeiderne gikk fra vogn til vogn og utførte vedlikeholdet, skulle vognene nå i stedet benytte egne innkjørings- og utkjøringsporter på rekke og rad etter samlebandsprinsippet – fra oppstillingshallen og inn i en moderne «skjøselsshall» hvor arbeidet skulle utføres.

Grefsenanlegget skulle dimensjoneres for 150 vogner. Et svært viktig element i planleggingen var at hallen skulle kunne betjene både sporvogner og busser «hvorved man vil stå ganske annerledes fritt med hensyn til anskaffelse av passende materiell, idet ingen vet i dag hvilken retning utviklingen vil gå, hvorvidt det blir sporvogner eller busser, eller hva der er mest sannsynlig – en kombinasjon av disse».

Det neste som sto på ønskelisten var bygging av et

sentralverksted på Etterstad. Her ønsket Sporveien seg en tomt på hele 18.000 m² «for å møte en utvikling som det kan være vanskelig å forutse». Dette forutsatte at anlegget som Bærumsbanen disponerte til vognparken på Østensjøbanen måtte vekk. I 1950 tenkte man seg derfor en utvidelse og modernisering av Vålerenga stasjon til «Grefsenstandard». Som kjent skjedde ikke dette, men her lå kimen til det framtidige anlegget som skulle bli bygget på Ryen.

Trikk eller buss?

Sporveisdirektør Mathiesen vurderte i 1950 framtidsutsiktene for Sporveien blant annet gjennom flere artikler i bladet Lokaltrafikk. Han spådde store framkommelighetsproblemer i sentrum. Bygatene var svært frange. Hittil hadde det vært strenge restriksjoner på anskaffelse av biler, men når dette etter hvert ble normalisert, ville biltallet øke hurtigere enn i noen annen periode og føre til sammenbrudd spådde Mathiesen, som også påpekte at kapasiteten på trikken allerede var sprengt.

Praktisk talt alle sporvognslinjene i byen gikk gjennom to hovedårer; Storgata – Karl Johansgate og Vognmannsgata – Prinsensgate/ Tollbugata – Stortingsgata. Her var intervallet mellom sporvognene nede i 90 sekunder på det verste. Løsningen var at sporvognene måtte avlastes noe med buss, mente Mathiesen, som allerede den gangen følte behov for å forsikre om at «man ikke innen sporveiens ledelse har planer om en alminnelig nedleggelse av sporveiene og erstatning med busser. Tvert om går vi i den nærmeste fremtid til bestilling av 30 nye sporvogner, hvortil det nå, etter flere års ventetid, endelig er gitt tilsagn om valuta.» Det var Høka-vognene direktøren her ventet på.

Direktøren innrømmet at sporveisledelsen fra flere hold ble beskyldt for å ville nedlegge sporvognsdriften, men hevdet selv at «vi er «glaest» i trikken fordi den er billigst i drift». Direktøren drøftet også andre interessante aspekter som at det kostet mer å sende et 20 grams brev enn å frakte en 100 kilos passasjer på trikken, servicenivået samt mulighetene for å få forskjøvet arbeidstiden på byens bedrifter for å få gjort noe med rushtidsproblematikken.

Mathiesens krystallkule

Til slutt drøftet han forstadsbaneproblematikken. Oslo ble i 1948 slått sammen med Aker kommune, og



Moderne redskap gjorde arbeidet lettere etter krigen. Her lastemaskinen "Dronninga".



Steaming av sporvognsunderstell, Homanby på tidlig femtital.



befolkningsøkningen skjedde nå hovedsaklig i utkantene, mens antall borgere i den «gamle» byen stagnerte. Slik skrev Mathiesen i mars 1950:

«Når det gjelder forstadsbaner, foreligger det som kjent ganske store planer. Det foreligger forslag om bygging av nye baner til Lambertseter, til Abildsø og til Furuset- og Grorudområdet. Alle disse baner skal samles i en eller to felles innføringslinjer som undergrunnsbaner gjennom de østlige bydeler fram til sentrum og videre til Nationaltheatret for der å sammenknyttes med de vestlige baner. Man vil da få et utmerket system som vil gi en rask og grei befordring for befolkningen i de ytre strøk.

Det er kanskje den viktigste side av saken at man også vil få en effektiv forbedring av trafikkforholdene i den indre by, og få mest mulig av denne trafikk under jorden. Disse planer er imidlertid meget omfattende og kostbare, så man må være klar over at det vil ta meget lang tid før de kan bli realisert. Som forholdene ligger an er det heller ikke mulig å bygge de angjeldende forstadsbaner med sikte på en midlertidig innføring på sporveisnettet – det tillater ikke trafikkforholdene. Ingen av de planlagte baner kan derfor settes i drift før tunnelspørsmålet er løst, og man må regne med at de angjeldende strøk må tilgodesees med bussforbindelser inntil videre.»



Slamsugerbil, trolig type
Carrier 1957-modell.

»
**«Jeg husker ikke
om det var så veldig
viktige saker, det
var vel mest
politikk, vel»**

Ragnvald Thoresen,
platearbeider og
arbeiderpartimann

Den kalde foreningskrigen

» Etter krigen oppsto den første – og eneste – politiske splittelsen innen sporveisarbeidernes forening. Der det tidligere var kameratslige diskusjoner, sto nå kommunister og sosialdemokrater uforsonlig mot hverandre. Men alt fokus på politikken hadde også en positiv funksjon: Flere medlemmer ble aktive og politisk bevisste, og en ny generasjon tillitsvalgte ble lært opp, personer som skulle komme til å bety svært mye for foreninga senere.

Reform eller revolusjon?

» Fagbevegelsens grunnleggende idé fra starten var solidaritetstanken, at arbeiderne måtte holde sammen for å bedre sine kår i fellesskap. Veien til et bedre samfunn gikk gjennom klassekamp. Hvorvidt reformer eller revolusjon var veien å gå trengte de ikke å ta standpunkt til, arbeiderbevegelsen var fortsatt for liten og svak til å tenke på statsmakt. Sporvognsreparatørens forening var lojale mot disse ideene, og gjorde sin solidariske plikt ved å støtte både fengslede antimilitarister, streikende kamerater innen jernindustrien og lockoutede danske sporvognsførere.

Tida fram mot første verdenskrig var en sammenhengende høykonjunktur i Norge. Dette gjorde mange arbeidere utålmodige, og de stilte spørsmål ved fagbevegelsens metoder. Det vokste derfor fram en fagopposisjon, ledet av Martin Tranmæl og inspirert blant annet av amerikanske syndikalister. Skriftlige overenskomster skulle erstattes med militante kampmidler som streik, boikott, obstruksjon og sabotasje. Arbeiderråd og direkte demokrati gjennom fagforeningene skulle avløse parlamentet. Spesielt for Norge var at fagopposisjonen vant makta både i fagbevegelsen og Arbeiderpartiet.

Arbeiderpartiets karakter av revolusjonært masseparti var svært uvanlig. Nordmennene så også på seg sjøl som et tredje alternativ i den internasjonale arbeiderbevegelsen. Edvard Bull beskrev den norske holdningen slik: «Vi i norsk arbeiderbevegelse er nær sagt de eneste gode revolusjonære sosialister, de eneste som har forstått marxismen og ikke ligner verken de brutale russiske bolsjevikene eller de tyske sosialdemokratiske knehønene.»

Sporvognsreparatørene var ikke spesielt begeistret for fagopposisjonen. De stemte mot forsøk på å etablere samorganisasjon og arbeiderråd, mot et forslag i forbundet om å melde seg ut av landsorganisasjonen, og var generelt avvisende til å selge eller tegne aksjer i opposisjonsaviser.

Mot partipolitikk

Reparatørene var også motstandere av all partipolitikk i fagbevegelsen. I 1923 protesterte de mot at forbundsformann Halvard Olsen i Jern og Metall førte politisk polemikk i fagbladet mot Oscar Torp som formann i Arbeiderpartiet. I begrunnelsen het det blant annet:

«Os bekjendt har Hovedstyrets medlemmer inden sin midte hvad politiske troesbekjendelser angaar, alle mulige opfatninger, like fra den mest arge, haardkokte demokrat til den mest hypermoderne anarkist-syndikalistiske fusentast, plus alle avskygninger inne imellem yderlighederen. Gudbevares! Det kan jo baade være interessant og muligens en smule praktisk at have en politisk mening. Men herfra og til at udbasunere den i fagbladet siger vi nei, og tusind ganger nei.»

En kort periode brøyt også foreningen med Arbeiderpartiet. Dette var et resultat av målbevisst arbeid fra medlemmer av den lille og prinsippfaste høyrefløyen, som i 1918 skallet av fra Arbeiderpartiet og etablerte sitt eget sosialdemokratiske parti. Utmeldelsen fant sted i 1921 med 13 mot 10 stemmer. Men i 1925 var foreningen tilbake på plass i moderhuset igjen.

De ansvarlige trettiåra

På medlemsmøte i sporveisarbeidernes forening den 17. oktober 1932 åpnet formannen med å gratulere medlemmene med den store framgangen for Arbeiderpartiet ved stortingsvalget. Han mante medlemmene til å være med i fortsatt kamp for partiet.

I trettiåra la Arbeiderpartiet fra seg sin revolusjonære retorikk, og kom atter en gang på linje med andre sosialdemokratiske partier i Skandinavia og Europa. Det var flere grunner til omslaget. Industrierbeiderklassen hadde sluttet å vokse på tjuetallet. Arbeidsløsheten gjorde at folk klamret seg til arbeidsplassene sine, og tariffkampen ble i hovedsak defensiv. De dårlige tidene gjorde at kampvilje og luftslottbygging ble avløst av solid organisasjons- og parlamentarisk arbeid. Arbeiderne fikk mer enn nok med å forsvare seg til å tenke på noen revolusjon. Fagopposisjonens program hadde vist seg å være altfor konjunkturbestemt.

Arbeiderpartiet samlet arbeiderne rundt et ønske om å vinne samfunnsmakta gjennom flertall i Stortinget, og lyktes i 1935 å oppnå regjeringsmakt. Dette forandret partiet fra å være et masseparti til i større grad å bli et «hele folket»-parti – også innen fagbevegelsen. Paroler som «by og land – hand i hand» og «hele folket i arbeid» er typiske fra denne tida. Klassekampens vei ble erstattet av ønsket om det

nasjonale samhold, noe som nok var avgjørende for den samlende oppførselen innen det norske folket under krigen. Prisen var en del lite arbeidervennlige tiltak, blant annet tok arbeiderregjeringen i bruk voldgift som middel mot streiker, noe man hadde vært frenetiske motstandere av i opposisjon.

Internasjonal tilspissing

Arbeiderpartiets revolusjonære linje på tjuetallet demmet nok ganske effektivt opp mot kommunistene. En kort periode var partiet også medlem av den kommunistiske internasjonale – Komintern. Men Kominterns funksjon som underbruk av Moskva, deres hatske linje mot sosialdemokratene og kravet til revolusjonær våpenmakt var fremmedelementer i Norge. I sporveisarbeidernes protokoller finner vi derfor heller ingen spor av kommunistisk aktivitet før krigen.

I 1935 sluttet Komintern å skjelle ut sosialdemokratene som «sosial-fascister», og tok i stedet initiativ til enhet mot den nye nazistiske og fascistiske trusselen. Da borgerkrigen i Spania brøt ut i 1936 dro mange norske arbeidere – i sær kommunister – til Spania som frivillige. Arbeiderne ønsket aktiv kamp mot den Hitlerstøttede generalissimo Franco, mens den norske sosialdemokratiske regjeringen fanget seg sjøl i en merkelig nøytralitetspolitikk. Denne hindret norsk støtte til den spanske republikken samtidig som Tyskland og Italia pøste inn mennesker og materiell til Franco, og kriminaliserte norske arbeidere som ønsket å kjempe i Spania.

Sporveisarbeiderne engasjerte seg voldsomt for Spania. Foreningen kom med i den internasjonale solidaritetskjeden, og styret forslø at det ble sendt innsamlingslister på arbeidsplassene til inntekt for de kjempende spanske arbeiderne. Først ble det foreslått at foreningen bevilget hundre kroner, så ble beløpet forslått hevet til fem hundre. Men medlemmene var heller ikke fornøyd med dette, og vedtok i tillegg å sende bidragslister ut på arbeidsplassene.

I 1938 ble det bestemt avholdt et Spaniamøte med foredrag, og hver mann ble pålagt en ekstrakontingent på tre kroner til inntekt for det kjempende Spania. Året etter ble ytterligere 1.000 kroner gitt, mesteparten samlet inn på arbeidsplassene. Siden fascistene hadde vunnet krigen, ble ikke pengene sendt til Spania men til Arbeidernes Justisfond til fordel for spanske flyktninger.

Om Spaniakrigen hadde styrket kommunistene i fagbevegelsen, fungerte Sovjetunionens krig mot Finland stikk motsatt. Sporveisarbeidernes femtiårs historiebok beskriver det slik: «Finnene var kommet i krig med russerne. Den såkalte sosialiststaten avslørte

seg som en imperialistisk makt. Alt på medlemsmøtet den 15. januar 1940 var sporveisarbeiderne klar over situasjonen og ga 500 kroner som humanitær hjelp til finnene.»

Jernteppet

De store kommunistiske revolusjonene var barn av krig. Bolsjevikrevolusjonen i 1917 sprang ut av den første verdenskrigen, men forsøkene på å få til en verdensrevolusjon slo feil. Sovjetunionen ble stående alene. Den andre verdenskrigen åpnet for en ny revolusjonær bølge. Delvis førte dette til ekte revolusjoner, som i Kina og Jugoslavia. Andre steder ble «revolusjonene» regulert av seierherrenes oppdelingen av særlig Europa i interessesfærer.

På slutten av krigen inngikk Stalin og vestmaktene en hemmelig hestehandel. Den Røde Armé fikk fritt spillerom bak jernteppet mot å avstå fra å støtte sterke revolusjonære bevegelser i vest. Således ble resultatet av verdenskrigen at Europa ble delt geografisk i et kommunistisk øst og et kapitalistisk vest.

Begge sider befestet makta i sitt eget revir. I øst skjedde det kommunistiske «kupp» i Tsjekkoslovakia i 1948, nedslagning av arbeideropprøret i Øst-Tyskland i 1953, Ungarn 1956 osv. Vestmaktene metoder var mer sofistikerte. Marshallhjelpen og etableringen av NATO i 1949 var viktige grep.

Norge – en vestmakt

I Norge var sympatien for Sovjetunionen stor etter krigen. Det var Sovjet som snudde krigslykken ved Stalingrad i 1942, og som også ofret mest for seieren. I 1942 kostet krigen den røde armé 10.000 soldatliv hver eneste dag, like mange som det totale antall nordmenn som satte livet til i løpet av hele krigen. I tillegg hadde Den Røde Armé frigjort hele Finnmark, og deretter trukket seg eksemplarisk ut igjen.

Også norske kommunistiske partisaner utførte en sterk krigsinnsats, og tyskerne behandlet også kommunistene langt mer nådeløst enn milorg. I 1945 sto NKP sterkere i Norge enn noen gang, med 11 mandater på Stortinget. Friheten kom ut som dagsavis med 90.000 abonnenter.

Men det var liten tvil om at den norske eliten identifiserte seg med vestmaktene. Derfor var det også viktig at kommunistene ble bekjempet. Det norske Arbeiderparti – hvor mange av lederne var blitt nært knyttet til vestmaktene gjennom eksilopphold i USA og England – ble spydspissen mot kommunistinnflytelsen i arbeiderbevegelsen.



Sporveiskommunistene

Slik var settingen ved fredsslutningen i 1945. En strid var over, en ny under oppseiling. Sporveisarbeiderne hadde stått samlet mot de tyske okkupantene og quislingene, men nå skulle foreningen bli hjemsokt av en opprivende politisk splittelse: Skulle arbeiderbevegelsen vende seg til vestmaktene, eller var det mulig å holde Norge nøytralt i forhold til blokkdannelsen?

Kommunelaget, kommunistenes partilag innen Oslo kommune hadde satt i gang rundt førti studiesirkler vinteren og våren 1945. Bare innen Jern og Metall var det like mange. Ekstra mange sporveisfolk var kommunister, det gjaldt både betjening og arbeidere, både i Oslo og Bergen. Den ledende tillitsmannen i Bergens Sporveisfunksjonærers forening ble kommunisten Willy Davidsen, frivillig i den spanske borgerkrigen og fire år fange i tysk konsentrasjonsleir. Aller sterkest sto likevel kommunistene i Oslo Sporveisarbeideres forening!

– Vi som var kommunister hadde veldig medvind i de første åra etter krigen, det er det ingen tvil om. Vi seila opp i både i gruppestyrer, klubbstyrer og foreningsstyre, forteller **Kjell Bergkvist**.

– Det blei organisert ei kommunistcelle for hele Sporveien under krigen. De mest sentrale var *John Dønné*, som begynte i 1943, han kom fra Akers Mek., sammen med en del andre folk med rødt blod i årene. *Kåre Bredesen* kom vel rett etter krigen, for han satt i Sachsenhausen til frigjøringa. Også var det *Kåre Lehre*. Disse tre var sentrale i NKP-arbeidet i Sporveien.

Selvbevisstheten hos kommunistene var betydelig allerede ved frigjøringen. Kjell Bergkvist husker blant annet da foreningens tidligere formann Viktor Jensen var til stede på foreningens første årsmøte etter krigen. – Han stakk jo til Sverige under krigen, og da han kom tilbake i -45 så hadde han glemt å snakke norsk, vet du. Han snakka svensk – til stor jubel for oss kommunister.

– Dere lo av ham fordi han var partimann?

– Ja, han var DNAer på sin hals. Dyktig mann, men det spilte ingen rolle for oss om han var dyktig eller ikke dyktig. Spørsmålet var: Er han NKPer eller er han DNAer? Det var det viktigste. Det ble aldri noe direkte uvennskap sånn at kameratskapet opphørte, men det var et motsetningsforhold. Når det var årsmøte i gruppene var det gjerne litt forhåndsarbeid – med lapper om å stemme på den og den fordi han var NKPer. Det var ikke særlig fint, det kan jeg ærlig innrømme nå.

– Takene var kanskje like harde på begge sider?

– Jada, det var de. Vi visste jo veldig godt om hverandre. I grunnen gikk det mest utover de nøytrale, det var de som led. Vi som engasjerte oss i dette arbeidet, enten på den ene eller andre siden vi stod på så godt vi kunne.

Ekstra skjerpet ble striden etter kommunistkuppet i Tsjekkoslovakia i 1948, og Gerhardssens Kråkerøytale hvor han slo fast følgende: «Det som kan true det norske folks frihet og demokrati, det er den fare det norske kommunistpartiet til enhver tid representerer. Den viktigste oppgaven i kampen for Norges selvstendighet, for demokratiet og rettssikkerheten, er å redusere kommunistpartiet og kommunistenes innflytelse mest mulig.»

– Da ble det et markert skille. En del trakk seg tilbake, men det var da kampen mellom DNA og NKP begynte på alvor, både i gruppene og på foreningsplan. Kom det et forslag fra en NKPer, og forslaget kunne være aldri så godt, så ble det stemt i mot av alle DNAere. Og omvendt. Vi visste hvordan vi skulle stemme etter hvilken partibok forslagsstilleren hadde, oppsummerer Bergkvist.

Jobb og verv etter parti

Ragnvald Thoresen var platearbeider og arbeiderpartimann.

– Etter krigen ble jeg sveiser og platearbeider på Torshov verksted. De fleste som arbeidet der kom utenfra, fra Skabo, NEBB, Strømmens værksted, Aker og så videre. Her var kommunistene i majoritet, og derfor fikk vi et gruppestyre bestående av kommunister. På Majorstua og Vålerenga var også flertallet kommunister og bar preg av det, men på Sagene var nok flertallet på Arbeiderpartiets side.

Det var veldig mye krangel. Gruppestyret på Torshov besto så å si bare av kommunister, og var du ikke kommunist så var det vanskelig å komme inn der. Jeg huser en, som het *Slåtten*, han var kommunist, men en god arbeidskollega. Slåtten hadde vært med i motstandsbevegelsen sammen med den kjente kommunisten og sabotøren Asbjørn "Osvald" Sunde. Sunde var en del på Torshov og prata med Slåtten rett etter krigen. Sunde var Sagenegutt fra River'n. Seinere ble jo Sunde arrestert og jeg tror at Slåtten var inne til avhør også. Slåtten kom fra Homansbyen som dreier, og vi ble veldig gode venner. Jeg sveisa, og han dreide – vi hadde mye samarbeid – men vi prata vel ikke egentlig så mye politikk. Han visste ikke at jeg ikke var kommunist, så han foreslo meg til gruppestyret der. Men det blei det ikke noe av.

Thoresen var ute av Sporveien et års tid, og da han kom tilbake begynte han på Sagene. Da opplevde han at en formann på Torshov han strengt tatt ikke hadde stått på all verdens beste fot med, ville ha ham tilbake på grunn av partiboka.

– Ja, merkelig nok kom han og ville ha meg tilbake. Og han hadde sine grunner for det og, for du skjønner han karen som de hadde fått inn der borte – han var kommunist – og formannen var ivrig arbeider-

partimann. Og det var vel der det kladda, for akkurat på den tiden var det så mye politisk i foreningen, vet du.

På Majorstua var blant annet Denné ivrig. Men siden kom jo han inn i Kommuneforbundet, og han skifta visst også skjorte, for etterpå så ble han så forsiktig, og han var en av dem som var verst på gruppemøtene. Han hadde kløpt ut gamle skriv fra Trygve Lie blant annet, som han refererte og brukte som en slags agn da vet du. På foreningsmøtene var det stort sett overvekt av DNA-folk og litt upolitiske vanlige folk. Men kommunistene drøydte ofte møtene til folk var så lei dem at de begynte å gå. Til slutt kunne de risiskere å få flertall da, veit du, og få sakene sine igjennom. Sånn var det da vi hadde disse avstemningene, gjerne med et par mann i overvekt på den andre sia. Men jeg husker ikke om det var så veldig viktige saker, det var vel mest politikk vel.

Førte denne striden til uvennskap mellom gutta?

– Ikke i verkstedet, der var vi verdens beste venner. Når vi jobba, var gutta hjelpsomme og greie. Vi var på bærtur sammen og mye rart. Nei, det var bare da vi kom inn og skulle ha gruppemøte at det var lett for å bli konflikter. Da kom det en masse rare greier, husker Ragnvald Thoresen.

Politiske vedtak

Hvilke «rare greier» var det så striden sto om? Boka «Oslo Sporveisarbeideres forening gjennom 50 år» kom ut i 1950 – midt i den verste striden – og forfatter Sverre Sulutvedt forsøkte ikke engang å late som om han var nøytral. Etter krigen ble det i mange festtaler lagt vekt på at de to arbeiderpartiene DNA og NKP måtte gå sammen. Begge partiene var utad enige i dette, men innad var nok begge skeptiske. Sulutvedt skyver imidlertid all skylden over på kommunistene, og skrev blant annet at «kommunistene søkte å fiske i rørt vann og ville ha vedtatt en resolusjon i samband med regjeringdannelsen.»

Det var kommunisten Odd Backe som foreslo følgende foreningsvedtak: «Stortingsvalget ga et klart flertall til de to arbeiderpartier, ikke bare i Stortinget, men også blant velgerne. Vår forening mener derfor at den nye regjering må bestå av folk fra begge arbeiderpartier som virkeliggjør enhetsprogrammet som de var blitt enige om, og at samlingsforhandlingene må bli gjenopptatt.» Forslaget ble imidlertid forkastet av medlemsmøtet.

Sulutvedts kommenterte den politiske striden slik: «Mens førkrigsårene ikke viste mange politiske skilnader i Sporveisarbeidernes Forening, ble den politiske motsetning tydelig synlig etter frigjøringa. Ikke alle sympatiserte med det norske Arbeiderparti, men holdt seg til kommunistene. Særlig var motsetningene

skarpe like etter at samlingsbestrebelsene falt i fisk.»

Etter denne relativt nøytrale observasjonen kunne likevel ikke Sulutvedt dy seg for å tone flagg, og fortsatte: «Norges Kommunistiske Parti ønsket ingen politisk samling av arbeiderklassen, men fortsatte like fullt å spille på den alminnelige manns ønske om fred og samforståelse innen arbeiderklassen. Denne politiske motsetningen er til stede i foreningen enda, og vanskeliggjør det faglige organisasjonsarbeid.»

Mange av kommunistenes forslag gikk ut på at NKP måtte sidestilles med Arbeiderpartiet, men de led ofte nederlag.

I november 1947 gikk styret med 6 mot 3 stemmer inn for å bevilge 100 kroner til reisning av et hus til «Friheten»s presse, men forslaget ble nedstemt av medlemsmøtet.

I januar 1948 ville kommunistene ha en egen innleder i tillegg til en fra LO i anledning at LO ikke ville fremme foreningens tarifforhandlinger med Sporveien. Dette ble også stemt ned.

Første mai 1948 hadde samorganisasjonen vedtatt å gå sammen med Oslo Arbeiderparti under parolen: «For fred, Frihet og Folkestyre, mot Diktatur, Ensretting og Folkedemokrati.» Særlig parolen mot Folkedemokrati var rettet direkte mot de kommunistiske regimene i Øst-Europa, og gruppene på Majorstua og Torskov protesterte, men til ingen nytte.

Arbeiderpartifolkene unnslo seg heller ikke retten til å «lappe» hvis vedtakene gikk dem i mot:

På et medlemsmøte i 1948 lyktes det kommunistene å få vedtatt en ekstrakontingent på fem øre til inntekt for bladet «Friheten». Styret innstilte på avslag, men Kåre Lehre fikk flertall for sitt forslag med 23 mot 21 stemmer. Vi gir ordet til Sulutvedt: «Vedtaket vakte forargelse blant medlemmene. Det norske Arbeiderpartis partigruppe protesterte, og et nytt styremøte vedtok med 6 mot 2 stemmer å beramme nytt medlemsmøte til prøvning av vedtaket om de fem øres ekstrakontingent. Nytt møte ble holdt 16. juni. Med 81 mot 51 stemmer vedtok medlemmene lovligheten av å omstøte tidligere medlemsmøtes beslutning, og med 79 mot 55 stemmer mistet «Friheten» sine femører.»

Likevel lyktes det kommunistene å få en del vedtak i gjennom.

Foreningen ble kollektivt innmeldt i Norsk Sovjetrussisk samband med 200 kroner året i kontingent. Bussgruppa foreslo til årsmøtet i 1947 en resolusjon i forbindelse med Spania, denne ble for øvrig enstemmig vedtatt, og lød: «Vi vil på det bestemteste protestere mot en kursendring i Franco-spørsmålet, og forlanger at våre representanter i Stortinget ikke viser unnfalleshhet, men fortsatt følger folkemeningen som fordømmer fascismen i enhver form.»

Ikke mindre krass var uttalelsen i forhold til borgerkrigen i Hellas: «Vi vil på denne måte få uttrykke vår dypeste avsky mot myrderiene i Hellas og inntrengende henstille til regjeringen å samarbeide med alle fredselskende krefter, og i menneskehetens navn få slutt på myrderiene.»

Viktigst var likevel at kommunistene styrket sine posisjoner i foreningsstyret. På årsmøtet den 13. februar 1947 var det så stor strid vedrørende sammensetningen av styret at årsmøtet måtte avholdes over to dager. Hele den første dagen gikk med til styrevalget. Sosialdemokraten Bjarne Elander var foreslått av valgkomiteen, men kommunisten Oskar Kristiansen ble på et godt besøkt årsmøte valgt med 113 mot 86 stemmer. Inn i styret kom også en annen kommunist – Kåre Lehre – som senere skulle avløse Kristiansen som formann.

Opptur og nedtur

– For å si det rett ut så var det mange rødegardister på Bjølsen, meg sjøl innbefatta, forteller Kjell Bergkvist.

– Bjølsen bussverksted var liksom litt kjent for å være en underavdeling av Den Røde Plass. Et eksempel er den gangen i -49 da det var snakk om innmelding i NATO, da var det Bjølsen som organiserte marsjen til Stortinget. Samtlige på bussverkstedet marsjerte i arbeidsklær – i overaller og kjeledresser – nedover Sagene, og der fikk vi tilslutning av de fra Tørshov og de fra Sagene verksted, også marsjerte vi ned Torggata helt ned til Stortinget. Rundt hele Stortinget var det bare folk i arbeidsklær. Jeg var blant dem som fikk lov til å komme inn på kontoret til Gerhardsen og overleve en sånn protestsak. Der var selvsagt også Akerarbeidera, Nylandarbeidera og mange andre, men fra Sporveien var initiativet tatt ifra Bjølsen.

– Var det høydepunktet for dere på en måte?

– Det var vel i hvert fall høydepunktet når det gjaldt å vise oss utad. Jeg syntes det var litt rart – den gangen var vi 130 mann på Bjølsen – og når du ser en sånn flokk komme marsjerende i arbeidsklær, marsjerende på en demokratisk måte, en flokk som kommer nedover Torggata, bortover Stortorget og bort Karl Johan; så er det klart Oslofolk reagerte. Jeg må si at sporveisarbeidera har fulgt aktivt med i utviklingen, både politisk og sosialt opp igjennom de åra som jeg har vært aktiv i hvert fall.

– Men når kulminerte kommunismen i foreninga, når begynte det liksom å tørke inn og rakne?

– For å være helt konkret, personlig var jeg med i NKP helt fram til november i 1956, den kvelden som russera gikk inn i Ungarn – da greide jeg liksom ikke å følge med lenger. Da sendte jeg min skriftlige utmeldelse til Norges Kommunistiske Parti, og det var

det flere enn meg som gjorde. Jeg la ikke skjul på det, men av tidligere partikamerater blei vi betrakta som overløpere, svikere og det ene med det andre. Jeg innrømmer at det var litt hardt den første tida.

– Fikk du oppleve noen sånne ubehageligheter eller?

– Ja, det ga seg uttrykk på forskjellige måter, både på møter og sånt no'. Vel, jeg fikk smake av egen medisin, jeg innrømmer gjerne det, så jeg visste hva jeg gikk til. For jeg hadde allerede i 1954 blitt valgt som sekretær i foreningen, og det var jo takket være massiv støtte fra kommunistene. De var veldig flinke til å møte fram, vet du. Det var ikke mye som skulle til på et medlemsmøte eller årsmøte, så var salen dominert av kommunister. De andre de var mer slappe i fisken.

Men på den tida var det ganske mange som takka for seg og ikke greide å følge med lenger. Men jeg husker oppsummeringa til den gamle svenske maleren på Bjølsen, *Uno Erikson*, da NKP tapte alle sine elleve mandater i Stortinget på ett nær, så de bare hadde Løvlien igjen. Da sa Uno: «Det spiller ingen rolle om vi taper ti mann her i Norge når vi vinner fire millioner i Kina.» Han så internasjonalt på det!

Skapte gode tillitsmenn

De røde sporveisarbeiderne vakte oppsikt, og ble husket lenge. Den senere foreningsformannen og Arbeiderparimannen **Odd Væring**, forteller:

– På foreningens 75-årsjubileum i 1975 var Einar Gerhardsen hedersgjest. Vi hadde han med på festen på Grefsen hvor han fortalte om arbeiderbevegelsens historie, og da prata jeg en del med ham. Jeg skjønte fort at Arbeiderpartiet hadde holdt godt øye med sporveisarbeideras forening på grunn av kommunist-sympatien i femti- og sekstiåra. Gerhardsen var da 78 år, og til og med så gammel som han var da, så kjente'n navna på de tidligere formennene i foreninga – Kåre Lehre og John Denné. Han sa navna til meg og spurte hvor dem jobba hen nå og sånn, så det var tydelig at den tida satt godt oppi huet på'n.

Kommuniststriden splittet foreningen politisk, men alle aktørene fra den gang understreker at kameratskapet på arbeidsplassen besto. Dermed skjedde ingen grunnleggende skade. Tvert om hadde kampene også en del positive konsekvenser. Aktivitetsnivået ble høyere, og mange medlemmer ble politisk bevisstgjort.

Etter hvert ble kommunismen stadig mindre attraktiv og flere og flere av NKP-medlemmene meldte seg ut. Men foreningen satt igjen med mange sterke tillitsvalgte som skulle sette sterkt preg på foreningen i mange år etterpå. De to aller mest betydningsfulle var **John Denné** og **Kjell Bergkvist**.

Har du ikke vært ute blant folk? Tror du virkelig at noen i dette landet her – et demokratisk land – kan la alt gå på lykke og fromme?

Forbundssekretær
John Denné, forhandlings-
møte på Helserådet

Gift med fagbevegelsen

John Denné gifta seg faktisk inn i fagbevegelsen, det vil si – kona hans var datteren til viseformannen i Jern og Metall.

– Jeg lærte mye av ham, forteller Denné. Og når jeg skulle si non ting som ung – så sa alle: "Han ha'kke noe annen mening enn svigerfaren". Sånn var det. Han het Ommund Ommundsen. Da jeg fylte femti år, var det en som sa til ham: "Han John har lært mye av deg, han!" "Ikke nå lenger", svarte svigerfar – "nå er det jeg som lærer av han! Det er en annen tid nå, vet du", sa han. «Det skal du huske på.»

John, som var født den 20. mars 1918, opparbeidet mye erfaring på egen hånd. Han var formann i Sporveisarbeidernes forening i 10 år, fra 1961 til 1971. Han var også formann i Sporveiens tillitsmannsutvalg i 14 år, og formann i Samarbeidsutvalget i 12 år. På NKFs landsmøte i 1970 ble han valgt som leder forbundets Oslokontor, og ledet dette til han gikk av med pensjon i 1983.

– Jeg begynte på sporvognsverkstedet på Majorstua i 1943. Først ble jeg underkasserer og ble så valgt som formann i klubben i 1948. I 1954 ble jeg flytt til hovedverkstedet i Homansbyen, og etter en kort stund valgt som formann. Ikke alle var like begeistra for det, men medlemmene mente at det var riktig. Samme året ble Oskar Kristiansen bytta ut som formann, Kåre Lehre ble ny formann og jeg nestformann.



John Denné (to fra høyre) blant arbeidskamerater på Homansby. For å understreke Dennés "rang" som tillitsmann har han fått påsydd epauletter på arbeidsjakka.

En gang kommunist...?

Kommuneforbundets historiebøker utpeker deg og Lehre til lederne for kommunistene i OSAF. Var du medlem i NKP?

– Ja, jeg var det på den tida der, men før årsmøtet i 1954 tok jeg kontakt med Reidar Larsen pluss for-

mannen i faglig utvalg. Jeg mente at det var viktig at partiet tok stilling til spørsmålet om nedsettelse av arbeidstida for spesielle grupper. Det var til og med en sentral person i Kristelig folkeparti som hadde gått inn for dette – men jeg fikk aldri noe svar. Da ringte jeg bare opp og ba meg fritatt for å være med mer. "For dere bare prater med store ord og flotte setninger, men noe praktisk vil dere ikke gjøre", sa jeg. Du skulle bare se på det som kom derfra, det var helt livsfjernt. Jeg hadde faktisk trudd det var noe annet enn bare teori og ikke praksis. Det var ikke noe rart i at folk ble lei

av de greiene der. Så jeg bare glei ut, og hadde siden ikke noe med dem å gjøre.

Men det gikk veldig høye politiske bølger i OSAF på den tida?

– Det kan du godt si, men bare til Oskar Kristiansen forsvant som formann, ikke etterpå. Bølgene gikk på rent politiske saker, fagligpolitisk var vi alltid enige. Det som var feilen med Oskar Kristiansen var at han skulle lage problemer også på det fagligpolitiske. Så blei han kasta. Ikke på grunn av politisk oppfatning, for han var kommunist han også. Det var allmen misnøye med Kristiansen, de ville ikke ha'n. Du kunne ikke stole på det han sa, derfor ble Kåre Lehre valgt.

Det var kanskje heller ikke så mye gærent med oss, for arbeiderpartimannen Viktor Stærfelt foreslo meg som medlem av tillitsmannsutvalget på et medlemsmøte allerede i 1952. «Deg tror jeg på», sa Viktor, «og det vil vi ha fordel av alle». Da holdt forsamlingen på å steile, vet du.

Du slapp likevel aldri helt unna kommuniststemplet, selv etter å ha vært med i Arbeiderpartiet i en årrekke?

– Nei, fortsatt når den gamle garden i forbundet møtes en gang i året, kommer folk fra hele landet bort til meg og sier: "der har dere han der kommunisten." "Ja, det er helt riktig det dere sier", svarer jeg, "men jeg har ikke hatt noe med det kommunistpartiet å gjørra siden 1954."

Formann i foreningen

John Denné overtok formannsklubba i foreningen etter Kåre Lehre i 1961. De to hadde hele tiden arbeidet nært sammen, og var kjent som de rene parhestene.

– Ja, vi var veldig innvevd i hverandre, men selvfølgelig kunne vi ha ulike oppfatninger om saker og ting. Da tok vi det opp med styret, som fatta beslutningen. Noen ganger fikk han rett, andre ganger jeg. Det som kan sies om arbeidet som formann i foreningen er at det var ualminnelig dyktige folk som satt i styret. De var forståelsesfulle, og vi lærte hverandre opp til å prioritere, både når vi hadde forhandlinger med Sporveien eller kommunen, og også ved drøftelser med forbundet. Den saken som gleda meg mest å få gjennomført, var overgangen fra vanlig akkordsystem til fastlønssystem for Sporveien.

Sporveisarbeiderne hadde på hele sekstitallet en formann som ikke var redd for å snakke rett fra levrå om hva han mente, men som også kunne preke moderasjon.

– Både styret og jeg fikk en skikkelig mottagelse fordi vi opplærte oss normalt. Jeg kan ikke huske å ha

hatt noen klare motstandere heller. Men du veit, du må si fra om hva som er sant og hva som er realistisk. For eksempel en gang vi sto på medlemsmøte og skulle fremme forslag overfor forbundet. Da sa jeg at "forrige gang var dere enige, jeg er overbevist om at vi kan bli enige i dag og. Men nå må vi ta fram det som vi ikke gjorde forrige gang, og så må vi fremme det overfor forbundet. Er dere enige?" Så var det mange som var uenige, og ville ha mer.

Men da sa jeg: "Dere må huske at vi får ikke alt i denna verden. Og hvis du ikke står fram som tillitsmann og sier sannheten – og banker den gjennom – så får du aldri til noe."

For mitt vedkommende har jeg betrakta tillitsmannsarbeidet som en slags hobbyvirksomhet. Ikke fordi at jeg skulle karra til meg sjøl noe, men fordi jeg likte å gjørra folk en tjeneste. Jeg hadde overhodet ingen personlig prestisje. Så kunne jeg også si til folk at det ikke alltid går an å gå så langt som de noen gang ville.

Konflikter med bedriften fantes heller ikke i Dennés regjerings tid. De hadde direkte kontakt med Sporveien hele tiden, og fant løsninger på det meste. Denné har heller ikke unnslått seg for å be overingenør Sand om unnskyldning ved en anledning hvor forhandlingene hadde kjørt seg fullstendig fast fordi foreningens representanter hadde rodd seg for langt utpå.

– Det er ikke bare våre folk – våre tillitsmenn – som alltid har rett. Det er noe godt i andre mennesker også. Jeg vil si det slik, at har du god kontakt med folk, og vedkommende betrakter deg som en ærlig og redelig mann, da er det ingen vanskeligheter.

John Denné ble overført til Ryen verksted da dette åpnet, og verkstemesteren hadde gått til Sand og spurt om de ikke kunne tilby Denné en jobb.

"Nei, hvorfor det, sa Sand. – Hvorfor skal jeg gjør-ra det?"

"Vi har jo brukt for'n."

"Ja, men du skjønner, det er ikke sikkert han vil. Det er det ene. Så kan det hende vi trenger folk nede på arbeidsplassen og i foreningsvirksomheten også for at vi skal kunne eksistere", sa han.

Forbundssekretæren

På LO-kongressen i 1969 ble John Denné valgt som delegat, og fikk også anledning til å legge fram en av Kommuneforbundets saker, selv om han også her fikk merke betydelig mistenksomhet på grunn av sin røde fortid. Saksframstillinga gikk så bra at forbundets hovedkasserer Jens Torp antydte at det nok kunne bli bruk for ham i forbundet. Ganske riktig, på Kommuneforbundets landsmøte året etter ble Denné fores-

lått som forbundssekretær med hele Oslo kommune inkludert Oslo Sporveier som arbeidsområde. Ledelsen i forbundet ville gjerne ha en fra Sporveien til denne jobben. John konsulterte svigerfar for å få råd om han skulle slå til.

– Det var Fridtjof Andreassen fra Formannsforeninga som foreslo meg, han var delegat på landsmøtet. "Kan ikke du stille opp", spurte han. "Det må jeg tenke over, sa jeg, også må jeg få snakke med svigerfaren min, for dette er ikke bare bare." "Snakk me'n i kveld", sa Fridtjof, "så treffer jeg deg i morra klokka ti og så forteller du meg hva han har sagt." Ja, så snakka jeg til svigerfaren min, og så sier han: "Det syns jeg du skal gjøre. Du får velge sjøl, men jeg tror nok at du klarer det. Men du kommer til å få mye å gjøre, for jeg veit æssen det er, for jeg har jo vært med på detta sjøl. Si det sänn du" sa'n "at hvis dere mener det sänn at jeg kan utføre jobben, så skal jeg gjøre så godt jeg kan. Jeg skal ikke svikte noen, men jeg må også få lov til å ha min egen mening." Det sa jeg også til Fridtjof dagen etter. Så gikk han til valgkomiteen, også hadde vi gruppemøte og så ble det vedtatt.

Atter en gang ønsket enkelte å stikke kjepper i hjulene for Denné, også denne gangen sannsynligvis på grunn av hans kommunistfortid, men de klarte likevel ikke å forhindre at han ble valgt. En morsom historie er at John Denné i ettertid ble beskyldt for å være møteplager på landsmøtet, noe som ikke stemte. I historiens lys ble han forvekslet med en ny, oppadgående rød sol – Bjørgulv Froyn.

– Froyn hadde ordet ti, elleve ganger, det har han åpent innrømmet. Han ble til og med tilsnakka av Alf Ottesen, han var også ved Sporveien. Alf Ottesen sa: "Du opptar jo hele landsmøtet med det derre der. Nå har du snakka oss i hjel, kan du ikke prioritere?" Men det ville han ikke, han ville bare si det og det – han var ganske fersk da, vet du. Så sier de etterpå at det var John Denné, men jeg sa nesten ikke et ord, jeg.



John Denné følger fortsatt aktivt med fra sitt hjem i Tyristrand.

Forhandlingslederen

Forhandlinger var ditt spesialfelt?

– Ja. Var det møter for eksempel med kommunen sentralt, så var det jeg som leda de forhandlingene. Jeg bestemte ingen ting, men jeg førte forhandlingene og skrev referatene.

Men så kunne det hende at Sporveien eller Ullevål

sykehus eller noen av rådmenna ringte og spurte om jeg hadde anledning til å komme? Noen ganger ønska de å snakke litt uformelt om ting. Da måtte du aldri si nei, men heller aldri ta det vedkommende sa for god fisk. Men så måtte du tenke med deg sjøl, hva kan jeg gjøre for å minske de skadene som oppstår hvis de har rett? Det er akkurat der vanskeligheten ligger.

Andre ganger var det kommunen som hadde problemer og trengte et råd. "Det er helt i orden, vi skal komma.» Og da kunne de fortelle om saker og ting, og så kunne vi si som så: gjør sånn og sånn. Det var de veldig glad for, også kunne vi putte inn et eller annet som vi ønska. Skjønner? Sånn måtte vi gjørra.

Så det ble en slags hestehandel?

– Du kan godt kalle det for det, men hvis det var en sak som vi hadde holdt på med lenge, og som vi visste at foreninga var veldig interessert i, skulle det bare mangle å ta det opp når vi hadde anledning og vi visste at de andre hadde vanskeligheter.

Hard mot de harde

Noen ganger måtte de også benytte storslegga, forteller Denné.

– Det var ei dame som hadde blitt oppsagt på Helscrådet. Da vi kom dit så satt dem jo der, og det første vi sa var:

"Si meg en ting, hvem er det som skriver protokoll her?"

"Protokoll, ja hva mener du med det?"

"Jo, vi skal ha protokoll fra møtet. Og den skal leses opp før jeg går herfra, så jeg får greie på hva dere har fått ned på papiret. Skjønner?"

Også var det en som blei sinna:

"Det der diktatet der vil jeg ikke ha noe av!"

"Jasså, har du ikke vært ute før du a", sa jeg. "Har du ikke vært ute blant folk? Tror du virkelig at noen i detta landet her – et demokratisk land – kan la alt gå på lykke og fromme?"

Så blei det skrivning. Da de hadde forklart hva dama hadde gjort, sa jeg:

"Jeg foreslår, at vedkommende får en ny prøvetid på seks måneder, og hvis vedkommende skikker seg, så setter dere en strek over det som har skjedd tidligere."

Og slik blei det.

John Denné var en markant skikkelse i fagbevegelsen. Han var hard mot de harde, og det var det ikke alle som likte. Men han var respektert, både av sine egne og motparten. Da han gikk av med pensjon flyttet han til Tyristrand, og ble valgt inn både i Ringerike kommunestyre og bygningsråd samt som formann i Tyristrand Vannverk A/L. Samfunnsengasjement er noe man har hele livet.

Kjell Bergkvist – det lages ikke slike lenger

– Bussen var noe stort for meg. Du skjønner, jeg er oppvokst her på Bjølsen, i Bergensgata 13. Vi hadde lekeplassen vår på gartnerløkka hvor bussgarasjen skulle stå, og så på da den ble bygget i 1929.

Kjell Bergkvist begynte som bilmekanikerlærling på bussverkstedet den 31. januar 1940, og stupte som sekstenåring nesten rett inn i krigshandlingene. Hans rolle under krigen er beskrevet andre steder i denne boka, men eventyrlysten brakte ham i kontakt med den kommunistiske bevegelsen, blant annet en undergrunnsorganisasjon ved navn Sabotørenes Landsforbund.

– Jeg fikk en del juling av nazistene. Tre gamle skolekamerater fra Bjølsen var blitt frontkjemper, og de hadde nok en viss anelse om hva jeg drev med. En gang ble jeg også tatt av tyskerne. Da ble jeg rundjult i fem hele døgn til ende før de slapp meg.

Trass i denne vanskelige starten, med enkelte avbrekk skulle Kjell Bergkvist bli trofast mot sitt arbeidssted, og forbli på Bjølsen i over 53 år!

Venn av Tsjekkoslovakia

Den unge kommunisten var rastløs. Etter krigen – i 1947 – dro han til Tsjekkoslovakia på en internasjonalt ungdomsfestival. Dette ga startskuddet for et langvarig kjærlighetsforhold til landet. Under «kuppet» året etter var han der også, da var han på vei til Jugoslavia for å bygge veier for Tito. Kjell er for øvrig ikke enig i at det var noe kupp.

– Kommunistene fikk flertallet der i vanlige valg, men så øyna de reaksjonære partiene mulighet til å lage noe ball ut av det...

Bjølsenarbeiderne hadde mye kontakt med tsjekkerne i åra som fulgte, og dette var mye Kjells prosjekt.

– I 1958 fikk Harry Sørensen og jeg fagarbeiderstipend fra Oslo kommune. En av betingelsene var at vi måtte bruke det utenfor Skandinavia. Jeg hadde bekjentskaper fra Tsjekkoslovakia og vi fikk jobb ved Praga-verkene i Praha. De gutta som hjalp oss hadde sitti i fangeleir i Norge under krigen, og jeg var blitt kjent med dem på Bjølsen skole før de ble sendt tilbake igjen. Vi jobba der nede i fire måneder, og deltok blant annet i fagforeninga deres.

Som takk og gjengjeld inviterte vi tre mann som var her i fjorten dager, og de ble tatt godt imot i Sporveien av direktøren og greier. Vi fikk låne Sporveiens representasjonsbil – den store Packarden – til å kjøre rundt med. Siden tok tsjekkerne i mot en av

gutta på Bjølsen som hadde fått hjerneslag. Han ble invitert til medisinsk behandling i Karlsbad, med meget godt resultat.

Hele 15 turer ble det til Tsjekkoslovakia i alt. Han var der også like etter de begivenhetsrike augustdagene i 1968, da sovjetiske tanks rullet inn og stoppet drømmen om en sosialisme med menneskelig ansikt.

– I 1970 hjalp jeg til med å smugle ut en hel familie. De hoppet av via lovlig turistvisum til Jugoslavia. Mannen arbeidet for øvrig et par år i Sporveien etterpå.

Til guttas beste

Kjell var rastløs i ungdommen. Foruten alle turene til pilsens hjemland, var han også verkstedarbeider på Spitsbergen. Dit dro han i 1952, lokket av høy lønn, lite skatt og ikke minst: billig brennevin. Kjell var glad i det sterke. Gjennom åra har det gått mange rykter om at Kjell er tørrlagt alkis, noe han alltid har benektet selv.

– Jeg var en begersvinger, ja visst, med fast bord på Cecil hver lørdag. Misbruker, ja vel – men jeg har alltid passa jobben min, selv om det nok kunne hende at jeg dro rett fra restauranten til nattskiftet på Bjølsen.

Muligens fikk han rast i fra seg der oppe på Svalbard. Noen få år senere – i 1956 – skjedde en del ting som skulle legge opp løypa for den unge tillitsmannen helt fram til pensjonsalderen. For det første brøt Kjell med kommunistpartiet etter invasjonen i Ungarn i 1956. Dernest ble han valgt til sekretær i sporveisarbeidernes forening. Og sist – men definitivt ikke minst, han ble med på å etablere den første gruppa for anonyme alkoholikere i Sporveien. Et motiv var å bremse sitt eget alkoholforbruk, men vel så sterkt veiet interessen for tillitsmannsarbeid og en generell sosial holdning.

Siden den gangen skulle Kjells varemerke være ikke bare generelt fagforeningsarbeid, men et glødende engasjement for hver og en av gutta – og i særlig grad de som hadde havnet litt på skjeve i tilværelsen. Han kunne av og til lure på poenget med å sitte i tarifforhandlinger til klokka fem om morran natt til 17. mai, men meningen ved å hjelpe en fyllefant på rett kjøp var han aldri i tvil om.

Tretti år som sekretær

– Mitt første tillitsvern i fagforeninga fikk jeg som selger av kontingentmerker ved lønningsdag. Det var i 1946, og jeg var meget stolt. Siden har jeg hatt tillitsvern.

I gruppestyret på Bjølsen var Kjell med i en årrekke, blant annet som gruppeformann i hele tolv år. I 1954 kom han med i foreningsstyret, i 1956 som

”

I 50-åra var det stor forskjell på kong Salomo og Jørgen hattemaker i denne bedriften, som det var ellers i samfunnet. For oss vanlige ansatte var det lavt under taket og kort vei til døra. Jeg mener å se at vi er på vei tilbake til disse forholdene igjen i dag, og ønsker å komme med et varsko.

Kjell Bergkvist,
BBT høsten 1991

”



Kjell Bergkvist var sporveisarbeidernes mest markante tillitsmann etter krigen.

sekretær. Han skulle bli sittende i dette vervet i hele 30 år, til 1986. Kun én person i foreningens historie har sittet like lenge i et verv, det var Oscar Johansen som kasserer fra 1930 til 1961.

– Jeg har fungert under seks forskjellige foreningsformenn, og alle var veldig fine karer. Den som markerte seg mest var John Denné. Han var streng, men rettferdig. Var det noe jeg var i tvil om så gikk jeg alltid til ham – han kunne faktisk opptre som en far i mangt et tilfelle; var veldig flink til å rettlede og si at «jeg vil ha det sånn». Nå hadde jeg gått en del kurs de første åra etter krigen da ungkommunistbataljonen var med på alt som var for å gjøre seg mest mulig kjent med ting. Så jeg gikk på LO-skolen på Sørmarka i tre måneder.

– Du var altså godt skodd?

– Ja, jeg følte i hvert fall det sjøl, og det var i grunnen sjelden det kom bemerkninger når protokollen ble opplest på møter, så jeg tror og mener jeg gjorde den jobben tilfredsstillende. Det var en veldig interessant jobb, for du fikk være med på mye – tarifforhandlinger, tariffkrav, oppsetning av krav fra forening til forbundet og så videre. Så jeg lærte mye under Dennés tid – den rosen skal han ha uten forkleinselse for dem som kom etterpå.

– Hvilke andre formenn var du sekretær for?

– Foruten **John Denné** var det **Kåre Lehre**, de var parhester og veksle på å være formenn i en periode. Siden kom **Daniel Rustad**, han var maler fra Bærumsbanen og fin, rolig, saklig og behagelig. Men han hadde hjertetribbel og gikk på sterke medisiner, og plutselig en dag døde han. Da ble **Hans Stenerud** formann, han var opprinnelig snekker og en rund og trivelig kar – han ble verksmester i bygningsavdelingen før han gikk av med pensjon. Så var det **Odd Væring**, han var bilmekaniker fra Bjølsen som meg selv, og vi kjente hverandre godt og samarbeida også fint. På tampen kom **Terje Kalheim**.

Tillitsmannsutvalget

Tillitsmannsutvalget var hjemlet i overenskomsten og besto av representanter fra de ulike fagforeningene. Utvalget skulle behandle klagemål både fra arbeiderne og bedriften, hadde rett til å komme med forslag vedrørende ansettelse og opprykk og forfremmelser. Det kunne også kreve konferanser med bedriften om avskjedigelser eller disiplinærstraffer. En representant fra tillitsmannsutvalget var også til stede ved konduktør- og sjåførsesjonene. Kjell ble sittende som formann i tillitsmannsutvalget i 17 år, selv om starten ikke var udramatisk.

– Jeg var varamann for **Denné**, og da han gikk over i forbundet i 1970, var det naturlig at jeg rykka

opp som vår forenings representant. Da det skulle velges formann for tillitsmannsutvalget, var alle så nær som betjeningsmann i tillitsutvalget enige om at jeg skulle være formann. Men det nekta **Magne Bale**, han slo i bordet og sa at "det godtar jeg ikke, for jeg representerer den største foreningen, og **Henry Stokmo** har sagt at jeg skal være formann". Men **Edgar Henie** fra kontorpersonalet sa at "du kan hilse **Henry Stokmo** og si at her har han ikke noe han skulle ha sagt, for han er ikke medlem av tillitsmannsutvalget. Det er vi som sitter her som avgjør hvem som skal være formann.»

Da blei det konflikt. Betjeningen trakk seg fra utvalget i et helt år i protest. Men vi behandla jo sakene som vanlig – også saker som gjaldt betjeningen, så de hadde satt seg sjøl utafor slik at de ikke fikk uttalt seg om uttak av vikarkontrollører og sånt. Til slutt kom de krypende tilbake til korset igjen. Og i alle årene etterpå falt formannsjobben på meg.

En grunn til denne striden var kanskje at tillitsmannsutvalget er noe av det medlemmene er mest opptatt av i fagforeningene?

– Det har med menneskeskjebner å gjøre, vet du. Jeg opplevde det som svært vanskelig mange ganger når folk kom til deg og faktisk tagg og ba og gråt, og hvor også ektefellene ringte og ba om at "nå må det bli hanses tur til å bli formann eller kontrollør". Og så satt du der med en hel masse søknader. Hva skulle vi ta utgangspunkt i? Vi måtte jo ta hensyn til kvalifikasjoner, men det å ha vært lenge i bedriften var jo også en kvalifikasjon. Mange ganger hadde vi aldri hørt om vedkommende. Da var det som regel en som aldri hadde sagt et ord på foreningsmøte, aldri hadde hatt for seint fram møte, aldri veskemanko, men rett og slett hadde gjort jobben sin. Han søkte, men hadde ingen papirer.

Vi fikk alltid bedriftens innstilling sammen med saksmappa. Og var det helt spesielle ting vi var i tvil om, fikk vi også se personalmappa til vedkommende. Det var også sånn at vi fra verkstedssektoren fulgte stort sett alltid betjeningen når det gjaldt ansettelse der, og omvendt. Vi satte aldri hardt mot hardt, men hadde som mål at innstillingene fra tillitsmannsutvalget skulle være enstemmige.

Så var det oppsigelsessaker, det var mange tragiske skjebner. I de fleste tilfellene var det fyll, fyllekjøring rett og slett. Som du skjønner spilte jeg en dobbeltrolle der. Mange greide vi å redde, men i en del tilfeller gikk det ille, og da kom ofte ektefellene inn i bildet med gråt og tenners gnissel.

Tillitsmannsutvalget ble en svært mektig institusjon?

– Ja, men jeg følte at vi ble respektert i de sytten åra jeg satt. Det var aldri var noe surr med oss. Hadde vi

en annen innstilling enn bedriften, ble vi alltid invitert til et møte, som regel ledet av personalsjef *Sundby*, hvor administrasjonen fra den avdelingen det gjaldt også var til stede. Den som var vanskeligst var trafikksjef *Klausen*. Jeg kjente ham fra før, for han kom jo fra fagbevegelsen. Mange ganger sa jeg til ham: «Det er rart med det, Klausen. Hadde du sitti på andre siden av det bordet her, så hadde du hatt akkurat samme innstillingen som meg, og det har du vel innerst inne nå også. Det er klart at vi tillitsvalgte kjenner disse folka mye bedre enn deg.» Og det gjorde vi jo også.

Attføringsarbeidet

Høsten 1991 sto følgende korte leserinnlegg på trykk i Sporveisnytt:

"Etter å ha lest ekstrautgivelse av Sporveisnytt av 27. september 1991 med overskriften "Viggo tilbake i Sporveien" har jeg gjort følgende betraktninger: Gjennom 10 år har jeg aktivt deltatt i attføringsarbeid ved AS Oslo Sporveier og opplevd både gode og dårlige resultater. I artikkelen fremgår det at Viggo Johannessen har et behov for å trappe ned og er i den forbindelse tilbudt en stilling som "spesialrådgiver". Attføringsutvalget har i mange år slitt med å skaffe medarbeidere som har vært syke et meningsfullt arbeid. Sjelden eller aldri har vi opplevd at ledelsen på høyt plan har vist særlig interesse for våre anstrengelser.

Dette som nå har skjedd ser jeg på som en hån til attføringsarbeidet og alle ansatte ved AS Oslo Sporveier. Jeg ønsker derfor i protest mot denne ansettelsen å be meg løst fra vervet i attføringsutvalget ved AS Oslo Sporveier med øyeblikkelig virkning."

Innlegget var undertegnet Kjell Bergkvist. I betjeningsforeningens fagblad "BBT" utdypet han sitt standpunkt ytterligere:

"Jeg har vært med helt siden attføringsarbeidet startet og utvalget ble opprettet i 1979. Vi møtte motstand på toppen den gang også. Holdningen til enkelte var at – er folk syke, får de holde seg hjemme til de er friske igjen. Men til tross for toppsjefenes holdninger fikk vi gehør for vårt attføringsarbeide – nedover i administrasjonen var det mange med sunne sosiale holdninger den gang.

Vi fikk til en såkalt mønsteravtale med Fylkesarbeidskontoret nokså tidlig. En avtale som innebærer at bedriften får godtgjort 75 prosent av lønnsutgiftene for hver opprettede attføringsjobb. I løpet av disse årene har denne ordningen faktisk tilført bedriften midler, så attføring er ingen utgiftspost på noen måte. Så vidt jeg vet er det fortsatt bare to bedrifter i kommunen som har denne avtalen. Men å oppnå virkelig forståelse for

at det er viktig for folk å komme i meningsfylt arbeid i stedet for å gå langtidssykemeldte, det har vi hele tiden hatt problemer med. Behovet for slike attføringsjobber har økt, og vil antagelig fortsette å øke.

Det å finne løsninger på dette har samtidig blitt vanskeligere, og særlig vanskelig har det blitt etter divisjoneringen. Den sosiale tanken og omsorgen for medarbeidere er blitt tilsidesatt til fordel for de økonomiske, eller rettere, de regnskapstekniske lover og regler. Vil man se etter, oppdager man nemlig at den økonomiske siden ikke er noe problem, som sagt. Men forståelsen og viljen er i ferd med å bli borte, og det har denne misforståtte økonomiske ansvarsopdelingen meste av skylden for.

Ideen om attføringsverksted er heller ikke noen nyskapning. Vi har jobbet med slike planer i mange år. På Bjølsen hadde vi konkrete planer for en tid tilbake, men også disse ble stoppet av økonomiske grunner. I ettertid er det irriterende å tenke på at vi lot midlene som kom inn til bedriften gjennom avtalen med Fylkesarbeidskontoret gå rett i det store pengeluket. Hadde disse midlene blitt øremerket attføringsverkstedet, hadde vi i dag kunnet etablere et slikt arbeidstreningsverksted, ja sågar med en daglig leder. Fylkesarbeidskontoret er nemlig villige til å være med og finansiere en slik stilling.

Skjønner du kanskje nå bedre hvorfor jeg reagerer som jeg gjør, spør Kjell. Synes du det er surmaga å reagere slik etter å ha blitt møtt med manglende forståelse for virkeligheten av slike ordninger gjennom så mange år? I 50-åra var det stor forskjell på kong Salomo og Jørgen hattemaker i denne bedriften, som det var ellers i samfunnet. For oss vanlig ansatte var det lavt under taket og kort vei til døra den gang. Jeg mener å se at vi er på vei tilbake til disse forholdene igjen i dag, og ønsker å komme med et varsku."

Den gamle radikaler hadde fortsatt tenner å bite med!

Hedret av kongen

Høsten 1990 ble den gamle kommunisten Kjell Bergkvist tildelt kongens fortjenestemedalje, og fikk i den forbindelse foretrede for daværende kronprins Harald. Sporveisarbeidernes forening gjorde på sin side stas på veteranen ved å invitere på middag på Bristol grill. Sommeren 1993 bestemte Kjell seg for å gå av med pensjon. Da hadde han holdt til på Bjølsen verksted i 53 ½ år. Ved St. Hans arrangerte bedriftshelsetjenesten og personalsjefen en lunch for å hedre ham.

Kjell Bergkvist hadde da satt sitt merke på utviklingen i Sporveisarbeidernes forening og bedriften AS Oslo Sporveier som en menneskeverdets ridder i nesten to menneskealdrer.



Modern times

Rett etter krigen ble arbeidstidsstudier innført som et systematisk verktøy i arbeidslivet i Norge. «Oppfinnelsen» var blitt gjort av Fredrick W. Taylor allerede i 1881. "Tid er penger" het det, og ved hjelp av "vitenskapelig metode" skulle arbeidsprosessen forbedres og omkostningene reduseres. I 1947 opprettet LO og NAF en avtale om arbeidstidsstudier. Studiene definerte den standardtiden en kvalifisert person trengte for å utføre en oppgave, og på bakgrunn av dette skulle det utarbeides akkordsystemer. I den nasjonale gjenoppbyggingens, Marshallhjelpens og klassesamarbeidets ånd ble det etablert partssammensatte drifts- eller produksjonsutvalg over det ganske land for å øke produktiviteten.

Kommuneforbundet kom etter. De var redd for privatisering, og forsto at kommunal virksomhet ikke kunne være mindre effektiv enn privat. Lederen for forbundets økonomiske kontor sa i 1966 at en privat entreprenør ville få 50-60 prosent bedre effektivitet på sin arbeidsstokk enn kommunale arbeidere på regulativ. Dette synet var likevel ikke uten motforestillinger. Akkordene truet lønnsutjevningspolitikken og fagbevegelsens gamle prinsipp om lik lønn for likt arbeid.

Sjonglør av fag!

Ved Oslo Sporveier og Bærumsbanen ble det i 1947 innført enkelte arbeidstidsstudier, blant annet ved oppussing av en "Gullfisk" og en begrenset studie av revisjon på understell. I 1949 ble det dannet såkalte driftsutvalg, og i 1953 inngikk Sporveien og Kommuneforbundet en avtale om arbeidstidsstudier. Avtalen bygde på driftsutvalgene, som skulle "arbeide for en sunn og riktig rasjonalisering". Partene skulle medvirke til «gjennomføring av arbeidstidsstudier som et ledd i rasjonaliseringen og til fastsettelse av riktige akkordsatser".

Tidskontrollørene kastet seg dermed over blant annet vaskebetjeningen og baneavdelingene. Så kom kontroll og smøring av busser og ellersyn av sporvogner. Akkorder ble forhandlet. I 1956 stilte sivilingeniør Olav Rygg – som ledet arbeidet – spørsmålet om arbeidstidsstudier passet for en transportbedrift, og svarte selv med et firfoldig JA!

«Den dyktige kan greie opp til dobbelt så stor produksjon som en lite dyktig person. Men den lite dyktige risikerer ikke å tjene mindre enn den garanterte timelønn», mente en entusiastisk Rygg, og illustrerte sitt poeng med en liten historie. Vi gjengir denne i sin helhet som et minnesmerke over all den svada arbeidsfolk har blitt plaget med i alle tider hver gang et nytt vidløftig prosjekt skulle introduseres:

"På en skofabrikk var det satt ut en akkord etter en arbeidstidsstudie. På kontoret merket man seg at arbeideren tjente usannsynlig godt. Arbeidstidstudiemannen ble tilkalt; her var det satt en gal akkord! De gikk ned i fabrikk for å se på arbeidet. Jobben besto i å lime, og etter limingen skulle mannen snu seg om og henge skoen til tørk på en knagg på et stativ med mange knagger. Det viste seg imidlertid at mannen ikke snudde seg, men slengte skoen over skulderen og traff alltid den rette knaggen. *Han var sjonglør av fag!* Akkorden var riktig satt, og mannen beholdt sin høye fortjeneste."

Lang blyant

Nå var de færreste av sporveisarbeiderne faglærte sjonglører, og det skulle vise seg at problemene var mange. Enkelte oppgaver lot seg prise i akkordboka, mens andre var det kun ordinær timelønn på. Mange avgjørelser ble dermed overlatt den enkelte formann.

Odd Væring jobbet som ung bussreparatør og var tillitsvalgt på Bjølsen. Han tjente godt på akkorden:

– Jeg hadde for eksempel ei uke på meg til å overhale en motor som satt på bussen, fra jeg starta mandag morran til jeg var ferdig på lørdag. Hvis jeg klarte det på kortere tid, ville jeg få så og så mange prosenter ekstra. Det var en del av oss som kunne tjene ganske bra på akkorden, inntil 50-60 prosent. Jeg hadde ingen vanskeligheter, var ung og sprek, men mange av de som var eldre orka ikke det kjøret. Men inntjeninga var helt avhengig av at formann hadde så lang blyant som mulig, og detta syntes vi var veldig urettferdig.

Lang blyant, hva mener du med det?

– Hvis du sto på god fot med formann, fikk han lenger og lenger blyant og skreiv ut mer og mer akkord til deg. Og så kunne du si at "ja, jeg må ha førti timer for det og det". Kanskje du bare trengte tredve, men var du kamerat med formann så fikk du det til som et slags trynetillegg. Jeg kaller det mere juks enn noe annet, og tenk på dem som kun fikk faste jobber og ikke mer enn timelønna si, den var forferdelig dårlig. Mange av oss på Bjølsen syntes det var veldig synd at ikke alle kunne delta i den lønnsmessige fordel som tillegget ga.

Ingen sjokoladefabrikk

Egil Foss hadde på denne tiden avansert til formann på bussverkstedet, men hadde ingen enkel jobb med å holde styr på akkorden:

– Det var diskusjon om lønningspåsan hele tida. Og noen tålte ikke trynet på andre, og kom inn til meg

”

Disse to unge gutta som var tidsstudie-teknikere, de var selvfølgelig ivrige i jobben – nyutdanna og greier. De sto jo med klokka over folk så noen pissa på seg av redsel.

Kjell Bergkvist

”

og sa at "han derre der vil ikke jeg jobbe sammen med" eller "han er ålreit han, men han tar verktøyet ut av fingra på meg, for han skal gjøre alt samma sjøl". Sånn dreiv dem, og jeg måtte parre og stokke detta her og kalle inn busser med mangler for å sikre alle akkort fra morran av. Men så skulle jo også trafikken ha nok busser ute.

Foss forteller om vanskene med å sammenligne akkordene for de ulike busstyperne, for eksempel tok det mye lengre tid å skifte bremsar på en Büssing enn en Leyland. De ulike avdelingsformennene og sjefene hadde også ulik praksis når det gjaldt å tildele akkort.

– La oss si at det kom inn en buss med en mangellapp om at den trakk dårlig. Da måtte jeg først få en gutt til å undersøke hvorfor, og det kunne kanskje ta et par timer. Dette måtte jeg ha en førsteklasse kar til, ikke en hvem som helst. Og de som tok søkerjobber og hadde vansker og problemer, dem måtte vi sette blankt på, mens de som tok kurrante jobber fikk akkort. Det syntes jeg var urettferdig, så jeg prøvde å hjelpe dem med at de kunne søke først, så kunne jeg dele dem en pris etterpå. Men det ville ikke overingenior Orre ha noe av. Så det va'kke lett.

Det var et skikkelig mas. "Du, kom ut her – du ser den skrua der – jeg må ha tillegg for den." Som regel gikk det bra, noen var fornuftige – mens andre var plagsomme til å ta seg betalt, men det var et mareritt. Jeg greide til slutt å overbevise ledelsen om at detta ikke egna seg til den slags arbe'. For detta va'kke noen vanlig sjokoladefabrikk!

Bjølser går foran

Etter hvert måtte også overingenior Rygg revurdere sitt tidligere standpunkt, og kom fram til samme resultat som formann Foss. **Kjell Bergkvist** forteller:

– Det å sette akkort på et reparasjonsarbeid er veldig vanskelig. Enkelte av oss ble satt til mest mulig feilsøking, og andre fikk jobber som liksom var ferdig prisa på forhånd. Men så kom overingenior Rygg med tanken om en gjennomsnittsakkort. Dette grep Odd Væring og jeg fatt i, og vi førte forhandlinger og syntes vi kom fram til en veldig bra ordning som etter å ha blitt godkjent av formenna skulle gjelde som en prøveordning på Bjølser. Jeg må gi ros til gamle Olav Rygg. Han var veldig sympatisk, og ved flere anledninger ga han uttrykk for at han støtta oss. Så vi fra Bjølser fikk være med og bygge opp hele denne bonusordningen sjøl. Det er nesten gærent å si det, men vi fikk det nesten akkurat som vi ville.

– Det var vel i 1968 at vi fikk til denne ordningen, forteller **Odd Væring**. Da ble det stipulert at absolutt alle på bussverkstedet skulle få bonus, både vaskekona og feieren og alle samma. Det var en

prøveordning som skulle vare fram til 1970. Men mange andre som hadde tungt og slitsomt arbeid hadde ikke akkort i det hele tatt, jeg tenker spesielt på alle banearbeiderne. Det var veldig urettferdig. Så da vi fikk til en bonus på Bjølser, begynte vi å arbeide for å få med alle sporveisarbeidera på detta. I 1972 kom vi fram til en løsning slik at alle; enten du var på banen, strømforsyning eller verksted skulle få denne bonusen som ble stipulert til rundt 30 prosent.

Vondt blod

Ikke alle var like glade for reformen. De som hadde størst fordel av den gamle timeakkorden måtte gå ned fra kanskje 50 prosent tillegg til 30 prosent for å dele med alle de andre. Noen gjorde dette frivillig, men det kunne dreie seg om flere tusen kroner for enkelte, og da måtte det kanskje gå slik at tiltaket møtte motstand også fra flere sentrale tillitsvalgte.

– Vi hadde på seinhøsten 1972 et møte som mange av oss aldri kommer til å glemme, fortsetter Væring. – Det var i gamle Folkets hus, i storsalen. Det var sjelden at sporveisarbeidera hadde hundre stykker på møte, men den gangen ble hele lokalet sprengt. Det var ikke sitteplass til alle. Folk sto langs vegg og langt ut i gangen. Det var nok ikke mange som ikke kom.

– Da vi prøvde å få denne ordningen i hele Sporveien, mente vi jo at problemet også var på sporvogn og T-banen, men da møtte vi motstand, husker Kjell Bergkvist. Der var det mange som ikke ville, og vi hadde jævlige foreningsmøter med beskyldninger om å gå bedriftens ærend og det ene med det andre. Resultatet var at to eller tre av gutta – ikke fra Bjølser, men fra andre stasjoner – ble suspendert fra foreningen i ett år. Så det skapte veldig vondt blod. Men jeg må si at når denne bonusordningen til syvende og sist ble gjort gjeldende, så har den nok vært en fordel. Bonusen kom også med i grunnlaget for seinere lønnsforhandlinger. Så etter noen år var alle innstilt på at denne bonusen var ålreit, det var bare synd og unødvendig at det måtte så harde tak til.

Gikk foran for hele kommunen

Fra 1970 satt John Denné som forbundssekretær i Kommuneforbundet.

– Etter et par år begynte vi å drøfte om vi ikke skulle innføre dette fastlønnssystemet i kommunen, noe som også skjedde etter en tid.

Så sporveisarbeiderne gikk altså foran?

– Vi gikk foran. Det årlige beløpet som Sporveien utbetalte til fagarbeidere, spesialarbeidere og hjelpearbeidere ble også betalt ut til arbeiderne i kommunen. Hvorfor det gleder er fordi man får utbetalt

den fulle og hele lønn med tillegg under sykdom, og bonusen ble også medregna i pensjonsgrunnlaget. Det var en stor sosial fordel, understreker Denné.

Nye koster

På en merkelig måte ble denne saken også den endelige kroken på døra for kommunistæraen i Sporveisarbeidernes forening. Selv om de tidligere kadrene Bergkvist og Denné hadde gått i spissen for reformen, besto en del av de argeste motstanderne av gamle kommunister. Forklaringen på dette kan være tilfeldig, at de var fagarbeidere som hadde tjent godt på akkorden. Mange innen NKP var også nettopp fagarbeidere, og grunnleggende skeptiske til mange av de reformene Arbeiderpartiet gikk i spissen for i arbeidslivet.

Uansett, saken førte til utskiftninger blant de tillitsvalgte i foreningen. Endel gruppeformenn slo seg sammen og mente det var på tide med nytt blod i

ledelsen. I 1973 ble derfor Odd Væring – som en av de ivrigste bonustilhengerne og erklært arbeiderpartimann – valgt til ny leder i foreningen.

Odd Væring utdannet seg til bilmekaniker og begynte som bussreparatør på Bjølsen i 1956. Han er den som har sittet lengst sammenhengende som formann i Oslo Sporveisarbeideres forening – fra januar 1973 til mai 1983. Etter å ha fått stilling som renholdsleder i banedivisjonen, ledet også Væring Kontorpersonalets forening i flere år.

Væring er et av Sporveiens mest kjente familienavn. Odds far var vognfører, begynte i 1921 og kjørte sporvogn i nesten førti år. Også moren var innom bedriften, det samme var to onkler og en tanta. På sporveisbetjeningens feriehjem på Herøya gikk en av hyttene under navnet "Væring-hytta". Det var der familien holdt hus i ferien. Odd Væring har fortsatt en sønn og en svigersønn i bedriften. Alle hans tre døtre har også vært ansatt.



T-banen: Største satsingen noensinne

Natten til søndag 28. juni 1964 ble den første tunnelbanevogna slept inn på stasjonsområdet til nye Ryen stasjon. Vogna ble først trukket på jernbanelinja fra Strømmens værksted til Oslo Ø. Klokka 01.15 ble den slept ut i Schweigaardsgate ved Bekkegata, hvor NSB hadde et sidespor som krysset trikkeskinnene. Ved hjelp av en mobil dreieskive og en lastebil som trekkokse ble vogna dreiet nitti grader inntil den sto på trikkesporet, en jobb som tok over to timer.

Ansvar for den videre transporten hadde baneavdelingen under ledelse av banemester Henry Nilsen, et hedersoppdrag Nilsen fikk før pensjonsavgang etter lang og tro tjeneste. En av Bærumsbanens arbeidsvogner trakk tunnelbanevognen, og en maken arbeidsvogn fulgte etter som sikring. Denne delen av transporten gikk også uten vanskeligheter, selv om klaringene til master og plattformer på enkelte steder var faretruende små.

I den lyse sommernatt ble så den første T-banevognen plassert på det nye verksteds- og vognhallområdet på Ryen, som stort sett besto av en del meter skinnegang i blomsterenga og noen primitive arbeidsbrakker. Strømmens værksted bød på velsmakende smørbrød og sterk og god kaffe til alle som hadde vært med på den siste etappe av transporten. Et nytt kapittel i sporveishistorien var i ferd med å bli realisert, etableringen av T-banedriften.

Enormt anleggsarbeid

Det enorme og svært kompliserte arbeidet med å anlegge en T-bane i Oslo øst begynte allerede tidlig på femtitallet. Første byggetrinn raserte nesten hele Vaterland, blant annet måtte bygninger på omlag 100 eiendommer rives. Kommunens leiegårdskontor måtte skaffe erstatning for 183 leiligheter og 134 forretninger og industribedrifter.

Tunnelstrekningen under Akerselva ble startet våren 1960, og ble utført i to etapper. Halve elveløpet ble demmet opp av gangen, og så ble tunnelkroppen støpt og forankret ned til fjell på pæler. Strekingen mellom Basarhallene og Enerhaugen lå i leire, og tunnelen måtte bygges i såkalt "åpen byggegrube", noe som førte til avisoverskrifter om "Trafikkaos på østkanten" og "Hele Grønland må sperres for tre år".

Arbeidet på tunnelstrekningene Tøyen – Hasle og Tøyen Ensjø ble startet i januar 1957 og tok drøyt fire år. Det ble sprengt ut 3,5 kilometer tunnel. 250.000 kubikkmeter stein måtte vekk, hvorav to tredjedeler gikk til utfylling av havneområdet ved Bjørvika.

Så ble det bygget skinnegang, stasjoner, broer, ledninger, strømforsyning osv. Da de første T-banelinjene ble satt i drift våren 1966 var den samlede byggelengden hovedspor på 26.825 meter. Dette var mer frásé enn det samlede sporvognsnettet i år 1900 målt i kilometer gate. Furusetbanen var da ennå ikke bygget, og Grorudbanen gikk kun til Grorud.

For øvrig viste det seg nok en gang at anleggsarbeid ikke var ufarlig. Under reparasjon av et heisespill for leire på Jernbanetorget stasjon i 1963, falt et bevegelig lodd ned i hodet på en 39-årig arbeider så han ble drept. Hele tre dødsulykker inntraff i løpet av anleggsperioden.

Nye verksteder

Sporveiens vognhall- og verkstedanlegg på Ryen var på hele 62 mål, 600 meter langt og inntil 150 meter bredt. Vognhallen var på 10 mål og dimensjonert for 120 vogner. Verkstedbygningen hadde en grunnflate på 9 mål. I annen etasje ble det bygget en velferdssavdeling på 600 m² med kantine, undervisningsrom, garderobes, dusj og badstue.

Verksted og ettersynshall var plassert i samme bygning. Ettersynshallen gikk gjennom hele bygningen og skulle ta inn hele seksvognstog for daglig ettersyn. Verkstedet var inndelt i avdelinger for elektrisk arbeid, luftutstyr, maskinarbeid, verktøy, plate- og sveiseverksted i forbindelse med reparasjons- og vognkassarbeider. Lagring av hjulganger og ferdige boggier skjedde i underetasjen. Ja, verkstedet skulle ha alle avdelinger nødvendig for fullt underhold av vognene, hjelpeverksteder andre steder var ikke forutsatt benyttet.

Samtidig ble det på Etterstad etablert et stort serviceanlegg for bane-, bygnings- og strømforsyningsavdelingen. Her kom blant annet en hovedbygning med grunnflate på 1.750 m², et garasjeanlegg på 1.300 m² og skinnelager på 1.300 m².

Endring til det bedre

Satsingen på T-bane hang sammen med etterkrigstidens planer om nye drabantbyer, men hadde også en annen side. I oktober 1960 vedtok bystyret at sporvognsdriften gradvis skulle erstattes med bussdrift, og at det heller ikke skulle investeres mer i trolleybussnettet. Alle strømbuss- og sporvognslinjene, med unntak av de fire mest trafikkerte trikkelinjene, ble avviklet på sekstitallet. Resten av sporvognsvirkomheten ble flyttet til det nye anlegget på Grefsen, som ble åpnet den 18. august 1956 som den første nye sporvognshallen siden 1921. Verkstedene på Majorstua og Vålerenga kunne dermed legges ned.

”

Det beste jeg har opplevd var åpningen av T-banen den 22. mai 1966. Det er uten sammenligning det mest fantastiske jeg har vært med på. (...) Jeg hadde nesten ikke vært hjemme det siste året, men hadde opplevd den reneste Klondikestemningen. Alle sto på og tok et tak, uansett hva det gjaldt. Da merket vi hva korpsånden kunne bety.

Overingeniør Sven Solem, 1996

”

re bildet: Byggingen av T-banen førte til like mye skinnelagging som ved undreskiftet. Foto fra 1979. Lille bildet, venstre: Arbeiderne som bygde T-banen i trum var ikke sporveisansatte, men jobbet for en entreprenør akkurat som sine jengere. Bildet til høyre: Jernbanetorget som "slagmark" i 1964.

Med åpningen av Ryen var det også duket for utviklingen av den gamle hovedstasjonen i Homansby, som hadde eksistert helt siden hestesporvognas tid. Verkstedbygningene ble revet og erstattet med nye boliger og forretningslokaler. Dette innebar forandring og flytting for mange sporveisarbeidere. Foreningens formann, John Denné, var selv en av dem som kom fra Homansby til Ryen.

Hvordan var det å begynne på Ryen verksted?

– Det var stor forskjell, for i Homansbyen var det forskjellige små avdelinger der du liksom var mere bortgjømt, mens derimot på Ryen var alt på ett golv. Riktig nok lå vaskeavdelingen langt unna resten, men på Ryen var det mye mer åpent og du følte deg ikke så fri der. På den annen side, var formannen rimelig og sønn, gikk det ganske bra.

Og Homansbyen ble lagt ned?

– Alt sammen blei avvikla.

Syntes gutta det var stusselig?

– Nei, dette var noe de holdt på med over flere år. De gamle vognene ble overført til Grefsen. Alt ellers ble fløtta over, delvis noe til Sagene.

Men det var sikkert mye følelser forbundet til et verksted som du har jobba på i så mange år?

– Jo, det var det, men jeg kan ikke si at jeg hørte noen som sa seg lei for det. Akkurat på den tida var det en del av de eldste nede på Homansbyen som gikk av med pensjon, så de merka ikke så mye til det. Det var en åpenbar modernisering. De første flytta i begynnelsen av 1966, og jeg fløtta etter ferien. Jeg var i grunnen den siste som fløtta over, for det var noe arbeid som jeg måtte gjøre der nede, forteller John Denné.

To måter å se verden

Sannheten var at for sporveisarbeiderne var omleggingen fra trikk til T-bane nesten utelukkende et gode. Gamle verksteder, vogner og teknologi ble erstattet med moderne anlegg med gode bekvemmeligheter og fasiliteter. Å reparere en trikk eller T-bane var i prinsippet ikke så forskjellig, dessuten skapte all anleggsvirksomheten også nye, tryggere og bedre arbeidsplasser. Håpet var lysegrønt.

Dette synet sto i sterk motsetning til hva særlig sporvognsbetjeningen følte. Disse var plaget av rasjonaliseringsframstøt fra en sporveisledelse som opplevde underskudd, tøffe skiftplaner og en stadig vanskeligere hverdag med ekspanderende bilisme.

Sporvognsbetjeningen hadde i hele etterkrigstida vært utsatt for en sosial deklassering – og vedtaket om nedlegging av sporvognsdriften ble tolket som et ytterligere signal om at vognførere og konduktører var lite verdt. Denne situasjonen var med på å skape den

særegne blandingen av på den ene siden politisk radikalisering som følge av bitterhet mot de sosialdemokratiske teknokratenes fremtidsplaner – parret med en verdikonservativ kamp for trikken.

På bakgrunn av dette kan betjeningens "ville" streik i 1970 og den politiske utviklingen i Oslo Sporveisbetjeningens forening etterpå forstås. De senere motsetningene mellom trikkebetjeningen og bussbetjeningen kan også forklares med dette som bakteppe. Bussen var nemlig den driftsarten kommunen ønsket å satse på som tverrgående supplement til T-banen, og bussbetjeningen hadde derfor ingen grunn til den samme pessimismen som sporvognsfolkene.

For sporveisarbeiderne var ikke omleggingen til T-bane noen dramatisk sak overhodet, og det ble da heller ikke noe brennbart spørsmål på fagforeningsmøtene. Dermed utviklet betjeningen og arbeiderne diametralt forskjellig syn på virkeligheten, noe som satte sitt sterke preg på kulturen innen begge foreningene.

Foreningsarbeidet på den nye, store driftsarten fikk også ulik karakter for betjening og arbeidere. Fordi førerne og stasjonsbetjeningen hadde en ensom jobb og lite kontakt seg i mellom, ble aldri T-banegruppa noen sentral kraft innen sporveisbetjeningen. Men på Ryen verksted var 150 mann samlet under ett og samme tak, og gruppa ble en formidabel samlet maktfaktor i OSAF selv om Ryen aldri skulle produsere like mange markante tillitsvalgte som Bjølsen.

Kostbar presang

Oslo sies å være den aller minst befolkede byen i verden med et fullt utviklet T-banenett. Banen var et enormt økonomisk løft for kommunen, som selv hadde hånd om hele utbyggingsarbeidet gjennom et eget tunnelbanekontor. Aftenposten beregnet i forbindelse med åpningen av T-banen i 1966 at prislappen var 450 millioner kroner, men slo også fast at millionene var vel anvendt.

I mars 1960 bestemte bystyret at T-banen skulle drives av Oslo Sporveier. Dette var ikke noe gitt resultat, et alternativ som ble diskutert seriøst var å etablere et eget kommunalt driftsselskap kun for T-banen. Sporveien fikk på denne måten hele anlegget og halve vognparken i "gave", men siden kommunen den gangen drev selskapet omtrent som en etat, var dette nærmest en pro forma-sak uten praktisk innhold. Verdiene av anlegget ble heller aldri ført inn i Sporveiens regnskap, og avskrivninger og avsetning til vedlikehold ble i liten grad gjort.

Dette hadde liten betydning de første åra, da alt var nytt og Oslofolk kunne stille klokka etter T-banen. Men etter tjue og tretti års drift meldte problemene seg

sterkere og sterkere. Først i 1995 ble spørsmålet reist om hvordan man skulle få råd til å skifte ut nær 200 vogner som ville nå pensjonsalderen på likt. Prisen ble kalkulert til omlag 4 milliarder kroner. I 1999 foretok et uavhengig konsulentfirma en verdiberegning av kjøreveien for sporvogn og T-bane, det vil si skinnegang, stasjoner, strømforsyning etc. Gjenanskaffelsesverdien ble satt til 8,3 milliarder kroner. Sporveien hadde bokført mellom 300 og 400 millioner.

På sekstitallet kunne ingen forutsi at kom-

muneøkonomien skulle forverre seg drastisk ved inngangen til åttiårene slik at det som var et løft i gode tider, skulle forandre seg til et gigantisk økonomisk problem tretti år senere. Ved inngangen til et nytt årtusen har Sporveien et galopperende gigantisk vedlikeholdsetterslep. Skinnegangen på T-banen skiftes ut i et tempo som tilsier at det vil ta 200 år før alt er byttet. Den gjennomsnittlige levetiden for skinner er maksimalt 30 år. "Gammal morro" har dermed blitt Sporveiens aller største hodepine.

Kong Alkohols grimme regime



Det har vært mange tragiske skjebner, ja. Oppå Ryen, da gutta kom ut fra spisesalen etter middagspausen, var det en som hang i røra i kjelleren med tunga ute. Vi har hatt åtte selvmord, fordelt både på betjening og verkstedfolk. Det er mye, og det er rett og slett fylla som har vært årsak.

Kjell Bergkvist



I gamle Homansbyen verksted – nedi en av gravene under sporvognene – var det innreda en skikkelig bodega. Der kunne du gå til baren og kjøpe deg en pinne utpå formiddagen eller under en reparasjon.

Mange morsomme anekdoter fra arbeidsplassen inneholder ofte en dram eller fler. Som denne lokale versjonen av "Den store olykkan på Enare sjø" om verkstedarbeider N. som var litt av en Bacchusmann, men som ikke alltid hadde noe å kjøpe for sjøl og som derfor var svært fornøyd når en annen bød på en oppkvikker. Slik fortalte **Gudbrand Stenberg**:

"En kollega bød ham en gang på en tår, men ville ikke la han drikke av flasken, og ingen av dem hadde noe glass så det ble ikke noen dram den gang. Dette syntes den gode N. var rent fortreddelig å gå glipp av en god tår. Siden kjøpte han et stort drammeglass som han alltid bar i baklomma, "for det skal aldri skje mer at jeg blir bydd på en dram og ikke kan tan imot"."

Det kan høres sjarmerende og koselig ut. Men historiene hadde ofte en styggere side, og Stenberg avsluttet sin fortelling med tørt å slå fast: "Han ble ikke noen gammel mann." Kong Alkohol krevde sin pris av mange. Fortellingen om busspiketten som var så drita på jobben at han la seg til å sove i badstua, er ikke spesielt søt. Han tørka rett og slett inn og døde. Noen vakker skjebne fikk heller ikke verkstedarbeiderne som under krigen forsøkte å destillere bremsevæske. Én døde, én ble blind og to havna på Lovisenberg sykehus for pumping og lå der temmelig lenge.

Selv om de færreste fyllerhistoriene hadde så dramatisk utgang, er det liten tvil om at mange tragiske menneskeskjebner, ødelagte familier og yrkeskarrierer fulgte i spritens fotefar. Og det var tradisjonelt mye fyll blant sporveisarbeiderne.

Fra punsj til problem

Som tidligere nevnt lesket den gamle sporvognreparatørforeningen seg med punsjebolle på medlemsmøtene. Muligens var ikke fyll på arbeidsplassen noe problem for dem, eller de hadde ikke noe bevisst forhold til alkoholens forbannelser. Foreningen behandlet en innbydelse fra Kristiania Totalavholdsorganisasjon til demonstrasjon i 1912, men det var ingen stemning for slikt hos medlemmene. I 1915 besluttet derimot et medlemsmøte å droppe punsjebollen – til fordel for pjoletter. Vedtaket var enstemmig.

På sporveisarbeiderforeningens generalforsamling tjue år senere – i 1935 – rettet daværende viseformann Viktor Jensen en inntrengende appell til medlemmene om å se tingen som den var og «utvise forsiktighet ved nytelse av alkohol i arbeidet, da det var forekommet graverende tilfeller». Noen generell fordømmelse av drikking på jobben kom heller ikke Jensen med, selv om han personlig var totalavholdsmann.

Først når fylla begynte å gå ut over selve foreningsvirksomheten, kom en skikkelig reaksjon. På flere medlemsmøter hadde enkelte medlemmer rett og slett møtt ganske dritings. I 1936 ble derfor følgende retningslinjer vedtatt: «De av foreningsmedlemmene som viser seg beruset under møtene vil ikke få ordet under behandlingen av dagsordenen. Medlemmer som møter fram synlig beruset blir nektet adgang til møtene. I gjentakelsestilfelle blir vedkommende medlems forhold å forelegge medlemsmøtet til behandling.»

I november samme året spurte medlemmet Willås medlemsmøtet om det ikke ville være bra å danne et avholdslag innen bedriften. Formannen anbefalte Willås og andre interesserte å ta opp arbeidet uten særskilt vedtak, og en måned senere bevilget et medlemsmøte 100 kroner til arbeidet. Avholdsarbeidet møtte imidlertid motstand ute på arbeidsplassene, og neste vår klaget avholdslaget over at dets plakater om møter og andre bekjentgjørelser ble revet ned eller tilgriset. Styret henstilte inntrengende til medlemmene om at det ble slutt på en slik uverdlig trafikk.

Under krigen grep fylla enda mer om seg. I 1946 diskuterte foreningsstyret mottiltak, og ble enige om å sette opp et oppslag som manta til å la flasken være. Spørsmålet var om ikke dette var et vel tuslete tiltak mot et hurtig akselererende problem på arbeidsplassen.

Fyll som førsteinntrykk

Kjell Karlsen var atten år da han begynte på Bjølsen som elektrikerlærling. En av de første anledningene han hadde til å bli kjent med arbeidskameratene sine var på en busstur til Sverige sommeren etter.

– Gutta arrangerte en tur til fotballandskampen på Råsunda stadion. Det var første gangen det norske fotballandslaget klarte 1-1 mot svenskene, tidligere hadde vi tapt 10-0. Vi hadde fått billetter, og vi besøkte Scaniabrikken, for da fikk vi veldig mange busser

derfra. På bussen var det mye fyll – det var bare det bråket – og allerede da vi kom til Gamlebyen sovna omtrent to treaparter. Det var det første inntrykket jeg fikk; brennevin som ble tømt ned i hauger og lass.

– Du var selv moderat?

– Jeg var det. Jeg vokste opp på nedre Tøyen, og fatter'n var i bygningsbransjen. Det var jo litt fyll der også – jeg så jo at fattern ikke var sånn helt briefen mange ganger han heller når han kom hjem. Dette satte et veldig støkk i meg. Men det var ikke bare jeg som reagerte på forholdene på Bjølsen. En mekanikerlærling, *Oddbjørn Tveter* sa følgende ord til meg: «Der jeg kom fra var det også mye fyll, men der oppe på Bjølsen og i Sporveien var det mye, mye verre.» Så fylla var et voldsomt problem i Sporveien, ingen tvil om det.

– På hvilken måte?

– Det var veldig mye fyll på verkstedene den gangen. Vi hadde ikke noe AKA, ingen verdens ting, så folk fløy rundt bak i kroka og tok seg noen pinner. I løpet av dagen så du ganske mange som var sånn passelig utafør. På Bjølsen kom det veldig mye folk. Det kom av at de bygde opp bussavdelingen igjen etter krigen, og så blei det flytt veldig mye folk fra sporvognsavdelingene. Jeg veit ikke om det var etter søknad eller ikke, men jeg veit at en god del blei flytta over på grunn av fyll. Og problemet var at disse folka fant hverandre når de kom over på en ny avdeling.

Fylla var skummel. En gang overraske vi en av mekanikerne som sto og drakk ut av ei vaskepanne hvor deler til bremsene vanligvis blei rengjort. Disse måtte vaskes i sprit. Og han sto og drakk av det. Så det var ille. Veldig ille!

Trynebehandling

I Sporveiens arbeidsreglement §17b fra 1952 het det at administrerende direktør eller «den han dertil bemyndiger» kunne avskjedige den som «møter frem til arbeidet i beruset tilstand eller nyter alkohol i arbeidstiden». Men bedriftens praksis når det gjaldt håndtering av fylla var svært vekslende.

Til dels var drikkingen akseptert. Svære fester ble avholdt i hvilehyttene som baneavdelingen hadde parkert for eksempel nede i Studentertunden når de hadde gravning i skinnegangen i Stortingsgata. Torsdagskvelden etter lønning var det dem som ikke kom ut derfra i det hele tatt. Da stod hele brakka og rista, og folk som gikk forbi lurte mange ganger på hva det var som foregikk inni der. Det er liten tvil om at Sporveien må ha kjent til denne typen festligheter.

Enkelte arbeidsledere kunne sjøl være harde på flaska. En historie fra baneavdelingen forteller om en

oppsynsmann som var så full at arbeiderne måtte legge ham i ei sandkasse til avrusing. Slik ble det også opplattet som solidarisk å hjelpe hverandre, for avskjed truet. **Kjell Bergkvist** forteller om en formann på Bjølsen:

– Han var en dyktig nattformann, men han var aldri edru. Han kunne være så drita full noen ganger, at da vi kom inn på kontoret sto det to pulter mot hverandre og under der lå'n. Du så hue på den ene siden og hæla på den andre. Men når morran kom og klokka var halv sju og de andre formenna begynte å komme, da var han i tipp topp form – nybada og ren og fin og lukta kamfersukkeretøy.

Behandlingen av de synderne som ble tatt kunne være temmelig individuell. Arbeidernes tillitsvalgte reagerte på at de som arbeidslederne likte trynet på kunne tillate seg hva som helst, mens det for dem som ikke var så godt likt var lavt under taket og kort vei til døra. Ut med en gang.

«Supe-gruppa»

Den 4. september 1956 var Kjell Bergkvist med på å starte en skikkelig organisert hjelpeklubb som skulle drive «etterslokking» blant tørrlagte alkoholikere.

– Initiativtakeren var *Åge Halvorsen*, som dengang var banearbeider men som senere ble oppsynsmann. Vi starta ei AA-gruppe (AA = Anonyme Alkoholikere) ved Sporveien som fikk navnet S-gruppa. Oppfinnsomme sjeler fant fort ut at den S-en godt kunne stå for Supe-gruppa, og det var ikke så langt i fra virkeligheten. Men den fikk veldig stor tilslutning.

S-gruppa satset på storstilte møter i festsalen på Bjølsen – en unik kombinasjon av show og opplysningsmøte. Den 20. april 1957 kom for eksempel Lille Grethe fra Horten med et helt ensemble med gode jazzmusikere, samtidig som det ble holdt en tale over fenomenet alkoholisme. Taleren, disponent H. Kreyberg-Solberg forklarte hvorfor denne typen arrangement ble valgt: «fordi vi ikke bare skal bringe alt det tragiske som dette fører med seg ut til publikum, men forsøke å bringe litt glede og lyst livssyn inn ved siden av.»

Taleren presenterte alkoholisme som en sykdom. Dette førte til en ganske heftig debatt i bransjebladet «Lokaltrafikk», hvor redaktør Andreas Falkenberg gikk kraftig i mot denne tesen under overskriften «Alkoholisme = Fylleri». Denne debatten – som er like levende over 40 år senere – finnes det knapt noen fasit på, men endelig ble spørsmålet om fylla på arbeidsplassen og hva som kunne gjøres med den satt på dagsordenen.

Høsten 1959 arrangerte S-gruppa et nytt show på Bjølsen med blant annet datidens berømte komikere

Zetterstrøm og Kristoffersen. Også denne gangen sto Kreyberg-Solberg for det faglige innholdet, og her utnevnte han S-gruppa ved Oslo Sporveier til landets best arbeidende gruppe. Han berømmet også bedriftens ledelse som hadde gått inn for å støtte opp om arbeidet.

Mr. AKAN

– Mange av medlemmene ofra utrolig mye tid og penger på å hjelpe arbeidskamerater, forteller Kjell Bergkvist.

– Vi fungerte som en ren AA-gruppe fram til i mars 1963. Da var det at Sporveien sendte verksmesteren på Avløs og meg på et kurs oppå Espedalen Turistheim, og der var det at AKAN ble stifta. Det var den gamle friidrettslandslagsmannen Helge Hansen som drev den helseheimen. Han og kona var tørrlagte alkoholikere sjøl.

Vi i S-gruppa, vi var ganske mange, fant det naturlig å følge disse retningslinjene. For som både Åge Halvorsen og jeg sa mange ganger: Hvorfor skal vi fortsatt være anonyme? Vi var aldri anonyme da vi drakk. Da skulle vi ordne opp i alle ting da, og var skikkelige verdensmestere. Vi fant ut at det gikk an å være edru uten å være anonym. Så AKAN-modellen slo an, oppsummerer Kjell.

AKAN er en forkortelse av Arbeidslivets Komité mot Alkoholisme og Narkomani. AKAN-modellen innebar at det ble bygget opp og kurset et nettverk av kontakter både fra bedriftsledelsen og fagforeningene for å kunne hjelpe mulige misbrukere. Dermed hadde man skapt et tett forgrenet hjelpeapparat for misbrukeren. Arbeidstakere som hadde begått grove forsømmelser i påvirket tilstand kunne gjennom AKAN unngå sparken hvis de skrev under en kontrakt som forpliktet dem til å gå gjennom et behandlingsopplegg.

Som hovedkontakt ble Kjell Bergkvist valgt, et verv han hadde i tretti år til han gikk av med pensjon i 1993. Etter hvert ble det AKAN-arbeid på heltid. Fra et lite kontor på Bjølsen rykket Kjell ut når det trengtes. Ikke bare på dagtid, men hele døgnet. Og ikke bare på jobben, han stilte stadig kjellerstua si hjemme i villaen på Korsvoll til disposisjon for trengende. Kjell Bergkvist ble selvste «Mr. AKAN» på Sporveien.

Arbeidet mot fylla ble lagt merke til også utenfor bedriften. Kjell Bergkvist ble en av de mest skattede foredragsholdere i hele Norge.

– I og med at AKAN sentralt har brukt meg på landsbasis, og at jeg brukte min egen bedrift som eksempel, så har Oslo Sporveier blitt kjent i Alta, i Hammerfest og Tromsø og videre nedover til Kristiansand. Jeg har vært på alle slags bedrifter fra

Ullersmo landsfengsel til oljeplattformene i Nordsjøen. Bedrifter som jeg tidligere har hatt med å gjøre kontakter meg fremdeles, selv om jeg har gått av med pensjon. Postverket har jeg fast hver høst og hver vår. Luftfartverket har invitert meg med på en flytur til Bodø. Det syns jeg er virkelig hyggelig, understreker Kjell.

Åtte selvmord

Som hovedkontakt fikk Kjell være med på mye trist, både blant arbeiderne og betjeningen. En gang ble han bedt om å komme ned på Nathionaltheatret stasjon.

– Det var på vinteren, og de brukte spritklosser på vognspeilene så det ikke skulle dugge igjennom tunnelene. Dette var ved fire, halv fem tida på ettermiddagen, og fullt av folk – da dukket det opp en kar i full kontrolløruniform med lua på snei som blåste vilt i fløyta si. Han var drita full, og vanskelig å få tak på. Til slutt fikk vi dratt ham inn i ei lita bu på perrongen og fikk på ham en lagerfrakk slik at ikke uniformen skulle synes så godt, også fikk vi'n ut på en måte. Og da hadde vi ikke noe alkometer, men vi fikk kjørt'n direkte på Ullevål og skulle ta blodprøve av ham. Da sier en spesialsykepleier som hjalp til at «det er ikke nødvendig å ta blodprøve av han.». «Ja, men vi må jo ha det,» sa jeg «som en bekreftelse på at det er sårn.» «Men han er jo så sørpa full at han kan ikke stå oppreist en gang!»

Han hadde tre og en halv i promille!

Denne karen tok senere sitt eget liv ved å henge seg, og Kjell hadde den ubehagelige oppgaven med å skjære ham ned.

– Det har vært mange tragiske skjebner, ja. Oppå Ryen, da gutta kom ut fra spisesalen etter midt-dagspausen, var det en annen som hang i røra i kjelleren med tunga ute. Vi har hatt åtte selvmord, fordelt både på betjening og verkstedfolk. Det er mye, og det er rett og slett fylla som har vært årsak.

Narkomane fikk jobb

Kjell Bergkvist skryter av innsatsen til mange enkeltpersoner innen bedriften, blant annet personalsjef Sundby, bedriftslegene og en rekke førstelinjeledere.

AKAN-utvalgets første målsetting er å hjelpe alkoholmisbrukere og narkomane til et bedre liv. Et samfunnsmessig problem var å skaffe arbeid til tidligere narkomane. Arbeidskontoret skal en gang ha uttalt at dette var like vanskelig som å vinne i pengelotteriet. Men på slutten av åttitallet – da det faktisk var mye arbeidsledighet – skaffet Sporveien jobb til tolv tidligere narkomane fra behandlingsstedet «Veksthuset» på Gaustad sykehus.

Personalsjef Sundby ga to viktige grunner for bedriftens engasjement: For det første var Sporveien med den gang over 3.000 ansatte stor nok til å ta sin del av et slikt ansvar. For det andre var dette også en forpliktelse for en offentlig bedrift. Personalsjefen kunne i november 1988 fortelle at erfaringene så langt hadde vært meget positive. Han hadde tatt en kalkulert risk, og denne hadde vist seg å være meget liten. I Sporveien ble det fleipet med at det viktigste «problemet» med disse karene var at de jobba for hardt!

Det er også mange andre årsaker til at en bedrift som Sporveien skal drive aktivt AKAN-arbeid. Sikkerhetsgrunner er selvsagt svært viktig. Eventuell fyllekjøring med buss og trikk kan alle tenke seg konsekvensene av. Men at mannen som etterser bremsene på vognene kanskje er pussa, høres heller ikke særlig tiltalende ut. Dokumentert er også AKANs betydning for å få ned sykefraværet i en bedrift. Kjell Bergkvist er likevel bekymret. Han oppfatter at bedriftsledelsen fortsatt ikke har forstått alvoret.

Bare blitt verre?

I 1991 erklærte en divisjonsdirektør bombastisk at det ikke fantes noe alkoholproblem i banedivisjonen. På samme tid fant Kjell Bergkvist ut at det på Majorstua verksted fantes faste og organiserte rutiner for omsetning av smuglersprit.

– Det kom en svær lastebil kjørende inn med spritkanner, og de måtte bruke truck for å få løfta dem

ned. Jeg hadde vært hos en verkstedarbeiderfamilie som satt og drakk sprit av en femliterskanne med sprit, og vedkommende fortalte «at han hadde kjøpt den på jobben av han og han, og der kan du få kjøpt sprit så mye du vil». Det var med nød og neppe at jeg fikk med meg den kanna, det var ganske mye igjen i den. Og Sundby holdt på å få sjokk, og direktør Skuland holdt på å dette på baken. Likevel tror jeg fremdeles at de kanskje tvilte på om det virkelig var sant. Men det var det.

På Bjølsen opplevde vi at det ble bestilt brennevin over bussradioen. «Jeg er ferdig på Bjølsen da og da, du får det da og da.» Så når vi hørte dette på radioen inne på verkstedet, så gikk det ut på hele nettet. Slik at passasjerene på for eksempel linje 20 kunne høre det samme. På Grefsen var dette også ganske utbredt. Der fantes også en gjeng på sju, åtte mann som sjelden eller aldri var edru.

Nei, det ble reagert alt for lite, mener Kjell, som fortsatt er overrasket over hvor lite ledelsen skjønner av alt som skjer.

– Du kan i dag kjøre T-banen nesten dritings. Du kan sitte og drikke gjennom tunnelen, for det er ingen som ser deg. Du har ikke noe kontakt med publikum. Det har vært en del slike tilfeller i min tid. Nå satt jo jeg også i tillitsmannsutvalget, så jeg hadde mulighet til å kunne følge sakene. Ledelsen får bare greie på de mest groteske eksemplene, og jeg vil ikke bli overrasket om misbruket av rusmidler i Sporveien fortsatt er økende, advarer den gamle AKAN-høvdingen.

Arbeiderne får feriehjem



Vi putrer nordover til Drøbak. Sola steker i ryggen. Da vi glir inn på småbåthavna med den gamle tresnekka, og fortøyer mellom digre hvite luk-susbåter, med og uten seil, sier redaktøren så høyt at alle kan høre det: "Jeg tror dette er den eneste båten som er betalt." Om rødmen fra de som ruver høyt over oss, med radarskjermer og store ratt, skyldes varmen eller redaktørens replikk fikk vi ikke rede på.

"Skiftenøkkelen" på utflykt til Sagakollen, 1986



Da "linjebetjeningen" organiserte seg med 100 mann i *Kristiania og omegns sporveisarbeiderforening* i 1917, var ønsket om et feriehjem en sterk drivkraft. I et referat fra foreningens generalforsamling den 26. oktober 1919 het det: "Efter at protokol og regnskap var godkjendt gik man over til behandling av spørsmålet om opprettelse av feriehjem for Norsk Sporveisforbunds avdelinger i Kristiania og omegn. Denne sak vakte stormende begeistring blandt medlemmerne."

Dessverre fikk neppe noen av de begeistrede medlemmene besøkt noen hytte i regi av sporveisarbeidernes forening. Nesten femti år skulle gå før feriehjemmet kom på plass, selv om bussgruppa hadde tatt opp tråden og arrangerte lotteri til inntekt for formålet like etter krigen. Og da den gamle drømmen først ble realisert, kom ferieparadiset nærmest rekende på ei fjøl innover Oslofjorden av seg sjøl.

Historien begynte med at Ekebergbanens Betjeningsforening på trettitallet ønsket å skaffe seg et feriehjem. En komité ble satt ned for å se på saken, og fikk tilbud om kjøp av tomt mellom Drøbak og Hvitsten. Foreningen slo til, og høsten 1938 ble det valgt feriehjemsstyre og tillitsmenn. Fram til krigens begynnelse ble det satt opp to hytter, og under krigen klarte de å bygge ytterligere sju hytter samt et båthus. Feriehjemmet fikk navnet "Sagakollen".

Oslo kommune overtok de fleste av aksjene i AS Ekebergbanen i 1949. I 1965 overtok også Sporveien

ledelsen av banen. Ekebergbanens Betjeningsforening gikk året etter inn som Holtet gruppe i Oslo Sporveisbetjeningsforening (OSBF). Ekebergbanefolkene ønsket at OSBF skulle overta Sagakollen, men stilte som betingelse at de selv skulle ha førsterett til stedet. Dette ville ikke OSBF gå med på.

Dermed fikk sporveisarbeiderne tilbudet. De hadde ingen problemer med å godta premissene. Foreningen fikk sitt feriehjem, og det har neppe noen angret på. 20 mål tomt på solsiden av Oslofjorden, med utsikt mot skipsleia og 90 meter strandlinje kun en drøy halvtimes kjøretur fra hovedstaden måtte sies å være ideelt.

Sporveisarbeiderne – med alle sine håndverkere – måtte sies å være ideelle forvaltere av feriehjemmet, og hyttene ble også etter hvert kraftig oppgradert. Noen hytter ble også vinterisolert, og det koselige båthuset har vært ypperlig til både møter og festligheter. Feriegjestene har også hele tiden hatt tilgang til båter.

Og Skiftenøkkelen avsluttet sin artikkel slik: "I bilen hjem, solbrente og med myggstikk på leggen, er vi enige om at Sagakollen er en perle. Hit drar vi flere ganger. Vi kjemper litt med følelser om å fortelle alle hvor fint det er der. Slik at flere vil bruke stedet, og den tanken at dersom vi ikke sier noe, vil det kanskje være en ledig hytte når vi har lyst til å dra ut en tur. Men vi er enige om at en slik perle må vi dele med andre sporveisarbeidere. Så redaktøren skriver nok sin artikkel."

Da nazistene marsjerte på nytt

Heradstveit: Hva har De funnet ut om venstresidens aktivitet, da?

Hadland: Venstresidens aktivitet i Sporveien er meget sterk – vi har arkiv med navn slik også AKP har på oss.

Heradstveit: Har De, Farre, hørt om Jerngarden?

Farre: Ja.

Heradstveit: Hva er det?

Farre: En landsomfattende organisasjon som har til oppgave å forberede enhver norsk patriot til å kunne øve selvforsvar og våpenbruk.

Torsdag 29. mai 1975. **Kjell Bergkvist** satt stille og rolig hjemme i stua og så på tv-programmet "På Sparket". Programleder Per Øivind Heradstveit hadde fem gjester i studio, alle representanter for høyre-radikale og nynazistiske organisasjoner. To av dem var sporveisansatte, vognfører Tor Petter Hadland og konduktør Georg Farre. De skrot åpenlyst av våpenopplæring og kartlegging av politiske motstandere. Den gamle motstandsmannen Kjell holdt på å sette kaffen i halsen.

– Det gikk rett i hjerterota. Tilfeldigvis skulle vi ha møte i tillitsmannsutvalget dagen etterpå, og da tok jeg opp saken der.

Morgenen etter satt foreningsformann **Odd Væring** alene på foreningskontoret i Storgata 39. Han skulle få en meget spesiell dag på kontoret.

– Det ble et forferdelig sirkus. Du må huske på at i vår forening den gangen var det veldig mange eldre folk som hadde vært med under krigen, og de reagerte voldsomt på at disse ungnazistene satt på tv'n og fortalte om hva de hadde gjort ved Sporveien og hva de akta å gjøre. Vi hadde tolv grupper i foreninga den gangen – og jeg tror omtrent alle gruppeformennene ringte meg på kontoret den morra'n og spurte om det samme: «Hva akter foreningen å gjøre?».

Nazistene sies opp

– Utpå morra'n kom Kjell Bergkvist, og vi satt der og tok telefoner begge to, forteller Væring.

– Vi fikk tilkalt nestformannen, **Robert Heidun** ifra Sagene, og avholdt arbeidsutvalgsmøte. Der ble det bestemt å gå inn til betjeningens forening, de holdt til vegg i vegg. De hadde ikke fått like mange henvendelser som oss, men skulle akkurat ha styremøte. Vi satte oss da sammen i et samla møte utpå ettermiddagen, og bestemte at sporveibetjeningens leder Bjørn-gulv Froyn og jeg skulle gå opp til personalsjefen og si

ifra at hvis ikke de to ble sparket med øyeblikkelig virkning ville det bli streik.

Fellesmøtet vedtok følgende uttalelse:

"I tv-programmet "På Sparket" 29/5 sto representanter for forskjellige nazistiske og fascistiske bevegelser fram, deriblant nazistene Tor Petter Hadland og Georg Farre som begge arbeider ved A/S Oslo Sporveier.

I tillegg til deres nazistiske/ fascistiske overbevisning, kom det fram at de driver former for kartlegging av våre medlemmer samt organisert opplæring i våpenbruk. Denne virksomhet er forbrytersk.

Fagorganiserte ved A/S Oslo Sporveier har bitre minner fra krigen. Det er en hån mot oss og de som falt i kampen mot nazismen at slike mennesker får arbeide ved vår bedrift.

Vi ser på nazist- og fascistbevegelsen som en trussel mot demokratiet. Vi oppfordrer fagbevegelsen og alle demokratiske krefter til aktivt å bekjempe denne kreftbyllen.

Oslo Sporveisarbeideres forening og Oslo Sporveibetjeningens forening krever at de to nevnte nazister/ fascistiske øyeblikkelig fjernes fra vår arbeidsplass. Hvis ikke blir det arbeidsnedleggelse fra morgenen 3/6-75 og felles medlemsmøte i Folkets hus kl. 8.00"

På mandag ble det kalt inn til forhandlingsmøte med Sporveien og representanter for Oslo kommune i Sporveiens styrerom.

– Froyn og jeg, vi hadde tatt med oss arbeidsutvalgene våre, husker Væring.

– Til stede var sporveisdirektør Ove Skaug, kommunikasjonsrådmann Tom Solberg og Kjell Riiser fra Rådhuset. Vi var stadig ute i særmøter, og en gang sto Farre og Hadland utafor styrerommet – de var innkalt til Sporveien. De sto i giv akt med pene uniformer, for de var bestandig pent kledd. «Detta ska'kke gå upåaktet hen!» sa de da Froyn og jeg kom ut. «Detta skal dere få igjen siden!»

Siden dro vi opp til kringkastingen og fikk se programmet avspilt. Tilstede var hele Sporveisstyret og Solberg og co. Resultatet ble da at de fikk avskjed, og hele saken havna i retten.

Enhet på høyt plan

Saken skulle versere i rettssystemet i hele fire år. Norsk Kommuneforbund begjærte seg etter hvert som saksøkt fordi de hadde tiltrådt protokollen fra forhandlingsmøtet som vedtok å avskjedige nynazistene. Den som holdt i saken fra forbundets side var oslosekretær **John Denné**.

– Forbundsledelsen ville ikke involvere seg direkte, men satte meg på saken, opplyser Denné.

– Jeg hadde nær kontakt med både sporveis-



I brevene sto det om mine vitneutsagn, at jeg måtte tenke på fremtiden og at det kunne gå meg ille, også var de alltid avslutta med ei likkiste med kors over. Det var tydelig hva de mente.

Kjell Bergkvist



administrasjonen og landsorganisasjonen i denne saken. Sporveisledelsen og styret under ledelse av Tom Solberg var virkelig førsteklasses. Bedre kunne vi ikke hat det, og de støttet vårt syn under rettssaken. Jeg var også med på møte på høyt nivå i fagbevegelsen, hvor både Ivar Andresen, Torgeir Oxholm og Arne Born var med, og vi var hjertens enige alle sammen.

Vi fikk LO-advokat Karl Nandrup Dahl som prosessfullmektig, og han gjorde en uvurderlig kjempeinnsats. Jeg husker blant annet at han hadde en sammenkomst hjemme hos seg med Froyn, Stokmo, Bergkvist og meg til stede, og han satte stor pris på de tillitsvalgte fra Sporveien, husker John Denné.

Hets og forfølgelse

Foreningene tapte først i byretten og lagmannsretten. Under sakene var det et enormt press og mediekjør mot de sporveisansatte. "Djevelens advokat" Tor Erling Staff representerte Hadland og Farre, og på tross av at det egentlig var arbeiderne som hadde satt i gang hele saken, gikk det mest ut over den røde sporveisbetjeningen, og da særlig Froyn.

Likevel var dagene i retten fæle, husker Kjell Bergkvist.

- Jeg stod i denne vitneboksen og Staff gikk foran meg og kom med spørsmål som fikk det til å koke inni meg. Men jeg visste det at her går det ikke an å si det man mener. Det var ei vond tid for oss alle sammen, ikke minst for Væring, tror jeg. Han hadde det nok vondt.

Tillitsmennene ble også utsatt for trusselbrev og telefonterror.

- Vi var litt utsatt på denne tiden. Jeg fikk tre trusselbrev hjem mens saken pågikk. Jeg leverte dem videre til Nandrup Dahl. I brevene sto det om mine

vitneutsagn, at jeg måtte tenke på fremtiden og at det kunne gå meg ille, også var de alltid avslutta med ei likkiste med kors over. Det var tydelig hva de mente. Sønnen min var liten, og kona var også ung, så jeg følte meg veldig uvel med slike ting. Usikker. Var veldig på vakt overfor alt og alle. I den perioden var det også veldig mange telefoner her, men når en av oss svarte ble det bare lagt på. Så det var en ubehagelig tid, minnes Kjell Bergkvist, som ikke er kjent for å være særlig skuggeredd.

Endelig seier!

Sommeren 1979 frikjente Høyesterett blankt de to fagforeningene. I domspremissene het det blant annet: "Etter å ha sett fjernsynsprogrammet var det ikke mer å undersøke. Man måtte tro på det Farre og Hadland selv opplyste, og situasjonen var da urokkelig. En rask behandling av avskjedskravet var også nødvendig for at den ansvarlige fagforeningsledelse ikke skulle miste kontrollen over situasjonen på grunn av medlemmenes sterke reaksjon."

Odd Væring er enig i denne vurderingen, og tilføyer:

- Jeg kan vel si så mye at det hadde ikke vært lett å få i gang Sporveien hvis vi også hadde tapt saken i Høyesterett, for da var vi så aggressive at det hadde vi ikke funnet oss i – da hadde Sporveien stått!

Kommuneforbundets daværende formann, Arne Born var inne på noe av det samme i et intervju med Aftenposten fredag 29. juni 1979:

- Det vi i første rekke fryktet var at de skulle få tilbake jobben sin i Oslo Sporveier. Jeg kan garantere at et slikt domsresultat ville gitt en spontan og landsomfattende streik i Norsk Kommuneforbund. Andre ville sikkert ha fulgt etter, og forbundet ville ikke ha vært interessert i å hindre en slik streik.

Jenter med hammere og tenger

Vi må faktisk helt inn på åttitallet før Sporveien fikk sin første kvinnelige fagarbeider. **Ellen Møller** søkte om å bli opptatt som bussmekanikerlærling våren 1980. Da hun ringte bussadministrasjonen noen uker senere, fikk hun et klart inntrykk av ikke å bli tatt alvorlig, og at ledelsen nok mente at hun ikke ville passe inn i miljøet på verkstedet.

Dette var en stor skuffelse, men hun ga seg ikke av den grunn. Hun henvendte seg til likestillingsrådet, som igjen tok kontakt med tillitsmannsutvalget ved Sporveien. Tillitsmannsutvalgets dom var klar – Ellen Møller var kvalifisert søker som lærling på Bjølsen. Hun hadde bilmekanikerlinjen fra yrkesskolen og i tillegg tre års praksis fra et mekanisk verksted. Samme høst kunne hun dermed begynne som lærling.

To år senere kunne Ellen Møller under en liten tilstelning på Bjølsen motta både fagbrev og blomster. I anledning begivenheten ble hun intervjuet av bedriftsbladet «På Sporet» og begrunnet sitt yrkesvalg på denne måten:

– Det bare ble sånn, jeg ville kunne noe – lære et yrke skikkelig. Siden jeg hadde jobbet i tre år i et motoroverhavingsverksted, så ble det et naturlig valg for meg. Å ha et fagbrev på at inan kan noe, noe konkret og håndfast, betyr dessuten både mer variert arbeid og bedre lønn – og det burde være like viktig for alle arbeidende mennesker...

Møller var ikke stor og ferm som de fordums vaskekonene, tvert om. Hun avviste likevel at det var noe problem.

– Det er få ting som er for tunge når man bruker de hjelpemidler som finnes, og dem har vi lært oss å bruke alle sammen. Av og til kan det til og med være en fordel å være liten og tynn med små fingre – jeg kommer kanskje noen ganger lettere til enn en mann med digre never. Og det er vel ingen skam å måtte be om hjelp hvis man skulle trenge en håndsrekning? Egentlig er det mye tyngre å være for eksempel hjelpepleier på et sykehus, og i den bransjen finnes det som bekjent flest kvinner.

Barrierebryteren

Sporveien var slett ingen sinke på området. Ellen Møller var faktisk en av de første kvinnelige bussmekanikere som ble utdannet i Norge – muligens den aller første. Hun var en av pionerene som sprengte en viktig kjønnsbarriere i norsk arbeidsliv.

Møller var også en del av den nye radikale venstresiden som vokste fram på syttitallet. Kvinnebeveg-

elsen sto sterkt, og en av kampsakene var å skaffe jenter muligheter til å jobbe innen de tradisjonelle mannsbastioner. En egen organisasjon – «Kvinner I Mannsykker (KIM)» ble etablert med dette formålet for øye.

– Som eneste jente blir alt du gjør lagt merke til, både på godt og ondt. Og derfor kunne det være morsomt med flere jenter her, understreket Møller, og var opptatt av å tilrettelegge nettopp for dette.

– Det største problemet når man som jente velger et mannsdominert yrke, er vel heller det at arbeidstiden vanskelig lar seg kombinere med husarbeid og småbarn. Å begynne på jobb klokka sju hver morgen kan være hardt nok, men om jeg hadde hatt småbarn ville det vært umulig. Det finnes blant annet ingen daghem som åpner før klokka åtte om morgenen, og dette rammer jo først og fremst kvinner som velger litt utradisjonelt yrkesmessig. Det er nok fristende for oss å velge yrke med tanke på muligheter til deltid eller fleksitid i bakhodet.

Flere pionerer

Utover på åttitallet meldte flere pionerer seg til tjeneste på de ulike verkstedene. Sagene vognverksted fikk med ett slag to kvinnelige snekkere, **Kristin Bakka** og **Eva Farstad**. Det var første gang i Sagenes lange historie at det var blitt ansatt kvinnelige fagarbeidere.

– Vi opplever dette som en helt ny verden, det er mye nysgjerrighet ute og går fra de mannlige kollegene, sier Bakka til foreningsbladet «Skiftenøkkelen» i 1985. Som et eksempel forteller hun om hva som skjedde da hun fikk problemer med luftkoplingene til verkøyet.

– Dette avstedkom mange muntre bemerkninger, ikke vondt ment, men du verden hvor «hjelpsomme» gutta var. Men dette ble mer borte etterhvert. Vi har en følelse at vi er akseptert i gruppa, både som snekkere og at det er kommet kvinner inn i arbeidsmiljøet her på Sagene.

«Skiftenøkkelen» sluttet seg til dette med følgende redaksjonelle kommentar: "Om de gjør en «manns jobb», vel det vet ikke vi – men de gjør en snekkerjobb, og en god sådan. Det blir de respektert for!"

I 1987 hadde sporveisarbeidernes forening fått kvinnelige medlemmer på enda flere verksteder: Avløs, Majorstua, Ryen og Etterstad. De var ikke mange, men de var der. En artig sak var at Sporveiens verksteder – som var kjent som en familiebedrift hvor det ikke var uvanlig at sønnene gikk i fars fotspor – nå fikk en datter som fulgte pappas valg av bedrift. Det var snekker **Siw Dønné**, som i en alder av tjue fikk jobb i bygningsavdelingen på Etterstad. Bestefaren var selveste John Dønné. Med tiden vil kanskje den



«Ellen Møller heter ei jente med bein i nesa, vett i pannen og mot i brystet, og slike jenter det vil både gamle Norge og Sporveien ha.»

På Sporet 2/82





aktuelle problemstillingen bli om noen vil følge i mors fotspor på verkstedene?

Neste generasjon

De første jentene måtte ofte være «mannfolk» på jobben, og kvinnfolk privat. Ellen Møller formulerte det slik:

– Jeg blir behandlet som «en av gutta» på jobben – og takk for det! Men det kan jo by på identitetsproblemer å være eneste «høne i kurven», for å snu litt på et gammelt uttrykk. Fra klokka sju til femten tretti befinner jeg meg i et mannfolk-miljø, og tenker fag på samme måte som mine mannlige kolleger – og etter arbeidstid skal man stille om mentalt, omgås sitt eget kjønn. Det er to forskjellige verdener, det blir lissom en kløft mellom dem som du ikke kan bygge bro over helt alene.

Men på nittitallet trippet en ny generasjon jenter på brua over kjønnsklufta med den største selvfølge. Elektroniker **Vigdis Karine Larsen** – som ble ansatt som togelektriker på Majorstua i 1992 etter å gått i læra på Ryen – nektet plent å være en av gutta, og pukket hardt på sin selvfølger til å være jente midt i guttas verden. På jobben var det heller ikke nok å gjøre en manns jobb – Vigdis mente at jentene også kunne gjøre en bedre jobb på enkelte felter. I Sporveisnytt i 1993 utdypet hun dette på følgende vis:

– Jeg reparerer T-banevogner av hensyn til kundene våre, så folk skal komme seg raskt og sikkert hjem! Gutta er mest opptatt av hestekrefter og sånn....

Hovedpoenget hennes var at når begge kjønn er representert blir arbeidsplassen bedre, ikke bare miljømessig, men også faglig.

Bedre arbeidsmiljø?

På Majorstua verksted forsvant alle de tradisjonelle pinup-kalenderne da Vigdis Larsen dukket opp.

– Jeg er ikke prippen, kommenterte Vigdis – men evner å si fra om ting på en ordentlig måte. Gutta spurte meg om hva jeg syntes om kalenderne deres, og jeg sa fra at jeg ikke likte det noe videre. Blir seende ut som en fargeløs flodhest ved siden av de der, de færreste jenter ser da sånn ut...?

I 1993 dro Sporveien i samarbeid med Oslo kommune i gang KITY-prosjektet (KITY = Kvinner I Tekniske Yrkesområder) for å øke kvinneandelen innen de tradisjonelle mannsyrkene. Som en del av dette prosjektet intervjuet en del sosiologistudenter mannlige og kvinnelige arbeidere på Majorstua og Ryen verksteder. På bakgrunn av dette utarbeidet de en rapport, som både viste at jentene følte seg godt mottatt på

arbeidsplassen og at også de mannlige arbeiderne stilte seg positive til flere kvinnelige kolleger.

Fordommer fantes fortsatt, men hovedsaklig blant de eldre arbeiderne. Mye tydet likevel på at de tradisjonelle fordommene mot jenter var på hell, som i samfunnet ellers. Flere mannlige arbeidere markerte sterk uenighet mot de gamle macho-holdningene ved å slå fast at det ikke var en eneste ting de gjorde som ikke en kvinne kunne gjøre på grunn av manglende fysisk styrke. En fortalte åpent at han ikke var sterk i det hele tatt, og at flere kvinner var sterkere enn ham.

Den generelle oppfatningen var at kvinner inn på arbeidsplassen førte til et bedre arbeidsmiljø. Menene hevdet at miljøet var blitt mykere, og hverdagen litt triveligere med kvinnfolk. En av jentene hadde opplevd at gutta ble mer hjelpsomme og positive. Hun hadde også fått tilbakemelding fra en av arbeidskameratens kone på at hun hadde merket mindre rå språkbruk hjemme. En annen kvinne hørte fra sine mannlige kolleger at det var lettere å prate med formannen etter at hun begynte. De forklarte det med at hun snakket til formannen på en annen måte, og at hun viste menneskelig omsorg. Dette førte til at formannen fikk nye impulser som han brakte med seg videre i jobben som leder. En mannlige formann sa at språket på avdelinga ble moderert etter at det begynte en kvinne der, noe som holdt seg slik også etter at jenta slutta.

Jentene inntar foreningen

– «Oss gutta» hadde vært på julebord. Jeg hadde hjemmervakt og var utstyrt med walkie-talkie og personsøker. Rett før jeg skulle gå hjem fikk jeg beskjed om å koble ut strømmen i Schweigaards gate. Dro dit i fullt festantrekk, med stiletthæler og det hele. Gutta som sto og venta på å komme igang med nattarbeidet, lurte fælt på hva dette var for et kvinnfolk. Ingen kjente meg igjen, inntil plutselig en utbrøt: – Nei se, det er jo Elin!

Elin Køien Hansen var den første kvinnelige ledningsmontøren i sporvognsdivisjonen, men pioner også på en annen måte. Elin ble nemlig også som første jente valgt inn på styreplass i den tradisjonelle herreklubben Oslo Sporveisarbeideres forening. Andre fulgte etter. Vigdis Karine Larsen hadde vervet som ungdomskontakt i foreningen, med spesielt ansvar for arbeidstakere under tretti. Som ungdomskontakt møtte hun også fast i hovedstyret. **Anita Wulvig** åpnet en ny dør ved å bli den første kvinnelige gruppelederen. Hun satt også i foreningens hovedstyre. Anita begynte i Sporveien i 1987 som spesialarbeider svakstrøm i banedivisjonen.

En ny verden

Verkstedarbeiderne har også måttet venne seg til kvinnelige arbeidsledere. Således ble Jorunn Nilsen den første kvinnelige lagerformann i Sporveiens historie, mens May Kristin Willoch ble den første kvinne i sjefsposisjon innen teknisk sektor som MA-sjef på Ryen.

– Neste bastion som står for fall er ingeniørsjiktet, bemerket Willoch som selv hadde ingeniørutdanning.

Fortsatt er det svært få kvinnelige arbeidere ved Sporveien. Mange av pionerene har forsvunnet igjen. De som er igjen er ennå ikke mer enn enslige feminine

innslag i guttas verden. Men denne gamle verdenen blir likevel aldri mer den samme, og godt er det. Sannsynligvis vil nye kull kvinnelige verkstedsarbeidere unngå Vigdis Larsens erfaring med en noe gammelmodig trafikkleder nyttårsaften 1992:

– Jeg hadde reparert en radio på en vogn, og skulle melde fra om at den nå var «frisk» og kunne settes i trafikk. Kalte derfor opp trafikkleder med følgende beskjed: «Vogn 1322 er klar og står på spor 3.» Det kom en kort pause, og så hørte jeg en vantro stemme: «Har DU reparert den vogna der?»

Arbeidsmiljøet – et stebarn

Like før klokka ni om morgenen, siste torsdag før julen 1991, dro et lag fra baneverkstedet på Sagene avgårde med kurs for Grefsenplatået. De skulle sveise et skinnebrudd rett utenfor Grefsenveien 114. Den trettisju år gamle familiefaren Jan Pettersen satte seg ned med sveiseapparatet. Kameraten sto sikringsvakt. Bilenes kjørevei var sperret med to biler og en traktor. I trikkeskinnene var to plastkjegler plassert som markører.

Sikringsvakta merket først at noe var galt. Sporvogna som var på vei mot dem bremsset jo ikke ned! Han sprang mot dem, skrek og viftet med armene, men ingenting hjalp. Til slutt måtte han kaste seg til siden. Trikken traff Jan Pettersen som satt bøyd over bruddet i skinnegangen. Han ble trukket med 21 meter. Med store skader ble han kjørt i full fart til Ullevål sykehus. Der døde han ti dager senere uten å ha kommet til bevissthet. Jan Pettersen etterlot seg kone og to barn.

Et farlig yrke

Det har til enhver tid vært forbundet med fare å være sporveisarbeider, selv om det heldigvis har vært lenge mellom dødsfallene. På sekstitallet dokumenterte verneleder Arne Skjæveland at det definitivt var arbeiderne som hadde de farligste jobbene i bedriften. Statistikken viste at aller mest risikabelt var det å jobbe i bane- og bygningsavdelingen, hvor antall skader lå på mellom 10 og 15 per 100 ansatte. På de neste "plasesene" lå sporvognsverkstedene og vaskebetjeningen.

Skjæveland oppsummerte årsaken til at bane- og bygningsavdelingen var så utsatt slik: "Der finner en de mest utsatte oppdragene, for eksempel arbeid ute i gatene i nattemørket, i det hele tatt arbeid i trafikken."

Gudmund Vestenfor jobbet som ufaglært banearbeider på T-banen på slutten av sekstitallet, og var tillitsvalgt på Etterstad. Sikkerheten på arbeidsplassen var ille før, mener han.

– Når vi rydda snø på T-banen før, så hendte det at vi satte igang med snøryddinga i sekstida om kvelden, og vi kjørte kontinuerlig – var bare innom brakka og spiste toppen to ganger – til klokka var fem- seks om morra'n, og jobba da videre utover formiddagen så vi kunne gå hjem utpå dagen.

Jeg husker jeg ble kalt ut en lørdags ettermiddag, og dro opp til Bøler hvor jeg var stasjonert. Jeg hadde tatt med meg matpakke, for jeg skjønnte at dette her ble ei hard økt, men han som jeg skulle jobbe sammen med hadde ikke fått med seg mat, så vi måtte ringe sånn at faren hans kom med mat til ham utpå kvel-

den. Og så holdt vi på, og reiste ikke hjem før klokka sju søndags morran. Da hadde vi vært ute i tolv, fjorten timer i ett strekk bare med ett par matpauser.

En annen gang hadde det tetta seg totalt med snø mellom tredjeskinna og strømvatageren oppå Skullerud, så vognene kom ikke over. Den natta hånd-måka jeg begge strømskinnene i hundreogti meters lengde fri for snø. Jeg var splitter aleine. I dag får du aldri jobbe aleine noen steder

Kummerlige arbeidsforhold

Arbeidsforholdene kunne også være så som så.

– Banearbeiderne på bytrikken hadde kummerlige forhold. De hadde veldig lite maskiner og utstyr, det var stort sett manuelt arbeid med slit og tunge løft. Det var en fordel å kjenne kroppsarbeid fra barndommen, å ha det litt i kroppen, for å si det sånn. Det var litt sånne rallarfolk, folk med kjennskap til anleggsarbeid, og tømmerhoggere og sånne som hadde trenet opp kroppen sin. Det var mange hardhauser, solide karer. De hadde et stort fortrinn når det gjaldt å komme inn i baneavdelingen, forteller Vestenfor.

– Dusj eller noe å vaske seg i fantes ikke, bare et vaskevannsfat og noe kaldt vann i en plastdunk. Det var alt. Så var det bare å ta av seg kjeledressen og ta på seg buksa og skjorta. De kunne ikke gå i badstue eller dusj når de var ferdige om dagen, slik som på verkstedet. Bysporveiens baneavdeling lå langt, langt etter til langt opp i åttiåra.

Gudmund jobbet selv på T-baneanlegg, og på Etterstad var bekvemmelighetene topp moderne. Ute på selve anlegget var det derimot verre.

– I 1970 hadde vi begynt på forlengelsen av Furusetbanen fra Hellerud til Trosterud. Der var det kjørt opp to brakker – ei til spising og litt sånn kontorarbeid for formannen, og ei brakke som vi brukte til omklledning. Det var ikke noen vaskebrakke, men vi hadde en sånn utedo med dunk i. Dette var på høsten, og det var satt opp en benk med vaskevannsfat på. Vann fikk vi fra en vannpost ved siden av. Men så kom det snø, og der sto vi og vaska oss med is på bakken. Da var det ikke mange som vrentge av seg skjorta for å få vaska seg på overkroppen, men det var den muligheten vi hadde til å vaske henda før vi gikk inn for å spise.

– I anleggssektoren kunne det være et veldig problem å få arrangert møte for å ta opp forholda. Kanskje tredve prosent gikk på nattarbeid og resten på dagen, og det var ikke snakk om å holde møte i arbeidstida. Og etterpå gikk folk hjem. Jeg måtte legge møter i mat-pausen, da kom det inn folk fra Risløkka, Ryen, Lambertseter, Bøler og så videre til Etterstad. Men én gang velsigna banemesteren at jeg fikk spisepausen pluss

”

Banearbeiderne på bytrikken hadde kummerlige forhold. De hadde veldig lite maskiner og utstyr, det var stort sett manuelt arbeid med slit og tunge løft.

Gudmund Vestenfor,
banearbeider

”



en halvtime for å holde møte. Det var i forbindelse med bonusen. Den var jo også Sporveien interessert i å få igang, så vi fikk litt hjelp der, ler Vestenfor.

Gudmund Vestenfor kom til byen fra Hallingdal, og som attenåring begynte han som busskonduktør i 1955. Våren 1968 ble han etter eget utsagn lei av uforskammede passasjerer og gikk over i baneavdelingen. Der var han tillitsmann og jobbet til 1976, da han ble oppsynsmann. Etter over 42 års tjeneste gikk han av med førtidspensjon i 1998. Vestenfor er særlig kjent og respektert som leder av Sporveiens idrettslag i hele femten år, en bragd som har gitt ham æresmedlemskap i bedriftsidrettslaget.

Verneombudene kommer

Den første arbeidervernlovgivningen kom så tidlig som i 1892 og ble forbedret flere ganger, men først i 1957 ble det ble organisert et systematisk vernearbeid ved Sporveien. En ny lov om arbeidervern inneholdt en rekke nye bestemmelser, blant annet om adgang til å påby legekontroll, om organisert vernearbeid på arbeidsplassen og krav om undersøkelse av stoff og materiale.

Etter hvert ble det etablert et nettverk av 35 verneombud, hver med sin varamann. Det første hovedverneombudet var **Ole Slaatten**. Et verneutvalg med 7 medlemmer inkludert bedriftslegen og ledet av overingeniør Olav Rygg kom også på plass. Kursing i vernearbeid ble satt i gang. Alle nyansatte fikk en times orientering om vernearbeidet, og det ble delt ut et eget hefte om emnet til samtlige ansatte i bedriften.

Arbeidsmiljøloven av 1. juli 1977 var det juridiske høydepunktet for arbeidstakernes rettigheter i Norge, noe som ikke minst vises ved at den siden har vært under kontinuerlig beskytning fra arbeidsgiverhold. Loven var en klar opprioritering av arbeidsmiljøet og ga arbeiderne større innflytelse på sin egen arbeidssituasjon. Verktøyet til oppfølging av loven ble Arbeidstilsynet, hvor en stab på 450 personer skulle sørge for at lovens bokstav ble fulgt på de ulike arbeidsplassene.

I Sporveien ble verneutvalget erstattet av et arbeidsmiljøutvalg i samsvar med den nye loven. En av representantene fra arbeidstakerne var busselektriker **Kjell Karlsen**, som også ble nytt hovedverneombud. Ved Skjævelands pensjonsavgang ble ingeniør Knut Hansen ansatt som ny verne- og miljøleder.

Kjell Karlsen (født 1930) vokste opp på nedre Tøyen. Han begynte i elektrikerlæra på Bjølsen i 1948. I 1977 ble han utnevnt til hovedverneombud, og hadde dette vervet i fjorten år. Som pensjonist ble han i 1999 valgt til formann i Sporveiens pensjonistforening.

Røykla slottet

Kjell Karlsen har mange rå historier om hvor dårlig sikkerheten var da han overtok som hovedverneombud på slutten av syttitallet. Ledelsen i bedriften var med få unntak lite opptatt av vernespørsmål. Sporveien hadde derfor langt fra det beste skussmålet hos Arbeidstilsynet. Det var mye å ta fatt i. Forholdene var særdeles ille på anleggssiden, og aller verst var det på den tidligere privatdrevne Holmenkollbanen

– Jeg husker da bedriften skulle skifte ut skinnegangen i tunnelen fra Nationaltheatret til Majorstua. Femti år gamle skruer holdt skinnegangen på plass. Du måtte gå løs på dem med skjærebrenner, for å få dem av, og med så mye olje og dritt som lå der nede så tok detta fyr. Gutta hadde ikke verneutstyr eller noe som helst. Verneleder Knut Hansen og jeg var nede med Arbeidstilsynet. Banemesteren var hoppende gæren, og sa at "vi må gjøre det sånn og sånn for å holde framdriften". Da han fra Arbeidstilsynet hørte at dette var arbeidslederen, så svarte han at "jeg synes du burde tenke på å søke en annen jobb, for du skjønner ingen verdens ting. Her er ikke tilrettelagt noe som helst." Så ble det fullstendig stopp.

Det ble da anskaffet ei svær vifte. I bønn av tunnelen går det ei sjakt opp i Slottsparken, den er førti meter fra der du går inn til du klatrer opp på toppen. Denne vifta skulle suge ut lufta derfra. Tunnelen der nede var allerede så full av røyk at du så omtrent ikke noen ting. Det var verre enn en brann, og der hadde folka våre jobba. Men vifta hadde en fantastisk sugeevne, og det kom opp en blårøyk som ikke ligna grisen. Borte ved et buskas nesten nede ved Grotten satt det en hel masse narkomane, og til og med de forsvant. Hele Slottsparken var helt blå av røyken, og vi fikk klage fra slottsforvalteren som lurte på hva vi holdt på med. Sånn dreiv den avdelingen. Det var helt utrolig. Du ville ikke trodd det hvis du ikke hadde vært med på det, bedyrer Karlsen.

Kun et alibi

Hovedverneombud Karlsen og verneleder Hansen fant hverandre i et godt og effektivt samarbeid, og fikk tilnavnet Knoll og Tott. Men samtidig ble parhestene en sovepute for mange innen ledelsen. De forventet at vernelederen var den som skulle ta initiativet til sikkerhetstiltak, og ikke de selv. Kjell Karlsen forteller videre:

– Mange år etter alt det bråket i tunnelen, oppdaga jeg plutselig at når de dreiv med sånn spesiell sveising på tredjeskinna så blei dette gjort med et stoff som de fylte opp i former og tente på, og så sveisa de det fast. Gutta ble plaga av den voldsomme røykskya som oppsto. Da Knut og jeg tok det opp med leverandøren



av dette stoffet, så viste det seg at han hadde et filter som man klappa over før de tente på. Sporveien visste ikke noe om det, men vi forlangte det demonstrert. Ute ved Majorstua tente de på – og ingen ting hendte, trodde vi. Og så sier jeg til han tjommien fra firmaet:

«Når skal detta fungere?».

«Det har fungert for lengst.»

«Det har jo ikke hendt noen ting, det er jo ikke en røyksky her», sier jeg.

«Men det er jo det filteret skal fjerne da!»

Da viste det seg det at det var så effektivt at alt som het røyk forsvant. Og da spør jeg deg da; hvis du er leder for en bedrift – og gutta går der i den voldsomme røyken – vil du ikke da som ansvarlig leder undersøke litte granne om den kan være farlig for gutta dine? Vil ikke det være naturlig at du gjør det? Men slik var ikke naturlig i Oslo Sporveier. Det var gutta som måtte gå til vernetjenesten, og så måtte vi gjøre våre undersøkelser, ikke sant? Men egentlig var det jo bedriften som skulle ha gjort det.

Utvalget som døde

Vernearbeidet var aldri særlig populært innen fagforeningen, forteller Kjell.

– Når det var årsmøte, så var det den som var til overs etter at alle andre poster var besatt som ble valgt. Verneombud var bare no' tull, var mitt inntrykk.

Etter hvert så også mange fagforeningsfolk med mistro til det verneapparatet som ble bygget opp i bedriften. På en måte ble det et konkurrerende organ.

– Da jeg ble hovedverneombud hadde vi fått ett eget arbeidsmiljøutvalg i bedriften. Men så hadde vi også noe som het samarbeidsutvalg. Disse utvalga kolliderte. Fordi samarbeidsutvalget med personal-sjefen og begge foreningsformennene fra de to store foreningene ble overkjørt av arbeidsmiljøutvalget, for arbeidsmiljøloven hadde mye mer makt enn dem. Så da fant de ut ved hjelp av Kommuneforbundet at de skulle slå sammen disse utvalgene. Det skulle de gjøre på en så lettvinnt måte at de tok inn meg som hovedverneombud i samarbeidsutvalget, og for å få likevekt ble også overingenør Grøndahl tatt inn.

Den dagen de gjennomførte dette, da døde arbeidsmiljøutvalget i Oslo Sporveier. Det går jeg ikke bort fra. Den dagen døde arbeidsmiljøutvalget! Og grunnen til at jeg sier det er følgende: I samarbeidsutvalget la arbeidstakere opp sin prosedyre på forhånd og bedriften sin. Men vi fra vernetjenesten kom ikke med i noe forhåndsmøte, og falt helt utfor.

Vi kunne for eksempel ha et problem som at noen vogner var så fryktelig varme at folk holdt på å daue inne i førerkottene. Femti varmegrader og Arbeidstilsynet og hele pakka. Nå blei dette behandla ved at

arbeidstakere gikk løs på bedriften og sa at de hadde kjøpt inn noen vogner som ikke var brukkbare. Og bedriften svarte at – vognene, de var helt fine. Der stoppa det, i stedet for å si at det problemet har vi, nå skal vi løse det i fellesskap. Det ble aldri gjort. «Hvorfor skal vi bestandig åpne med å være uvenner med hverandre?» sa Knut Hansen. «Kan vi ikke åpne med at vi går til saken?»

Karlsens oppsummering

– Det inntrykket jeg fikk som hovedverneombud var at jeg hele tida måtte gå rundt og fortelle ledelsen hvordan det sto til i den bedriften de sjøl satt og leda. De hadde ikke peiling på det. Og de gadd ikke, for jeg vil påstå at de ikke gadd, å sette seg inn i arbeidsmiljølovens bestemmelser og lese hva som sto der. Det er kanskje hardt å si det sånn, men jeg mener det var sånn. Hvis du skal se litt formildende på det, så var det kanskje fordi Knut og jeg fra begynnelsen av hadde skjemt dem bort på en måte. Hvorfor skulle de bruke tid på arbeidsmiljøloven når de hadde Knut og Kjell som kunne'n på rams begge to? Problemet for oss var at vi ikke greide å kontrollere at de gjorde alt det vi ba om, for det var ikke mulig. Vi hadde jo så fryktelig mye å drive med.

Fra foreningen var det veldig mye på samme måten. De hadde jo han Kjell og en hel masse verneombud, og dem hadde jo da møter og sånt no'. Så hadde de en verneleder som var en alle tiders kar. Du hadde en bedriftshelsetjeneste og en hel masse, og da behøvde ikke foreningen engasjere seg. På en måte lå hele disse arbeidsmiljøgreiene på et lavt nivå, og derfor fikk du det med asbest og sånt. Det kom av at ingen engasjerte seg som de skulle enda de hadde plikt til å gjøre det i følge arbeidsmiljøloven.

Helse, miljø og sikkerhet

Ved inngangen til nittitallet var det klart for en ny nasjonal reform. Da ble begrepet internkontroll og forkortelsen HMS (Helse, Miljø og Sikkerhet) lansert. En forskrift fra Kommunaldepartementet påla alle bedriftsledelser i Norge å sørge for systematisk oppfølging av gjeldende krav fastsatt i arbeidsmiljøloven, forurensningsloven, brann- og eksplosjonslovgivningen, produktkontrollloven, sivilforsvarsloven og lov om tilsyn med elektriske anlegg og elektrisk utstyr. En egen HMS-gruppe ble satt ned i Sporveien med representanter for bedriftsledelsen, bedriftshelsetjenesten og hovedverneombudene.

HMS-gruppa kunne presentere statistikk som viste at sykefraværet i Sporveien første kvartal 1991 var oppe i nesten 15 prosent, mot 10 prosent innen NHO-



Da Bjølsen verksted tilbød arbeiderne sine bad og dusj i 1932, var dette langt fremme på arbeidsmiljøfronten.

området. Bedriftsledelsen innrømte at det høye sykefraværet hang sammen med problemer i arbeidsmiljøet, og vedtok høsten 1992 å satse mye tid og penger for å bli ledende innen HMS på landsbasis. Noe gjennombrudd fant likevel ikke sted. Høsten 1996 ble det gjennomført en stor internundersøkelse blant alle Sporveiens ansatte. Her ble arbeidsmiljøet dømt nord og ned, og 82% svarte at de ikke hadde tillit til den sittende sporveisledeelsen.

Som et konkret strakstiltak ble det i mars 1997 opprettet egne sosialtillitsvalgte. Den sosialtillitsvalgte skal kunne tilby hjelp og gi råd for ansatte slik at de skal kunne få det de har rett på ved sosiale problemer, yrkesskader og sykdom. Sporveien har en svært høy andel når det gjelder sykefravær og uførepensjonister. Dette er baksiden av den hardhendte rasjonaliseringen som fant sted på åtti- og nittitallet, og stiller spørsmål ved om effektiviseringen er så effektiv likevel sett i et samfunnsmessig perspektiv.

Asbestsaken

Den åttende april 1997 mistet elektriker **Evangelos Nomikos** en av sine beste arbeidskamerater på trikkeverkstedet på Grefsen. En tilsynelatende frisk og livsglad førtiåring fikk brutalt stilt diagnosen lungekreft. Tre måneder senere var ikke **Vassilios Talatas** mer.

Vassilios og Evangelos kom begge fra Hellas og var gode venner. Sammen med en tredje kollega besøkte Evangelos landsmannen på sykehuset.

– Det var dagen før han døde. Han hostet stadig opp slim som vi måtte tørke av fjeset hans. Slimet var fullt av sorte prikker, og Vassilios sa at "det var slitasje fra Grefsen verksted". Dette var en av hans siste setninger før han falt i koma og døde, fortalte Evangelos, som selv var oppriktig redd for å lide samme skjebne.

– Som en del av ettersynet måtte vi renslepe funkekammerne inni kontrollerne på alle HØKA-vognene og de gule arbeidsvognene. De besto av asbest. Vi slipte dem flere ganger i uka uten noen form for verneutstyr. Det støvet skikkelig. En gang fikk jeg kjeft fra en arbeidsleder fordi jeg støvet sånn i verkstedet, men ingen fortalte meg at det var livsfarlig asbeststøv jeg holdt på med, opplyste den unge elektrikerens til Sporveisnytt.

Alarmen gikk: Asbesteksponering fra verkstedet kunne muligens være årsak til dødsfallet, ble det hevdet blant annet i et fjernsynsprogram som tok tak i saken. Undersøkelser i ettertid viste riktignok at det var lite som tydet på at sykdommen til Talatas stammet fra Sporveiens verksted. Og blant alle arbeidere i faresonen som ble kalt inn til røntgenundersøkelse

full helsesjekk hos Statens Arbeidsmiljøinstitutt, hadde kun én symptom på asbestose.

Likevel var det altså slik at i 1997 – over 10 år etter at Norge vedtok et generelt import- og omsetningsforbud mot asbest – utsatte AS Oslo Sporveier fortsatt sine ansatte for det sterkt kreftfremkallende stoffet. Året før ble et like grovt brudd på internkontrollrutinene avdekket. Store mengder helsefarlig kadmium var benyttet under sveising og lodding.

Asbesten skulle egentlig vært sanert på åttitallet. Etter oppfordring fra Arbeidstilsynet gjorde også Sporveien en god jobb på bygningssiden. Sammen med Jan Tesli i Oslo kommunes bygningsavdeling, som var ekspert på området, ble alle utestasjoner, fyrhus, rørgater og lagere gjennomgått og sanert. Deretter ble likeretterstasjonene og Økernveien 7 og 9 tatt på samme måte. De store T-banestasjonene ble også kontrollert. Arbeidet foregikk over flere år og kostet mange millioner kroner, og hovedverneombud Kjell Karlsen var med under hele prosessen. Men når det gjaldt *vognmateriellet* sviktet tydeligvis rutinene alvorlig.

Mekaniker og verneombud **Jan Sandmo** husker dette godt:

– Det var mange av gutta som mente at det var gjort dårlig arbeid med saneringa. For det første var det hard kamp for i det hele tatt å få den gjennomført. Ledelsen så på den som litt unødvendig og overdramatisert. Og saneringa fungerte heller ikke sånn som den skulle, fordi det var mangler ved det firmaet som gjorde jobben. Vi tok opp dette den gangen, men det var ikke så lett. For vi hadde kjempa som bare det for å få til sanering, og så begynte vi å klage på saneringa og.

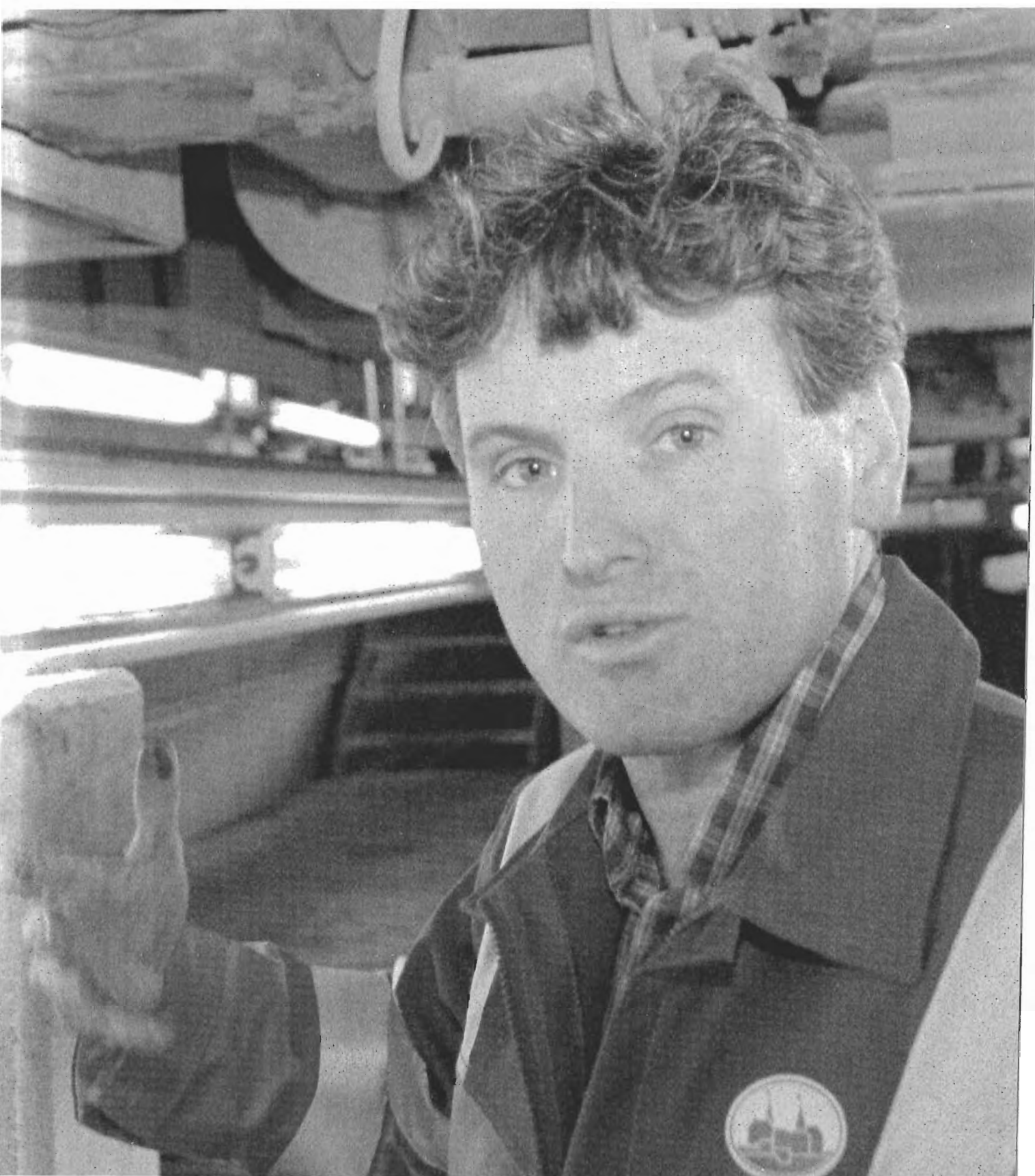
Jan Fjeld, som overtok som hovedverneombud etter Kjell Karlsen, jobba som verkstedarbeider den gangen.

– Vi som jobba på gølvett fikk ikke noen form for opplysning og opplæring i hva dette egentlig var for noe. Ledelsen kom ikke ned til oss og fortalte at det var noe som var farlig og som vi måtte passe oss for.

Uavhengig granskning

Etter tv-programmet i april 1997 skulle alle facts på bordet i en rapport til sporveisstyret. Her sto det blant annet å lese at asbesten i alle trikker som gikk i ordinær trafikk skulle vært fjernet i desember 1994. Asbesten fantes bare i elleve arbeidsvogner, ble det hevdet. Men så viste det seg at Sporveien fortsatt ikke hadde full oversikt. Nye funn ble stadig gjort. Til slutt tok ledelsen problemet alvorlig, og fikk ryddet opp. For å fjerne enhver tvil vedrørende habilitet, engasjerte administrerende direktør advokatfirmaet Price Water-





house til å gå gjennom saken på uavhengig grunnlag.

Etter omfattende granskning ble en rapport lagt fram for sporveisstyret i 1998. Rapporten konkluderte med at AS Oslo Sporveier som arbeidsgiver ikke hadde oppfylt krav i en rekke lover og forskrifter, ikke hadde oppfylt pålegg fra Arbeidstilsynet og i tillegg også gitt Arbeidstilsynet uriktige opplysninger om hva som var utført av pålagte tiltak. Årsaken kan begrunnes i svikt i ledelsens organisering av virksomheten, påpekte Price Waterhouse, blant annet:

- manglende plan for håndtering av arbeidsmiljøspørsmål
- mangel på engasjement for helse- og miljøspørsmål
- mangel på kommunikasjon i organisasjonen
- mangel på dokumentasjon

Den juridiske betenkningens sammendrag avsluttes slik:

"Ledelsen må sørge for at internkontrollforskriften reelt blir gjennomført i organisasjonen, og at reelle HMS-målsettinger er like høyt prioritert i organisasjonen som kommersielle målsettinger. Etter vår oppfatning ligger det en stor utfordring i å endre den kultur som har gjort seg gjeldende i deler av organisasjonen om betydningen av helse- og miljøkrav. Idet regelverket for HMS oppstiller minimumskrav som skal oppfylles må styret i selskapet i sine budsjett legge til grunn en kostnadsramme for at HMS-arbeid i hvert fall kan utføres i henhold til regelverkets minimumskrav."

Hovedverneombud Jan Fjeld (i midten) på besøk på Grefsen verksted i forbindelse med asbestskandalen i 1997.



Verneombud Jan Sandmo på Grefsen forteller at asbestsaneringen av vognene ikke ble gjort bra nok.



Flodbølgen fra høyre

Noe skjedde på syttitallet. Etter tretti år med ubrutt vekst og velstandsøkning i store deler av verden, begynte det velsmurte økonomiske maskineriet å knirke. Illusjonen om den krisefrie kapitalismen viste seg å være nettopp en illusjon. Den velprøvde medisinen som hadde fungert siden Roosevelts New Deal på trettitallet, virket ikke lenger. Enkelt fortalt hadde denne oppskriften gått ut på å "låne" av framtidig oppgang for å utjamne nedgang. Men nå kom ikke lenger oppgangen slik den alltid hadde gjort før.

Sosialismen framsto ikke som noe alternativ. Øst-blokkens indremedisinske problemer var mildt sagt ennå verre enn vesten, og Sovjetimperiet sto foran sitt sammenbrudd. Dermed så liberalistene – som hadde vært på sidelinjen siden trettitallet – sin historiske mulighet. "Den usynlige hånds" tilhengere som Friedman og von Hayek ble tørket støv av og kom til heder og verdighet. Erklærte liberalistiske regimer dukket opp: Juntaen i Chile, Margaret Thatchers Storbritannia og Ronald Reagans USA. Grunnleggende for hele høyrebølgen var kravet om privatisering av offentlig virksomhet.

Gammal morro

I Norge slo krisetiden inn på slutten av syttitallet, da regjeringen Nordli opplevde den såkalte stagflasjon (stagnasjon og inflasjon samtidig). Ringvirkningene spredte seg raskt. Oslo kommune fikk i 1980 røde tall i regnskapet for første gang på mange år. Kommunen slapte igjen sparekniven overfor sine etater og bedrifter, og i 1982 ble Sporveien presentert for et krav om å kvitte seg med 220 ansatte. Men dette var ikke nok. Sommeren 1988 reviderte kommunen sporveiens budsjett så hardhendt at det i følge sporveisstyret innebar en total nedskjæring på hele 125 millioner kroner.

Høyresidens kritikk av offentlig virksomhet var ikke uten innhold. Både kommunen og Sporveien viste seg å ha en rekke gjeldsbomber i lasta, sprengemner som ble detonert utover på åtti- og nittitallet: Etterslep i vedlikehold, forsømte forpliktelser i pensjonskassa, valutaspesulasjoner og dårlige kontrakter ga sporveisledelsen stadig nye grå hår i hodet. Tiden var inne til å ta oppvasken etter dessertgenerasjonen. Det fantes utvilsomt mye daukjøtt å ta av, men bedriften var slett ikke organisert med tanke på slike utfordringer.

"Sporveien har fått sin del" av et kurstap kommunen har hatt i forbindelse med sine utenlandslån. Dette er sludder! Har noen ansatt, det være seg ingeniør, betjening, direktør eller hva som helst, gjort noe som har forårsaket et slikt tap? Slett ikke. ansvaret ligger kun hos kommunen."

Sporveisstyremedlem Trygve Hegnar, våren 1988

Sporveiens årsrapport for 1986 ramser i ett og samme kapittel opp følgende stikkord for utviklingen: Trange tider og tunge år, innstramning, takstøkning, redusert tilskudd, nedgang i trafikkmengde, dårligere konkurranseevne, tapte markedsandeler, dyrt-og-dårlig-stempel, kvalitetssvikt, tilfeldig innstilte avganger, frysende kunder, dårlig rykte, ond sirkel med lavere motivasjon og ytterligere servicereduksjon. Stort verre kunne det vel neppe bli.

For fagforeningene innebar den nye situasjonen en kraftig omstilling, og sant å si kanskje aller mest for sporveisarbeiderne. De hadde i mange år hatt en ganske skjermet tilværelse i forhold til rasjonalisering og økonomiske konjunkturer. Åttitallets utfordringer krevde andre slags handlemåter, og muligens også andre slags tillitsvalgte. I 1983 skjedde også et generasjonsskifte på toppen, da **Terje Kalheim** på et meget godt besøkt årsmøte fikk overrakt formannsklubba fra **Odd Væring**.

For gode dager

– Sporveien hadde hatt gode dager for lenge og hadde slumsa for mye med penger, analyserer Terje Kalheim, som selv hadde jobbet under akkord og anbudspress i privat sektor og som klart så kontrastene til Sporveiens måte å drive på.

– Ansvaret for budsjett og kostnader var ikke utpreget høyt hos ledersjiktet i Sporveien. Vi hadde delagere som svømte over av ting i verkstedenes kjellere. Det ble kjøpt inn deler i masseomfang som vi ikke hadde bruk for, og vi mangla deler som vi sårt trengte. Det var mye slakk i bedriften, også i teknisk sektor.

Kalheim var i utgangspunktet positiv til Sporveiens forsøk på å ta skjeen i en annen hånd.

– Viggo Johannessen så problemene som ny direktør i 1982, og innførte en ny strategi for hvordan bedriften skulle ledes. I ettertid kan du si at feilen han gjorde var å kutte rått og prosentvis etter salamimetoden. Men det førte til en ny kultur i bedriften. Og folk



Åttiåra var det tapte tiår for fagbevegelsen

Storingsrepresentant
Marit Nybakk (AP), faglig seminar
på Bjølsen januar 1994

Hver gledesstund du fikk på jord, betales må med sorg

Bjørnstjerne Bjørnson



måtte slåss, jeg husker overingeniør Grøndahl en gang sa til meg at "når vi skal møte den mannen der, så må vi ha godt på beina". Jeg mener det var en sunn filosofi Viggo Johannessen innførte.

For å sikre framtida måtte fagforeningene delta i arbeidet for å modernisere og effektivisere bedriften, mener Terje Kalheim.

– Skulle vi trygge arbeidsplassene og unngå privatisering var det viktig å gjøre bedriften mest mulig effektiv. Det var ikke lenger mulig at noen lå og sov på bakrommet, som i femti- og sekstiåra. Men den utstrakte graden av konservatisme som fantes i tillitsmannssjiktet var et problem. Mange hadde hatt det veldig godt, lite ytre press, en sikker jobb og relativt god lønn. Veldig mange var derfor skeptiske til at fagforeningen skulle mene noe om hvordan bedriften skulle styres i det hele tatt. Jeg følte at jeg kanskje kunne bidra mer her som tillitsmann enn mine forgjengere, nettopp fordi jeg hadde bakgrunn fra privat sektor.

Terje Kalheim er født i 1952. Faren var den mektige Akertillitsmannen Ragnar Kalheim, og Terje hadde således en arv å ta vare på. Han utdannet seg til tømrer i 1971, og etter fem år på forskjellige byggeplasser tok han jobb i Sporveiens vedlikeholdsavdeling på Etterstad. Med bakgrunn i Tømrernes fagforening ble Terje valgt til gruppeformann i bygningsavdelingen i 1979, og i 1983 leder av Sporveisarbeidernes forening.

I 1992 ble Terje Kalheim kulturbyråd i Oslo, for SV i koalisjon med DNA. Av denne årsak trakk han seg som foreningsleder i november 1991. Etter sin byrådstid har Kalheim arbeidet i LOs internasjonale avdeling.

Streik mot høyrebølgen

Første delen av åttitallet var preget av høyrebølgen med "jappetid" og borgerlige regjeringer. Mens LO i sju år hadde vist moderasjon, veltet nyrike spekulanter seg i enorme aksjegevinster. I 1986 var fagbevegelsens tålmodighet slutt. Det ble streik. I privat sektor møtte Arbeidsgiverforeningen de streikende med lockout, den første siden 1931. Men lockouten slo tilbake på arbeidsgiverne selv, de led totalt nederlag.

I Kommunesektoren var sporveisarbeiderne en av gruppene som ble tatt ut i streik fra og med den 20. mai 1986. Utgangspunktet var at trafikken skulle lammes gradvis for å unngå tvungen voldgift. Hadde meningen vært at alt skulle stå med en gang, hadde det bare vært å ta ut betjeningen. Men streiken fikk raskt langt større konsekvenser enn planlagt. Sporveien slo kategorisk fast at ingen vogner kunne gå i

trafikk uten ettersyn, og søkte heller ikke streikeledelsen om dispensasjon for nødvendige rutinekontroller slik at intakte vogner og busser kunne settes i drift. Dermed sto raskt all trafikk.

Streiken var også vanskelig å gjennomføre taktisk, oppsummerer streikeleder Kalheim.

– Medlemmene føler at streik er kamp, og alle ville gjerne slå til hardest mulig. Sånn sett var det moro å være leder i fagforeningen når 350 stykker møtte på medlemsmøte i festsalen på Bjølsen. Men det var veldig stor debatt om hvilke grupper som skulle streike og hvilke som ikke skulle, for alle ville jo streike.

Selv om Sporveien muligens krisemaksimerte for å unngå "seigpining", dokumenterte denne streiken også hvor avgjørende sporveisarbeidernes rolle er for trafikkavviklingen. For første gang i historien streiket arbeiderne på egen hånd, uten i en eller annen konstellasjon sammen med betjeningen.

Manglende nyanser

Terje Kalheim mener at debatten rundt privatisering var og fortsatt er komplisert og til dels unyansert.

– Vi må kjøre flere løp samtidig. For det første må vi være effektive. Det betyr ikke nødvendigvis at vi får noen dårligere arbeidsplass, tvert om kan det kanskje også bli en berikelse å gå på jobben. Mer entusiasme og engasjement hos de enkelte ansatte.

Det andre er at diskusjonen om privatisering må være fair. Vi kan ikke godta privatisering bare for å privatisere, altså på ideologisk grunnlag. Dersom kommunen driver best, så skal oppgaven fortsatt utføres i offentlig regi. Jeg er redd for at det skal komme politiske marsjordre om privatisering fra Rådhuset. Da vil det bli krig, og da velger jeg uten tvil side for de ansatte.

Punkt nummer tre gir den vanskeligste diskusjonen: Hva bør være privat virksomhet, og hva bør utføres i offentlig regi? Og her mener jeg at Kommuneforbundet er ute å kjøre, fordi du kan ikke måle velferdssamfunnet i en bolle, for å si det sånn. At 10 prosent privatisering fører til 10 prosent mindre velferd, det er jo ikke slik det fungerer. Tvert om drives mange sykehjem i dag av menigheter, husmorlag, samvirke osv. Til og med i Kina var ikke alt statlig.

Debatten har til nå vært ganske svart-hvit. Sier jeg at private like gjerne kan tømme søppel blir jeg på en måte en slags høyre-lakei, selv om det viktigste er at de som tømmer søppel har tariffavtale og faglige rettigheter. Jeg synes egentlig det er fatalt at fagbevegelsen ikke har kommet lenger, mener Kalheim.

Nittiåra: Tid for anbud

I 1986 deregulerte Margaret Thatcher kollektivtrafikken i Storbritannia på den måten at det ble fritt fram for alle å kjøpe seg en buss eller fler og kjøre i vei. Linjer som ikke var kommersielt lønnsomme, men som samfunnet trengte av andre årsaker ble satt ut på anbud. Det viste seg raskt at den britiske modellen ikke var spesielt god, og at den viktigste "spareeffekten" ofte var et dårligere tilbud.

Blant andre Sverige valgte derfor en annen modell. De ønsket å bevare den offentlige kontrollen over tilbudet, men samtidig effektivisere driften gjennom å la ulike operatører konkurrere. Forholdet mellom myndighetene og operatørene ble regulert gjennom anbud. De første anbudsrunderne hos søta bror ble gjennomført på slutten av åttitallet.

Forberedelser i Norge

Norske politikere så at det kunne være penger å hente. Ikke minst var samferdselsmyndighetene interessert i å kikke store private operatører – såkalte "subsidiebaroner" – nærmere i kortene. Motforestillingene var på dette tidspunktet få, også innen Kommuneforbundet. I 1991 ble Samferdselsloven endret, og tre år senere kom forskriftene på plass. Fylkeskommunene kunne nå avgjøre hvorvidt anbud skulle tas i bruk eller ikke.

Staten solgte imidlertid skinnen før bjørnen var skutt. Rammetilskuddet til kollektivtrafikken i fylkeskommunene ble kuttet ned begrunnet i forventet anbudsgevinst. I praksis var det få fylker som virkelig benyttet seg av anbud i vesentlig utstrekning. Men trusselen i seg sjøl førte til at trafikkselskapene var mer enn villige til å inngå til dels betydelige effektiviseringsavtaler. Selv om noe av dette var sunn slanking av overvekt, er det i historiens lys grunn til å spørre om ikke statens politikk førte til for dårlige rammevilkår for hele bransjen. Uansett måtte bransjen forberede seg på at anbud ville komme i stor skala, noe som klart også ville berøre Sporveiens bussdrift.

Trusselen om anbud førte også til at fagforeningene måtte begynne å tenke nytt, i sær på bussen. I 1989 gikk verkstedgruppa og sjåførkлубben på Bjølsen i effektiviseringsens navn sammen om vakter som kombinerte sjåfør- og verkstedtjeneste. Diskusjonen rundt disse "kombitjenestene" demonstrerte at det fantes to linjer blant de fagorganiserte. Alle var mot anbud, men mens noen mente at det eneste realistiske var å regne med at anbud ikke lot seg stoppe, ville andre satse alt på ett kort, og for enhver pris hindre at

anbud ble innført. Disse to linjene skulle prege den faglige debatten utover.

– Vi var ute og titta på forholdene i Sverige og Danmark, husker Arnt Olsen, som ble leder i fagforeningen i 1991.

– De lå lite granne foran oss i utviklingen. Det fantes nok i den fasen en del forskjellige holdninger blant sentrale tillitsvalgte om vi bare skulle si tvert nei, eller om vi kunne gå to veier samtidig ved å utrede både fordeler og ulemper ved konkurranseeksponeringen.

Reddet av sosialistene

Det borgerlige byrådet utgått fra Høyre og Fremskrittspartiet presset på for å gjennomføre anbud på Sporveiens linjer. Motivene var en blanding av ønsket om å spare penger – tilskuddet fra bykassa ble redusert fra 50 prosent i 1987 til 38 prosent i 1991 – parret med et ideologisk ønske om privatisering. I 1990 vedtok Sporveisstyret derfor å konkurranseutsette tre små busslinjer som et forsøk. Det lå klart i kortene at mye mer var i vente i 1992, da Sporveiens områdekonsesjon løp ut. En omfattende anbudsrunde på denne tiden ville med sikkerhet falt katastrofalt ut for sporveibussene.

Høsten 1991 ble Sporveien reddet av gongongen, da sosialistene etter 16 års fravær gjenerobret makta i Oslo rådhus. Et byråd fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti hadde gått til valg som klare anbudsmotstandere, og inn i det nye byrådet kom blant annet formannen i Sporveisarbeidernes forening, Terje Kalheim. Omtrent på samme tid hadde også den sosialdemokratiske regjeringen for første gang begynt å investere i kollektivtrafikken i Osloregionen, så optimismen kom for en stund på plass igjen.

Sporveien kunne gjennomføre gledelige prosjekter som den fantastiske pendeldriften – sammenknytningen av de østlige og vestlige forstadsbaner. Samtidig ble særlig bussdivisjonen effektivisert etter beste evne. Faren var på ingen måte over, og de private selskapene forberedte seg kontinuerlig gjennom fusjoner og samarbeidsavtaler. Den dagen anbud ble sluppet løs ville sporveibussene lett få karakter av "pølse i slaktetida". Sosialistene kunne tape valget i 1995, og uansett hadde også det sittende byrådet signalisert at de ville "bruke 1995 til å bearbeide de enkelte problemstillinger for konkurranseeksponering av bussdrift og skinnegående driftsarter".

Arnt Olsen (født 1947) begynte som lærling på bussverkstedet på Bjølsen i 1966. Ble tillitsvalgt første gangen i 1972, blant annet leder for verkstedgruppa. I 1991 overtok han som leder i Sporveisarbeidernes forening etter Terje Kalheim, som tok sete i Byrådet.



I dag snakker "alle" om privatiseringens ubegrensede velsignelse. La meg i den forbindelse nevne et tankekors: Tidligere ble all kollektivtrafikk startet opp av private selskap. Dette har etter hvert utviklet seg til hva vi har i dag, med sterk offentlig medvirkning. Det er tross alt ikke så forferdelig mange år siden Holmenkolbanen og Blåbuss opphørte å eksistere som egne, privatdrevne selskap. Ut fra dette får jeg den mistanken at alt ikke er så fryktelig enkelt likevel.

Torstein Teigland, direktør for Sporveiens bussdivisjon, 1989





Arnt skulle bli foreningens siste formann. I 1997 ble OSAF slått sammen med betjeningsforeningen, og Arnt ble 1. nestleder i den nye foreningen. Han satt i denne posisjonen i to år. Ved utgangen av 1999 var hani ferd med å få en stilling som produktleder på Ryen verksted, og han stilte derfor ikke til gjenvalg som nestleder i foreningen.

Swebus-saken

Direktør Skuland var ikke av dem som satt rolig og ventet på sin skjebne. I all hemmelighet forhandlet han fram en intensjonsavtale med det statseide svenske selskapet Swebus. Avtalen gikk ut på at Swebus skulle kjøpe 48 prosent av aksjene i et felles aksjeselskap AS Sporveisbussene for drøyt 65 millioner kroner. Sporveien ville få tilført kompetanse på konkurranse og nyte godt av stordriftsfordeler blant annet når det gjaldt innkjøp. Innen nordisk bussbransje ble avtalen sett på som den reneste gavepakke til Sporveien, som med et slag hadde endret posisjon fra å være slaktoffer til rovdyr i den kommende konkurransen. En uttrykt hensikt med avtalen var også å sikre arbeidsplassene og offentlig styring med kollektivtrafikken.

Skuland var imidlertid ekstraordinært uheldig med timingen. Swebus krevde total diskresjon under forhandlingene. Fagforeningene fikk informasjon om hva som var i ferd med å skje gjennom en lekkasje. På samme tid hadde bussdirektør Knarbakk "lansert" et nytt selskap i et intervju hvor han samtidig angrep de ansattes eksisterende avtaleforhold. Dette ga foreningene assosiasjoner til Trondheim Trafikkselskap, hvor en lignende taktikk hadde drevet de ansatte ut i en tragisk konflikt. Swebusavtalen kom derfor i et dårlig lys allerede før noen hadde studert premisene ordentlig.

Fagforeningene tillyste politisk streik og demonstrasjon. Tilfeldigvis falt denne sammen med åpningen av Kommuneforbundets landsmøte i oktober 1994. Forbundets fremste tillitsvalgte kunne ikke sitte stille og se på at medlemmene marsjerte i gatene. Landsmøtet vedtok derfor en meget skarp uttalelse mot Swebusavtalen. Saken var dermed løftet opp som symbolsak i NKF og den nye forbundsformann Jan Davidsens landsomfattende kamp mot anbud og privatisering. Diskusjonen var i realiteten slutt før den hadde begynt.

Swebus ble stemplet som et privatkapitalistisk selskap som ikke tok hensyn til de ansatte. Når Sporveien inviterte svenske tillitsmenn fra Kommunalarbeidareförbundet for å fortelle om sine konkrete erfaringer med Swebus, ble svenskene instruert av NKF til å holde seg hjemme. Tillitsvalgte i Sporveien

som forsøkte å nyansere bildet ble uglesett. Saken kulminerte med suspensjonen av lederen av bussklubben i OSBF, Geir Anthonsen.

For det sosialistiske byrådet ble saken en het potet. De kviet seg for å utfordre det mektige Kommuneforbundet i Oslo. Saken ble derfor utsatt flere ganger, helt fram til våren 1995. Da var det blitt enda mer umulig å gå inn for avtalen, i og med kommunevalget samme høst. Bystyrets flertall ønsket imidlertid å trumfe avtalen igjennom. Men Swebus-direktør Kjell Nilsson hadde nå fått nok av den "politiske och fackliga turbulens" og ville ikke ha Swebus inn som del av valgkampen. Swebusavtalen ble lagt død. Og ved valget vant de borgerlige på nytt makten i bystyret.

Sporveisarbeiderne hadde ingen store diskusjoner, men fulgte lojalt NKF's linje. Noen seier følte likevel ikke foreningsleder Arnt Olsen at de hadde vunnet.

– I etterkant kan vi si at, selv om vi unngikk å selge aksjer til det svenske busselskapet så er det ingen vinere, men alle ble tapere i denne prosessen. Og vi fikk også en beklagelig splittelse blant de ansatte.

Alternativ til anbud

Selv uten Swebusavtalen ble Sporveiens bussdivisjon utskilt som eget aksjeselskap – AS Sporveisbussene – og ble hardhendt effektivisert for å kunne møte den fremtidige konkurransen. Men anbudene lot vente på seg, blant annet fordi en annen sporveisansatt – bystyremedlem Khalid Mahmood – forpurret et byrådssekteskap mellom Høyre og Fremskrittspartiet. Nå begynte det også å vise seg at effekten av anbud i Sverige og Danmark ikke var så positiv som anbudstilhengerne hadde tenkt seg.

– Det har vist seg at anbudsprisene er i ferd med å gå opp. I sin tid var det en klar forståelse at man satte i gang med konkurranse for å ta kvæl på kontraktbarone som sugde til seg offentlige penger. Men nå viser det seg at det bare blir fusjon og fusjon og fusjon innen bussnæringa, og i Sverige ser det til slutt ut som det bare blir en tre-fire store selskaper igjen. I stedet for et offentlig monopol får du et privat monopol, som til slutt kan avgjøre prisnivået. De subsidiekongene vi skulle ta livet av kan få det siste ordet likevel, det er den begredelige utviklingen. Slik er Arnt Olsens analyse.

På slutten av tiåret, i 1999, ble en ny type avtale inngått mellom Oslo kommune og Sporveien. Kvalitetskontraktene ble utarbeidet som en "tredje løsning" i forståelse av at verken de gamle løyveordningene eller anbud var optimalt. Kontraktene innebærer muligheter for bonusordninger for effektivisering, servicenivå og økning i passasjerantallet.

Egentlig kom disse kontraktene som et innspill fra

NKF-tillitsvalgte innen Sporveien. OSBF-leder Dag Christiansen tok initiativet til at Sporveien skulle gi Transportøkonomisk Institutt i oppdrag å forske fram et konstruktivt alternativ til anbud. Så langt er både Sporveien, byrådet og fagforeningene svært fornøyd med ordningen. Også internasjonalt blir forsøket sett på med interesse.

Nittitallet var et meget spesielt og turbulent tiår for kollektivtrafikken. En av de som sto sentralt i anbudspromatikkken både som transportforsker, bussdirektør og busslobbyist i Brussel er svensken Rolf Waara. Hans oppsummering av tiåret er ramsalt: "Det eneste vi vet helt sikkert, er at vi har mislykkes".

Bjølens tragiske endelikt

En høstdag i 1988 fant et historisk møte sted på sporveisarbeidernes foreningskontor. Klubbleder **Arnt Olsen** og nestleder **Erik Aalerud** fra verkstedgruppa på Bjølsen hadde dratt ned på Tøyen for å diskutere med foreningsleder **Terje Kalheim**. På dagsordenen sto bussverkstedets framtid. Konklusjonen var at arbeidsstokken måtte skjæres ned med 20 mann!

– Det var sånn tidligere at det skulle være 139 fast ansatte arbeidere på Bjølsen. Mangla det to, så var kravet å fylle budsjettet. "I år har vi 137 – men det skal være 139. Vi mangler to!" Hvis denne holdningen fortsatt skulle diktert politikken i Sporveien, ville vi ikke hatt noen busser igjen i det hele tatt, forklarer **Terje Kalheim**.

Med denne erkjennelsen i hodet, kritiserte fagforeningen verkstedledelsen i usminkede ordelag for å være sidrompa i gjennomføringen av innsparingene. Dette vakte berettiget oppsikt i bedriften.

– Som tillitsvalgte er vi lært opp til å forsvare hver enkelt arbeidsplass, understreket **Arnt Olsen** overfor Sporveisnytt i 1990, og innrømmet at det var et tøft standpunkt å ta, selv om det selvsagt ikke var aktuelt å si opp noen. Han var likevel overbevist om at det var korrekt i en situasjon med anbudsstrusselen hengende over seg, og hadde tro på at arbeiderne på Bjølsen kunne måle seg i konkurranse med hvem det skulle være.

– Hadde vi ikke trodd det, hadde vi kanskje "stått på krava" og forsvart hver detalj av dagens ordning, la **Erik Alerud** til og fleipet med mulighetene for et ærerikt ettermæle.

Være, eller ikke være?

Muligens kom erkjennelsen for seint, eller problemene var for store. I hvert fall gikk utviklingen i de kommende årene ubønnhørlig i retning av nedleggelse. Første gangen avvikling av stasjonen ble vurdert, var i 1989. Da fikk Sporveien pålegg fra elektrisitetstilsynet om å utbedre det elektriske anlegget som var gammelt og nedslitt. En del alternativer ble vurdert, men bedriften bestemte seg likevel for å satse videre på Bjølsen. En god del millioner ble spyttet inn for å modernisere anlegget, blant annet for å kunne håndtere leddbusser.

I 1995 kom saken opp igjen. Sporveien hadde bygget ny bussgarasje på Klemetsrud, og flyttet en rekke busser opp dit. Gamle Sagene verksted var under avvikling. Sporveisstyret vedtok i 1993 å selge Sagene verksted, og den 27. august 1993 la Sagene

verkstedgruppe – Sporveiens eldste – seg selv enstemmig ned etter 85 års virke. Sagene skulle selges, og det ble besluttet å flytte sporvognas anleggsavdeling til Bjølsen for å spleise på kostnadene. Ser vi bort fra forstadsbanene, var nå Bjølsen det eneste førkrigsverkstedet igjen. Nå ble nye millioner investert for å stappe bussverkstedet inn på sydsiden av verkstedgården slik at den store busshallen – "Sibir" – kunne frigjøres til den seksti mann store anleggsavdelingen.

Bussverkstedarbeiderne hilste dette velkommen, jobbet lojalt og hardt med å få realisert den belastende flytteprosessen og innrettet seg så godt som mulig. Likevel var muligens rokeringene med Klemetsrud og Sagene det som skulle sette kroken på døra for Bjølsen. For sporvognsfolket var plasseringen langt fra ideell, blant annet var det ikke skinnegang dit. De ville ha en bedre plassering på Holtet. Og bussaktiviteten ble etter hvert så liten på Bjølsen at det ble vanskelig å forsvare de høye omkostningene som skulle til for å holde det store anlegget i drift.

Omdiskutert avvikling

Den 5. april 1998 var det slutt etter nesten 70 års virksomhet. Sporveisbussene satset nå etter mønster fra utlandet på å oppnå "smådriftsfordeler" ved å spre bussene på flere små enheter med utendørs oppstilling. T-baneanlegget på Ryen og Schøyens anlegg på Skøyen skulle benyttes til å parkere busser, mens verkstedet på Alnabru skulle ta seg av all reparasjon.

– De økonomiske konsekvensene av å være på Bjølsen var for store. Vi skal konkurrere i et sterkt presset marked, og da kan vi ikke sitte med en dyrere infrastruktur enn våre konkurrenter. Dermed var det bare en vei å gå, sa driftsområdesjef **Helge Leite** til Sporveisnytt.

Verkstedarbeiderne var av en annen oppfatning. Det fantes beregninger som viste at det kunne ha blitt billigere å samle all bussaktiviteten på Bjølsen. Urealistisk høye internhusleier hadde drevet kostnadsnivået kunstig høyt i været. Dessuten gikk Oslos tyngste buslinjer, 20 og 37, like i nærheten av Bjølsen. Mye tydet på at befolkningen var på vei opp igjen i indre by, og da ville et sentralt plassert anlegg være gull verdt. Men dette ville ikke bedriften høre på.

– Bedriften valgte en argumentasjon som passet der og da, sier **Arnt Olsen**.

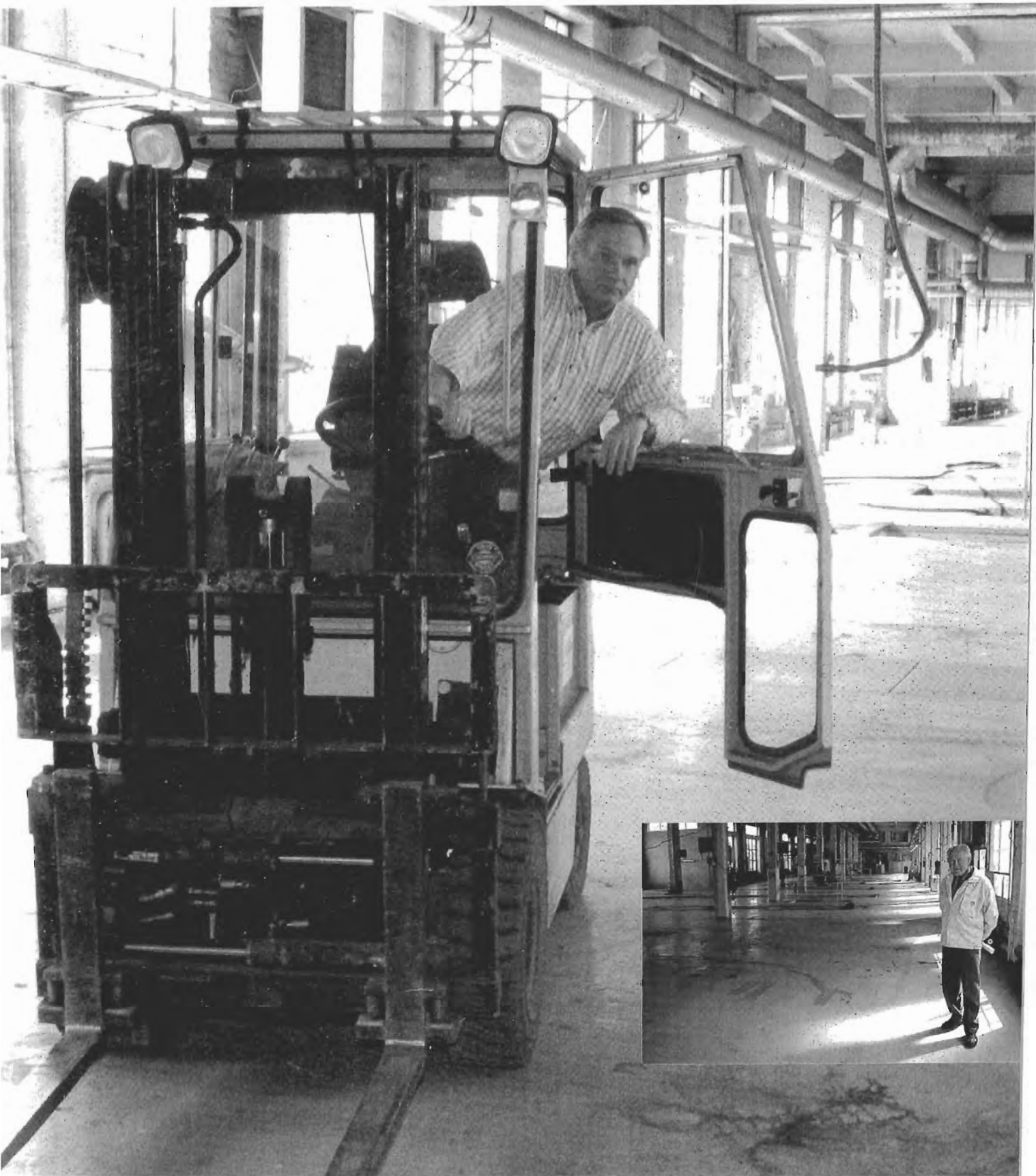
– I 1989 og 1995 ble det lagt vekt på viktigheten av å ha en "base nord", men i 1997 var dette plutselig ingen sannhet lenger. Og i forbindelse med Swebusavtalen ble det lagt vekt på viktigheten av stordriftsfordeler. Men når de skulle kvitte seg med Bjølsen, var det plutselig smådriftsfordeler som var det viktige.

”

Nei, det er vondt å se at en så god og solid bedrift har gått fløyten. Jeg har ikke orka å kjøre forbi Bjølsen etter at dem flytta. Før var jeg nede hver eneste uke siden jeg slutta. Har hatt god kontakt med gutta og de som har vært der, men følelsene mine sier altså at jeg må kjøre en annen vei enn forbi Bjølsen.

Kjell Bergkvist

”



Ført bak lyset

– Hvis du ser på de lange linjene, går jeg med en litt vond følelse i magen. Det har noe å gjøre med at man bevisst nedlegger verksteder gjennom å manipulere tall og kostnader for at det skal se ut som det å drive i egen regi er mer kostbart enn å overlate tjenestene til andre, sier Arnt Olsen.

– Når det gjelder Bjølsen er jeg kanskje litt inhabil, siden jeg starta der som læregutt og jobba der i tjuet fem år. Det var der du starta det voksne livet ditt, det var der du hadde det sosiale nettet rundt deg av arbeidskamerater som også var med på å prege deg som voksent menneske. Bjølsenmiljøet var også veldig framtreddende fagligpolitisk i mange år, det var derfor veldig smertefullt da Bjølsen ble avvikla. Og jeg tør hevde at det langt på vei var en styrt avvikling. Vi følte langt på vei at vi ble ført bak lyset.

Foreningsleder Stein Guldbrandsen mener at foreningen ble utsatt for et klart løftebrudd fra sporveisdirektør Bjørgen.

– Kravet fra foreninga var en skikkelig utredning av de økonomiske konsekvensene for konsernet ved en avvikling av Bjølsen, den framtidige verkstedkapasiteten og betydningen for arbeidsmiljøet etc. Dette ble vi lovet, men da datterselskapet AS Sporveisbussene gjorde sitt vedtak om avvikling, gjaldt plutselig ikke løftene lenger. Så viste det seg også raskt at anlegget på Alnabru på langt nær har hatt tilstrekkelig kapasitet. Sporveisbussenes resultat for 1999 viser også et underskudd som skyldes manglende verkstedkapasitet, understreker Guldbrandsen.

Unikt arbeidsmiljø

Nedleggingen av Bjølsen er det største nederlaget i sporveisarbeidernes historie. Anlegget hadde vært

sentralt i hele bussdriftens historie, og en gang det mest moderne i Norden. Arbeiderkulturen var helt unik. Etter krigen ble det stiftet flere byggelag for ansatte i nærheten av bussgarasjen, og de ulike kvartertalene fikk navn som "Eksospotta", "Girkassa" og "Gjeldsbo"(!). Naboskapet gjorde miljøet ennå tettere, og skapte foreninger som drev med alt fra bilmekking til idrett.

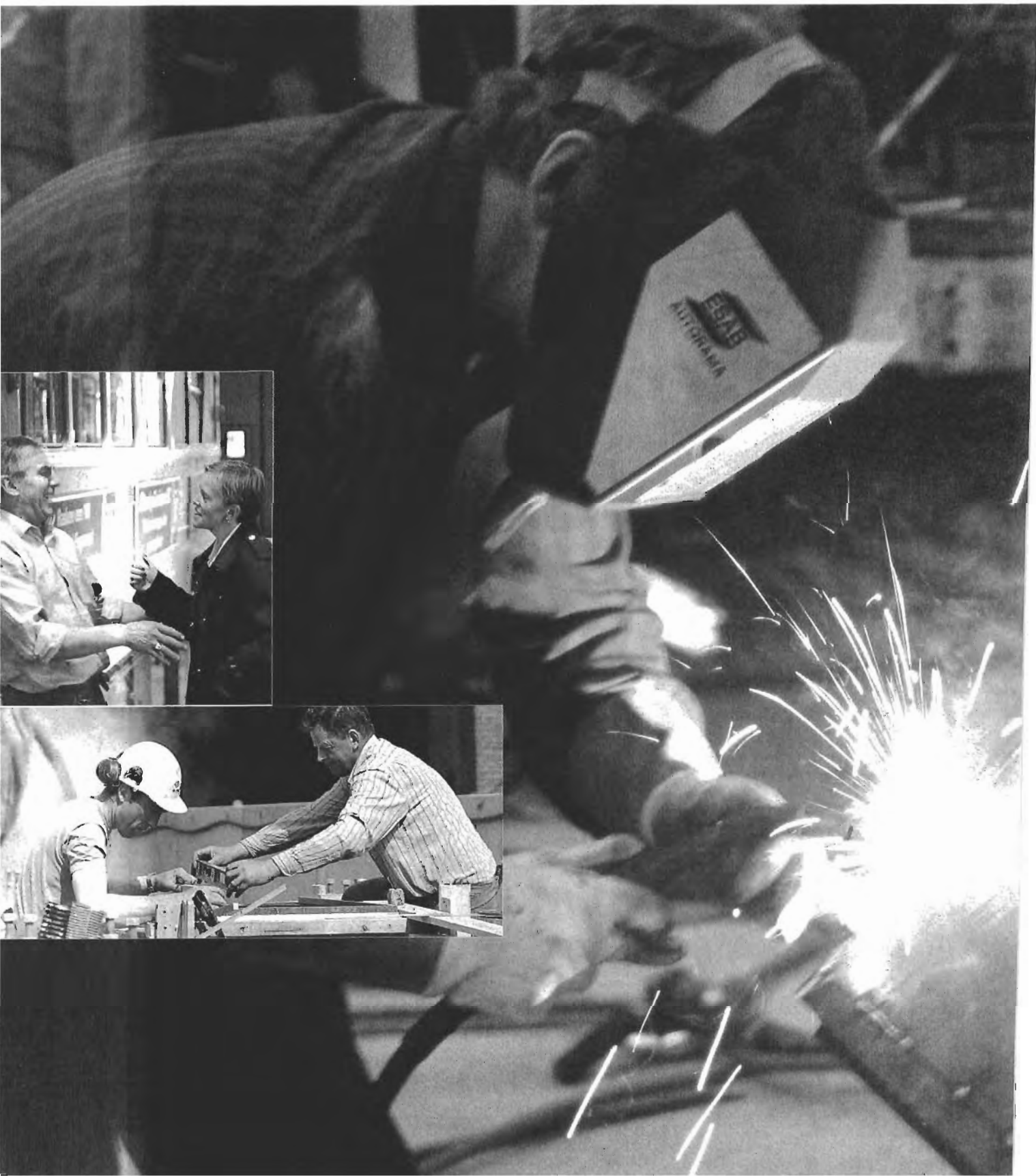
Bjølsenarbeiderne hadde sitt eget skytterlag som deltok i Oslomesterskapet og arrangerte egne konkurranser i Nordmarka for hele familien. De arrangerte skirenn med både racer- og koffertklasse, de hadde båtturer på fjorden og en egen liten kiosk i tilknytning til kantina med omsetning på flere hundre tusen kroner i året. Overskuddet gikk til blomster til syke og annet velferdsarbeid. Det sosiale livet skapte en fantastisk bedriftskultur, og oppløsningen av denne er et stort ansvar for beslutningstakerne, særlig når det er så uklart hva gevinsten egentlig besto i.

– Nå er gutta spredt for alle vinder. Noen er gått av med pensjon, noen er i banedivisjonen eller på sporvognsverkstedet og en liten håndfull har blitt igjen på bussen. Miljøet som var så stabilt er ødelagt. Noen rester er igjen, men det gamle, gode Bjølsenmiljøet er borte, og det er beklagelig, avslutter Arnt Olsen.

Tidligere klubbformann Erik Røed var alene igjen som vaktmester for å passe på tomme lokaler på Bjølsen.



Guttas skap er tomme. Omlag 150 stykker arbeidet på Bjølsen i glansperioden.



Bedriften splittes – foreningene slås sammen

I svært mange år hadde sporveisarbeiderne motsatt seg budet fra LO-kongressen i 1923 om å organisere seg i én sporveisforening etter industriforbundsmodellen.

Spørsmålet om å slå sammen fagforeningene hadde stått på dagsorden mange ganger. Blant annet ble det i 1938 etablert en komité bestående av de ulike foreningenes formenn, som konkluderte med at det burde være én forening i Sporveien inklusive Bærumsbanen og Østensjøbanen. Foreningen skulle ha navnet "Oslo Sporveiers og Forstadsbaners fagorganisasjon" og skulle være tilknyttet NKF som én avdeling. Den nye storforeningen skulle ha hele 17 gruppestyrer, blant annet fire grupper for verkstedarbeidere, tre for banearbeidere og én for vaskebetjening. Men forslaget ble aldri realisert.

Som en kuriositet kan også nevnes at OSBFs "komiske" naziforrettingsfører, hirdmannen Oscar Johansen i 1943 også foreslo en sammenslutning av samtlige sporveisorganisasjoner, noe som selvfølgelig ikke ble diskutert seriøst.

Men allerede rett etter frigjøringen henvendte den gjeninnsatte lederen for Kommuneforbundet, Torbjørn Henriksen seg til foreningene for å få dem til å slå seg sammen. Fortsatt skjedde ingenting, og NKF gjorde et nytt forsøk i 1947. Da innkalte de samtlige foreningsformenn til et møte med forbundet for å drøfte sammenslåing, men noe vedtak ble ikke fattet. Dermed virker det som om forbundet nærmest ga opp å få den gjenstridige arbeiderforeningen slått sammen med betjeningen. I stedet forsøkte de å få de småforeningene for kontorphonale, formenn og kontrollører til å fusjonere, noe de heller ikke fikk til. Organisasjonskonservatismen i Sporveien var for stor.

Noen grunn til å samle de store foreningene var heller ikke til stede. Betjeningen og arbeiderne tilhørte ulike avdelinger med hver sine sjef, forskjellig bedriftskultur og ulik fagforeningskultur. De sakene som trengte felles håndtering, tok Fellesutvalget og andre utvalg seg av. Først på åttitallet ble spørsmålet virkelig aktuelt.

Sporveien deles i divisjoner

I 1985 hentet Oslo kommune Viggo Johannessen til rådhuset som finansrådmann. Jernbanedirektør Knut Skuland ble ansatt som ny sporveisdirektør. Noe av det første Skuland tok tak i var måten Sporveien var organisert på.

Den funksjonsdelte måten å organisere bedriften på, det vil si trafikkavdeling for seg, tekniske funksjoner for seg osv., var ikke hensiktsmessig lenger. I stedet innførte den nye direktøren en divisjonsdelt organisasjon, hvor T-bane, sporvogn og buss skulle utgjøre egne driftsdivisjoner med ansvar både for trafikk og teknikk. Delegering av mål og ansvar skulle nå erstatte direktiv og detaljoppfølging. Oppmerksomheten skulle i større grad innrettes mot kundene, og mindre mot den enkelte sjefs navle.

Skuland hadde flere motiver for omorganiseringen. Han så at den gamle ledelsen hadde stivnet og ikke evnet å ta fatt i morgendagens utfordringer. På mange måter var det den gamle ingeniørstyrte bedriften han rettet skytset mot. Ny kompetanse trengtes i ledelsen, blant annet innen økonomistyring og markedskommunikasjon.

"Den funksjonsdelte organisasjon er i sitt vesen autoritær! Poenget er den sentralstyring som med nødvendighet må skje i et slikt system. Hver ansatt kan på en måte sammenliknes med et lite tannhjul i et stort maskineri. Tenkemåten var svært utbredt før krigen, og leserne har muligens sett Chaplins glimrende parodi "Modern Times"."

*Habberstadkonsulent Kjell Bondlid,
Sporveisnytt 1987*

Fagforeningene støttet divisjonaliseringen.

– Organiseringen av det tekniske var gal. Det var en av grunnene til at jeg gikk ganske hardt inn for at bedriften ble divisjonsdelt, presiserer Terje Kalheim.

– Alt som ble gjort den gangen var ikke riktig, jeg sloss for eksempel innbitt for at å beholde enkelte funksjoner sentralt, som lønningskontoret, men uten hell. Det viktigste med divisjonaliseringen sett fra teknisk sektor var likevel at søkelyset ble satt på ansvaret for kostnadene og bevissthet om budsjettet.

I ettertid har omorganiseringen fått skylda for alt som senere har gått dårlig i bedriften. Særlig mange av den eldre generasjonen, som husker de gode tidene på seksti- og syttitallet, så på divisjonene som symbolet på alt det vonde og vanskelige som kom etterpå. Dette kan nok virke noe urettferdig, uten omorganiseringen ville høyst sannsynlig bedriften vært helt ute av stand til å møte utfordringene som sto i kø. Divisjonsmodellen var likevel langt fra perfekt. Den brøyt ned gamle skott mellom teknikk og trafikk, men innførte i stedet nye stengsler mellom de ulike driftsartene.

”

**Når den dag kommer
at Oslo Sporveis-
arbeideres forening
slutter sig til fellesskapet,
er Oslo sporveis-
organisasjon blitt en
bedriftsorganisasjon**

E. E. Rudlang, desember 1934

”

nholder på en omskiftelig tid. Store bildet: Den siste sveising på Avløs verksted?
e bildet øverst: Arbeidere og betjening finner hverandre organisatorisk, her fra
ilet.

e bildet nederst: Anleggsarbeid på entrepriser fortsetter, her arbeidere fra Selmer
a gjør ferdig nye Mortensrud stasjon

Foreningsstruktur til debatt

Divisjonaliseringen fikk konsekvenser for organiseringen av fagforeningene. Den eksisterende fagforeningsstrukturen var et ektefødt barn av den gamle bedriftsorganisasjonen. Nå ble forhandlingene med de nye divisjonsledelsene komplisert av at en rekke forenings- og gruppestyrer fra ulike foreninger skulle forholde seg til en og samme sak. Bedriften klaget over tungrodd saksgang. Foreningene følte også at situasjonen ikke var holdbar, og at utålmodige nye koster innen bedriften kunne utnytte kaoset til å ta tvilssomme snarveier.

Høsten 1991 vedtok arbeiderforeninga at noe måtte gjøres med organisasjonsforholda. Et utvalg ble satt ned, og våren etter la dette fram et diskusjonsopplegg til en debatt med utgangspunkt i fire forskjellige forslag. Det var (a) dagens modell, (b) én sentral fagforening med divisjonsklubber og lokale grupper, (c) fire divisjonsforeninger med et felles representantskap og (d) én sentral fagforening med alle de eksisterende klubbene tilsluttet.

Forslag om bussforening

Sporveisarbeiderne forventet en saklig og rolig debatt, men hos betjeningen skulle debatten fungere som bensin på et allerede brennende bål.

Som tidligere nevnt hadde bussbetjeningen og sporvognsbetjeningen ulikt syn på mange saker allerede på sekstitallet. Motsetningene ble ytterligere utdypet under streiken i 1970, og i 1974 forsøkte bussførerene å bryte ut av betjeningsforeningen og etablere en egen bussforening. Med truslene om anbud og konkurranseeksponering på inngangen til nittitallet ble forskjellene ytterligere utdypet. Bussjåførene så nå på organisasjonsdebatten som en sjanse til å oppnå uavhengighet gjennom en divisjonsforening.

Høsten 1992 hadde denne tanken betydelig oppslutning. I slutten av august diskuterte tillitsvalgte fra betjening og arbeidere spørsmålet på et to dagers seminar, hvor også Kleiv Fiskvik fra NKFs distriktsstyre i Oslo til stede. Tøff og hardhendt effektivisering hadde ført verkstedarbeiderne og sjåførene på bussen nærmere hverandre. Seminardeltakerne var derfor enige om å anbefale en bussforening.

Anbefalingen ble bekreftet på en ny konferanse i oktober som primært diskuterte sammenslåing av de tre små foreningene. Men også lederne i de to store var til stede, og i en uttalelse het det at "det må dannes en egen fagforening i Busdivisjonen bestående av trafikkbetjening og verkstedarbeidere".

Uravstemning og eksklusjon

Motstanden mot et slikt forslag var imidlertid svært sterk innen betjeningsforeningen. På et medlemsmøte som mønstret hele 400 medlemmer, ble forslaget om bussforening avvist av et flertall på 250 mot et mindretall på 150 hovedsakelig bestående av bussførere. Organisasjonsdiskusjonen hadde således kjørt seg bom fast, og fløyene slo steilt opp mot hverandre. Kommuneforbundet fikk den vanskelige oppgaven å løse opp floken.

Distriktsstyret, under ledelse av den tidligere OSBF-formannen Bjørgulv Froyen, lanserte høsten 1993 en løsning som innebar at OSBF skulle deles slik at Bussklubben fikk sin egen forening. Der nest skulle det dannes et eget kontaktutvalg for alle NKFAvdelingene i Sporveien. Dette utvalget skulle settes sammen etter en nøkkel som gjenspeilet de deltakende foreningenes størrelse, og ha betydelige fullmakter.

En uravstemning blant alle Sporveiens NKFAnsatte skulle avgjøre spørsmålet. Etter en meget hard og uforsonlig "valgkamp" ble det et klart NEI til omorganisering. I alt 1058 stemte nei, mens 817 voterte for NKFs løsning. En medvirkende årsak til nei-flertallet var at OSBF i 1994 ville fylle 100 år, og at mange derfor ønsket å holde foreningen sammen nærmest av historiske grunner. Foreningsstrukturen ble dermed uforandret en stund til, bortsett fra at kontrollørforeningen og kontorpersonalets forening slo seg sammen under navnet Oslo Sporveiers Personalforening.

Swebusavtalen skulle utdype motsetningene mellom bussførerne og OSBF ennå mer. Mens bussførerne etter hvert hadde blitt betinget positive til avtalen, tok OSBF voldsomt avstand fra den. For å gjøre en lang historie kort var resultatet at foreningen ekskluderte bussklubbens leder, Geir Anthonsen, et vedtak forbundsledelsen senere omgjorde til en suspensjon. En stor del av bussklubbens ledere gikk deretter ut av foreningen, og dannet Sporveisbussenes Fagforening.

Sporveisbetjeningens forening "løste" således sitt problem med opposisjonen på bussen, men til en meget stiv pris. Den nye bussforeningen, som etter hvert ble medlem i YS, tok med seg brorparten av bussjåførene.

Oslo Sporveiers Arbeiderforening

Arbeiderforeningen hadde ingen tilsvarende indremedisinske problemer, men hadde inntatt det samme negative standpunktet til Swebus som flertallet i OSBF. Dette brakte de to foreningene nærmere hverandre, mener Arnt Olsen.

– Det hadde vært en del ulike synspunkter mellom de tillitsvalgte i arbeiderforeningen og betjeningen både rundt spørsmålet om anbud og en eventuell sammenslåing av foreningene. Men resultatet av Swebus-prosessen ble at vi begynte å få mer sammenfallende meninger igjen.

NKF så sitt snitt til å spille Kirsten Giftekniv. I 1995 fattet NKF i Oslo sitt første vedtak om at det nå var på tide at de to foreningene slo seg sammen. Stemningen i begge foreningene var relativt positiv, og med virkning fra 1. oktober 1997 gikk således Oslo Sporveisarbeideres forening og Oslo Sporveisbetjeningens forening sammen i **Oslo Sporveiers arbeiderforening (OSA), avdeling 029 av NKF**. Navnet var valgt med omhu for at begge foreningene skulle kunne kjenne seg igjen i det. Arbeiderne beholdt arbeidernavnet, mens betjeningen fikk med seg avdelingsnummeret.

For å sikre god representasjon fra både trafikken og teknisk sektor, ble det vedtatt at det nye styret skulle bestå av to nestledere fra hver sektor, og 1. nestlederen skulle komme fra et annet yrkesområde enn lederen. Betjeningens hovedverneombud **Stein Guldbrandsen** ble valgt til leder av den nye foreningen, mens arbeiderforeningens leder Arnt Olsen ble 1. nestleder.

– Du kan si det sånn at jeg var den siste lederen i den gamle arbeiderforeningen, og den første nestlederen i den nye arbeiderforeningen, forteller Olsen.

Kanskje var medlemmene gått trøtt av lange anbuds- og organisasjonsdebatter, i hvert fall var den ekstraordinære generalforsamlingen i OSAF som ga klarsignal for fusjonen glissent besøkt. Motstanderne av sammenslåingen mente det også kunne være en annen grunn til det dårlige frammøtet.

– Til et møte som var så viktig, burde hvert enkelt medlem blitt tilskrevet og oppfordret til å møte, påpeker Kjell Karlsen

– Det holdt ikke at styret unnskyldte seg med at møtet i tillegg til å være utlyst på vanlig måte også var avertert i dagspressen. Hvilke medlemmer ser i dagspressen etter møteinnkallelser? Et forslag om uravstemning ble også forkastet. At Kommuneforbundet skulle se etter at alt gikk riktig for seg er også verdiløst. Forbundet var jo part i saken. Er ordet ”kupp” dekkende her? spør en kritisk Karlsen.

Derimot kan den nye formannen, Stein Guldbrandsen, fortelle at han ikke i ettertid har møtt noen som har gitt uttrykk for at de ville hatt fusjonen ugjort. Sammenslutningen har gått veldig bra og må absolutt karakteriseres som vellykket, presiserer Guldbrandsen.

Verneombud **Storm Krogh** på Ryen verksted beskrev i et dikt (se neste side) den særegne stemningen på møtet hvor den nesten hundre år gamle arbeiderforeningen fikk sitt endelikt.



Bak fra venstre: John Høgh Kristiansen, Jan Näsberg, Tor-Kristian Flytøren, Rune Aasen og Raymond Moen. Foran fra venstre: Ulf Herbrandsen, Jan G. Fjeld, Arnt Olsen (leder) Arne Heidene (sekretær) og Jan Erik Skog.



31?

Vi var 31 som tok livet av vår gamle fagforening.

31 skulle det til for å ta livet av den.

Vi var 31 som seiret over 15 trofaste forsvarere.

31 seierherrer med vond smak i munnen.

Hvor var de mange som kunne ha forsvart det eksisterende?
Foreningen, hvor så mange har kjempet for arbeidsplassens struktur og
arbeidernes rettigheter!

"Vi er de tusener som bygget..." sang bestefar og var stolt.

Vi var 31 som tok avgjørelsen for dere mange.

31 med tunge sekker.

Hva skal til for at du skal trives?

Hvordan skal din arbeidsplass være?

Har du gitt opp? Skal papirhanene bestemme hvordan du skal ha det?

Du er en hyggelig fyr når du trives! Hjelp oss med børa!

Vi var 31.... Kommer du?

Vi er forlova med betjeningen. Nå kan vi bli mange! *Skal vi gifte oss,
eller giftes bort?*

Visk til oss andre hvordan *du vil ha det*. – Nei, si det, – Rop det, – Syng det.

"Vi er de tusener som bygger....."



I grenselandet mellom nåtid og framtid....

Ole Løkken hadde ingen mulighet til å forutse historien fram til i dag, selv om han utvilsomt var foran sin tid. Enda vanskeligere blir det å tenke seg hvordan kollektivtrafikken vil se ut i år 2100, fordi endringene nå skjer enda mye hurtigere enn for hundre år siden.

Industrisamfunnets vekst og fall

På attenhundretallet ble det gamle jordbruksamfunnet gradvis avløst av industriproduksjon. Borgerskap og proletariat erstattet storbønder og husmenn. Som landets sterkeste industrielle senter overtok Oslo rollen som landets dominerende by. Hovedstadens sporveisarbeidere var en viktig gruppe i dette bildet, og deres historie er ikke utypisk for arbeiderne innen verkstedindustrien.

I etterkrigstida reverserte den industrielle utviklinga. På sytti- og åttitallet endret byen karakter til å bli en administrasjonsby. De tradisjonelle industriarbeiderne måtte vike plassen for kontorister, middelklasse og nyrike. Og på samme måte som industrialiseringen av Oslo var heftigere enn i landet for øvrig, har også avindustrialiseringen vært mer markant i Oslo-regionen enn i resten av kongeriket. Aker Brygges forvandling fra skipsverft til jappeparadis er selveste kroneksemplet på industrisamfunnets vekst og fall i hovedstaden.

Lista er lang over store mekaniske produksjonsbedrifter som har lagt inn årene i Oslo. I dag er Sporveien antakelig den største industriarbeidsplassen som er igjen i byen. Mange i sporveisarbeidernes rekke kommer fra fordums storheter som Aker og Nyland, NEBB og Skabo. De er – unnskyld uttrykket – rester av noe som var.

Fortsatt vil det være sporveisarbeidere

Til trøst kan sies at mye tyder på at disse arbeiderøylene i et hav av middelklasse vil bestå.

På samme vis som alle verdens storbyer, fortsetter Oslo å være et pressområde. Faktisk urbaniseres verden mer og mer. I Europa bor nå åtte av ti mennesker i byer. Helseproblemer som følge av trafikk, eksos og forurensning øker sterkt. Privatbilen, som skulle være et middel for økt personlig frihet, innskrenker derfor i stedet manges frihet. Miljøet vil nødvendigvis komme stadig mer i fokus for verdensdebatten, og det vil bli helt nødvendig å satse på kollektivtrafikk som middel mot storbyenes trafikkinfarkt.

Og der kollektivnettet finnes, vil det også være behov for folk til å ta seg av reparasjon og vedlikehold av vogner og anlegg. Antallet kan bli noe lavere som følge av effektivisering, komponentbytte og teknologisk utvikling. Organisering og eierforhold vil også med stor sannsynlighet gjennomgå omfattende endringer. Som før 1924 kan arbeiderne nok en gang havne i privat sektor. Men det vil likevel være behov for et betydelig antall sporveisarbeidere i Oslo. Sporveisdriften kan umulig flagges ut som annen industri.

Dinosaurene dør ut

Hva følger så etter industrisamfunnet? Framtidsforskerne snakker nå om *kunnskapssamfunnet*, hvor det viktigste arbeidsredskapet ikke lenger er muskelstyrke, men hjernekraft.

Utviklingen for de store multinasjonale selskapene på verdens børser, viser at det er snakk om grunnleggende endringer i bransjestrukturen. Nye internetbaserte IKT-bedrifter med flat struktur og høy nerdefaktor svinger seg opp som aldri før. En revolusjon er på gang – en ny revolusjon, vel så omfattende som eventyrene med elektrisitet, jernbane- og sporveisdrift for hundre år siden.

Tradisjonelle, hierarkisk styrte produksjonsbedrifter – som fortsetter å drive på gammelmåten sliter tungt, og vil sannsynligvis lide samme skjebne som dinosaurene i kritt-tiden hvis de ikke klarer å bli mer fleksible og omstille seg til den nye tid. Følgende eksempel viser klart at Sporveien fortsatt tenker som en Brontosaurus, godt hjulpet av sine konsulent-selskaper som ivrig forfekter fortidas løsninger.

I Aftenpostens stillingsannonser søndag 13. februar 2000 søkte Kongsberg Offshore etter en «Human Capital Manager». Den nye lederen skulle arbeide med organisasjons- og kompetanseutvikling for å realisere bransjens mest attraktive teknologimiljø. Viktige mål var å «bidra til kontinuerlig utvikling av organisasjon og bedriftskultur, sikre at selskapet framstår som en attraktiv arbeidsplass, bidra til at det utvikles arenaer for individuell læring osv.»

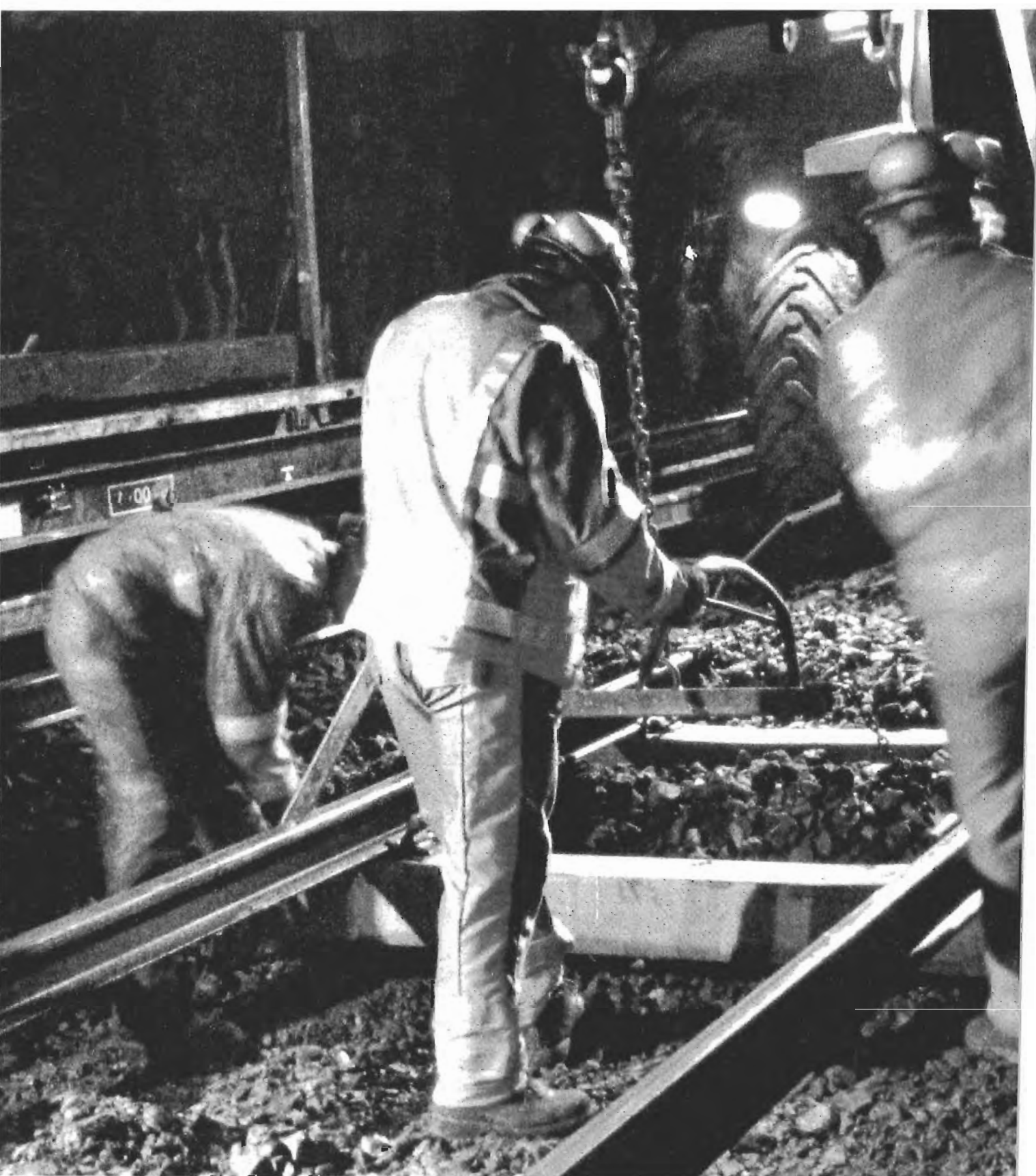
Samme dag søkte Sporveien om direktør for sin nye avdeling «Sporveisservice». For denne lederen var viktige kriterier «naturlig autoritet og gjennomslagskraft» og «innsikt i hva som skjer med mennesker som blir overtallige». Mens Kongsbergmannen i all beskjedenhet skulle «bidra», hadde sporveismannen vær så god å «skape vinnerkultur». Mens Kongsberg ønsket å bygge opp kompetanse, er Sporveien like ivrig opptatt av å kvitte seg med sin.

”

En av selskapets verkstedarbeidere, Ole Løkken, opfant i 1901 et elektrisk apparat for angivelse av stoppestederne. Apparatet virket automatisk ved hjelp av bevægelige kontakter paa arbeidslædningen og viste stoppestedernes navn – der var ved siden derav ogsaa plass til annonser paa en bred lærredsremse – og gav samtidig et klokkesignal. Apparatet var billig i anskaffelse og skaffet ogsaa adskillig annonseindtægt. Det beholdt sin plass i vognene i flere aar, men det viste seg i længden at vedlikehold og tilsyn med apparatet og kontakterne var besværlig, og apparatene blev derfor fjernet.»

Kristiania Elektriske
Sporveis mindeskrift, 1919.

”





Sporveien opererer med en ganske detaljert strategisk plan helt fram til 2016. Er det overhodet mulig å planlegge såpass utførlig for så lang tid? I dag mener verdens fremste eksperter at bedriftene måtte fornye seg med 20-30 prosent hvert år for å henge med i utviklingen. Det vil egentlig si at etter fem år er virksomheten totalt forandret. Mange spørsmål kan stilles ved innholdet i Sporveiens strategiplan. Blant annet hevder den hardnakket at bedriften kan klare investeringer i milliardklassen til ny vognpark på egen hånd, noe stadig flere betviler er mulig. Symptomatisk er også at kun en brøkdel behandler personalpolitikken, og da i totalt allmenne og uforpliktende vendinger.

Selv om dinosaurene var svært store, de kunne bli inntil 30 meter lange og veie opptil 50 tonn, var hjernten svakt utviklet i forhold til kroppens størrelse. Gigantene kom derfor til kort i pattedyrenes "kunnskapssamfunn". I virkeligheten har Sporveien en stor, men hittil lite utnyttet ressurs til rådighet – nemlig de ansattes samlede kunnskap. Utviklingen vil tvinge bedriften til å realisere dette potensialet eller gå under.

Kontraster mellom gammel og ny tenkning:

Sporveien: Det er viktig å arbeide etter manualer og instruksjoner.

BIs senter for lederutvikling: Læring ved imitasjon går ikke

Sporveien: Lederen må ha autoritet og gjennomslagskraft

BIs senter for lederutvikling: Alle bidrag kan være like viktige, de banebrytende ideene kommer sjelden fra toppen

Sporveien: Det er viktig at de ansatte får informasjon fra ledelsen

BIs senter for lederutvikling: Involvering av flest mulig i utforming av strategi, interne prosesser, nyskaping og aktiviteter blir sentralt

Bare en utgift?

At Sporveien har beina godt plantet i fortida, overrasker kanskje de færreste. Sporveiarbeidernes tanker er derimot også nå forut for sin tid, akkurat som Ole Løkken var det i 1901:

– Vi har ikke noe verktøy som viser verdien av hva vi gjør i arbeidstida, vi bare er der. For du visste ikke noe om at hvis vi vikler ankre sjøl så slipper Sporveien på sikt å punge ut med 64 millioner, Bjørgan? Det veit ikke du engang, sjøl om du er direktør her. Vi må fortelle deg det. Du hadde ikke merka noe før regninga hadde kommet fra ABB.

Også tradisjonelt banearbeid gjennomgår store moderniseringer.



Mekaniker og klubblleder **Rune Aasen** fra elektronikkavdelinga avleverte denne kraftsalven til nyansatt sporveisdirektør Trond Bjørgan under et besøk på Ryen verksted høsten 1997. Samtalen mellom direktøren og fire arbeidere ble gjengitt i Sporveisnytt.

– Når vi gjør en jobb, hvis vi skifter en hjulgang eller bytter et lager, så er det en utgift. Det har satt seg innerst i sjela, fulgte mekaniker **Øystein Engen** fra revisjonsverkstedet opp. Og Bjørgan måtte innrømme at alt som ikke var trafikkinntekter eller reklameinntekter for så vidt måtte regnes som utgifter.

Et år senere, i 1998, ble svensken **Leif Edvinsson** kåret til "årets hjerne", blant annet i konkurranse med Bill Gates. Edvinsson ledet Skandia Future Centers i Vaxholm i Sverige, en virksomhet han selv karakteriserte som verdens største laboratorium for å teste lederskap og arbeidsmiljø.

– De aller fleste selskaper satser ikke på intellektuell kapital, det vil si mennesker, fordi det forstyrrer balanseregnskapet, påpekte Edvinsson overfor Aftenposten, og betegnet slike selskaper som "anorektiske". – Når det blir investert i teknologi og maskiner, blir det bokført på plussiden i selskapet. Men investeringen i menneskelig kompetanse blir ført opp på utgiftssiden.

– Ni måneder etter at Colombus oppdaget Amerika, innførte en italiener det doble bokføringssystemet. Dette systemet er 500 år gammelt, og vi bruker det fortsatt! Hvis du skulle fly til USA, ville du ha navigert etter et kart fra Columbus tid? Med dette bokførings-systemet blir balansen forstyrret hvis man satser på kompetanse. Derfor må den intellektuelle kapital bokføres. Et årsregnskap viser gårdsdagen og ikke morgendagen. Man må i stedet utvikle regnskaper som ser fremover, og som viser hvordan den intellektuelle kapital vil utvikle seg, oppsummerte Edvinsson, som har laget et slikt regnskap for sin egen bedrift hvor den menneskelige kapitalen er beregnet til 11 milliarder kroner.

Den amerikanske børsinspeksjonen var opptatt av det samme perspektivet, og har spådd at en slik, ny regnskapsførsel kan bli påbudt i løpet av en tiårs periode. I virkeligheten trakk amerikanerne bare konklusjonen av det Ryengutta påpekte.

Høna med gulleget

– Hvis vi skal begynne å prate om å effektivisere, så si at vi kunne klart 30 prosent hvis det hadde vært et annet humør her. Det er ikke så mye gærent det?, utfordret Rune Aasen sporveisdirektøren, og ramset opp flere tiltak som kunne spare inn flere titalls millioner.

– Ingen av disse forslaga her har noen spurt oss om noen gang. Vi hadde et lite formøte i stad, vi prata litt sammen før du kom. Det tok oss en halvtime å finne ut de derre greiene der. Vi trenger ikke seminarer eller konsulenter for det.....

Filosofiprofessor Michael Gordy, markedsdirektør i programvarefirmaet Colton Consolidated, var i Norge i februar 2000 for å holde foredrag på en konferanse. Til Aftenposten sa han følgende:

– Kunnskapsbaserte bedrifter kan bare leve hvis de menneskene som gjør arbeidet, også tar beslutninger og deltar fullt og helt i selskapets utvikling. Å ta fra menneskene retten til å bestemme er det samme som å drepe høna som legger gulleget.

Lykken i livet

– Jeg har jo også finni ut det at lykken i livet det er å være i den kreative prosessen. Det er ikke når målet er nådd, men når du tenker ut løsningene og tenker og skaper og driver på, det er da det er moro. Da trenger du nesten ikke å få lønn for det en gang. Da er du med, da får du bruke evnene og utvikle deg, sa Ryenmekaniker Øystein Engen, og fortsetter:

– Det skulle ikke være nødvendig å dra på seminar, for hvis jeg går til min nærmeste overordnede og har en positiv idé eller forslag til hva jeg vil gjøre, så burde han si: Klart, det skal vi prøve. Litt entusiasme er ikke dumt, kanskje kalle inn en eller annen ingeniør, og så legge huene i bløt. Det er ikke sikkert at det blir noe ut av det hver eneste gang, men det kan jo bli bingo av og til. Og nå når vi ikke har noen ingeniører, så må vi i hvert fall utnytte de ressursene vi har, og eventuelt skolere dem opp. Men sånn som det er i dag... Nei, du skal ikke komme med noe initiativ. Da er du bråkete, da er du vanskelig. Du skal gjøre det du får beskjed om og ikke noe mer.

Filosofiprofessor Gordy mener omtrent det samme:

– Det nytter ikke med en gammeldags lederfilosofi der sjelen forteller deg hva du skal gjøre. Kunnskap er ikke et objekt som kan måles. (...) Teambygging, og det å få de ansattes ulike kompetanse til å spille sammen på en kreativ måte, blir viktig. Det handler om motivasjon og deling av kunnskap. Motiverte medarbeidere er nøkkelen for vinnerne i kunnskapssamfunnet, presiserer Gordy.

Kunnskapsarbeideren

I 1999 ble "gorillaskjæret" – et nytt automatisk redskap for svideskift tatt i bruk i T-banens tunneller. Der det bare et par år før var et helt arbeidslag i sving,

gjorde maskinen alt unntatt å feste svillene til skinnegangen med to "fastclips". Maskinen holdt et langt høyere tempo enn det beste arbeidslag noen sinne ville være i stand til. Kroppsarbeid er på retur, også tradisjonelt manuelt banearbeid i Sporveien. Arbeiderne må i stedet betjene komplisert teknologi.

Data-alderen har kommet inn for fullt, ikke minst når det gjelder vognteknologi. Arbeidere utdannes til fagarbeidertittelen "elektroniker", og deres viktigste feilsøkningsverktøy er datamaskinen. For å reparere nye generasjoner materiell er det ikke lenger nok å kunne skru og mekke.

Michael Gordy definerer 60 prosent av arbeidsstyrken i USA som kunnskapsarbeidere, og stadig

flere bransjer blir berørt når datamaskinene tar over. I en slik målestokk er det ingen tvil om at også mange sporveisarbeidere også er i ferd med å entre kategorien *kunnskapsarbeidere*. Alt tyder på at en slik redefinisjon også vil være tjenlig for sporveisarbeiderne. Både når det gjelder jobbinnhold, lønn, status og medinnflytelse kan det være gunstig å definere seg som kunnskapsarbeidere.

En moral til hele historien om sporveisarbeiderne er at det gjelder å ikke sette seg fast i fortiden, men bevege seg inn i grenselandet mellom nåtid og framtid. Som Ole Løkken gjorde i 1901. Så får våre oldebarn vurdere resultatene om nye hundre år.

Kilder:

Bøker

Alnæs, Karsten: *Historien om Norge. III - Mot moderne tider*. Oslo 1998
Alnæs, Karsten: *Historien om Norge. IV - En ny arbeidsdag*. Oslo 1999
A/S Oslo Sporveier: *Sporveiene i Oslo gjennom 60 år. 1875 - 1935*. Oslo 1935
Aspenberg, Nils Carl: *Trikker og forstadsbaner i Oslo. Fra hestesporvei til T-bane*. Oslo
Bennum, Edgeir: *Oslo bys historie. 5. Byråkratienes by*. Oslo 1994
Berg-Jæger, Hans Henrik (red.): *Kristiania elektriske sporvei 1894 - 1919. Et mindekrift*. Kristiania 1919
Bjørnhaug, Inger: *Norsk Kommuneforbund 75 år. Bind I 1920-45*. Oslo 1994
Bull, Edvard: *Norges historie - bind 13. Klassekamp og fellesskap 1920 - 1945*. Oslo 1979
Bull, Edvard: *Oslos historie*. Oslo 1931
Danielsen, Arne: *Stumper & Stjerner*. Oslo 1995
Fasting, Kåre: *Sporveier i Oslo gjennom 100 år*. Oslo 1975
Friberg, Odd: *Arbeidsmiljøloven med kommentarer*. Oslo 1983
Friis, Aage: *Beretning for Bussverkstedgruppa - 40 år*. Oslo 1969
Fristad, Hans Andreas: *Oslo-trikken, Storbysjel på skinner*. Oslo 1990
Fuglum, Per: *Norges historie - bind 12. Norge i stopeskeen 1884 - 1920*. Oslo 1978
Hanssen, Reidar (red.): *Oslo Byleksikon, 3. utg.*, Oslo 1987
Hobsbawm, Eric: *Ekstremismens tidsalder. Det 20. århundrets historie*. Oslo 1997
Iversen, Paal (red.): *Bare trakk på... Fem emner fra hundre års aktivitet. Oslo Sporveibetjenings forening 1894 - 1994*. Oslo 1994.
Jacobsen, Mona: *Når arbeidsfolk vil. Streik og gjennom Oslo Sporveibetjenings forenings historie 1934 - 1964*. Oslo 1984
Kjeldstadli, Knut: *Oslo bys historie. Bind 4. Den delte byen. Fra 1900 - 1948*. Oslo 1990
Leegaard, Michael: *Den norske Ingeniørforening 1874 - 1924*. Kristiania 1924
Manus, Max: *Det blir alvor*. Oslo 1988 (1946)
Manus, Max: *Mitt liv*. Oslo 1995
Nagell, Arne: *Streik og gjennom vårt tekniske samfunn. Norske sivilingeniørers forening NIF 1874-1974*. Oslo 1974
Nilsen, Knut A.: *Nordmarkstrikken. Holmenkollbanen gjennom 100 år*. Drammen 1998
Nordahl, Konrad: *Med LO for frihet*. Oslo 1969
Odlaug, Kåre: *Norsk Arbeidsmandsforbund gjennom 60 år. Bind I*. Oslo 1955.
Odlaug, Kåre: *Norsk Arbeidsmandsforbund gjennom 60 år. Bind II*. Oslo 1956.
Olstad, Finn: *Jern og Metall 100 år. Bind I. 1891 - 1940*. Larvik 1990
Ousland, Gunnar: *Fagorganisasjonen i Norge. 1. Fra avmakt til stormakt, 1870 - 1920*, Oslo 1947, 1974.
Ording, Arne: *Oslo Sporveibetjenings organisasjoner gjennom 40 år*. Oslo 1934
Reusch, Hans: *Kristiania geografi*. Kristiania 1913
Ryggvik, Helge: *Oslo Stein-, Jord og Sementarbeideres Forening gjennom 100 år, 1895 - 1995*. Oslo 1995
Skar, Alfred: *På vei mot den gryende dag. 1920-1970 Norsk Kommuneforbund*. Oslo 1969
Sulutvedt, Sverre: *Oslo Sporveiarbeideres forening gjennom 50 år*. Oslo 1950
Sulutvedt, Sverre: *Bygningssekkernes lagforening. Jubileumstidsskrift 1888 - 1963*. Oslo 1962
Sonstebj, Gunnar: *Rapport fra «nr. 24»*. Oslo 1992 (1960)
Sonstebj, Gunnar: *Bak rapportene*. Oslo 1985
Sørensen, Øystein: *Solkors og solidaritet*. Oslo 1991
Terjesen, Einar A.: *Norsk Kommuneforbund 75 år. Bind II 1945-70*. Oslo 1995
Terjesen, Einar A.: *Norsk Kommuneforbund 75 år. Bind III 1970-95*. Oslo 1997
Thorud, Margit: *Norsk Jern- og Metallarbeiderforbund 1891 - 1951*. Oslo 1951
Vogt, Nils Collett: *Fra gutt til mann. Et stykke selvbiografi*. Oslo 1932

Tidsskrifter

Lokaltrafikk, utgitt av Norske Sporveiers og Lokalbaners Forening, 1949 - 1968
På Sporet, utgitt av AS Oslo Sporveier, 1966 - 1984
Skiftetøkkelen, utgitt av Oslo Sporveiarbeideres forening, 1974 - 1987
Sporveisfunksjonen, utgitt av Norsk Sporveisforbund 1917 - 1921
Sporveisnytt, utgitt av AS Oslo Sporveier, 1985 -
Diverse enkeltartikler fra aviser og tidsskrifter (kildehenvisning i teksten).

Dybdeintervjuer

Bergkvist, Kjell 1998
Denné, John 1998
Foss, Egil 1998
Kalheim, Terje 1999
Karlsen, Kjell 1999
Olsen, Arnt 1999
Thoresen, Ragnvald 1998
Vestefor, Gudmund 1999
Væring, Odd 1999

Andre kilder

Aspenberg, Nils Carl: *Flodhester og krokodiller. Sporveibussene gjennom 71 år* (Oslo 1998, ikke utgitt)
Faktaundersøkning og juridisk gjennomgang av behandling av asbest i Sporveten, Oslo 1998
Folketelling 1900 - Universitetet i Bergen, lagt ut på internett.
Håndbok for A/S Oslo Sporveier - A/S Bærumsbanen, Oslo 1952
Oslo Sporveiers Tekniske Arbeidslederforening 50 år, 1937 - 1987
Oslo sporveisavdelings fellesutvalgs forhandlingsprotokoll, 1925 - 1928
Protokoller fra Norsk Sporveisforbund, 1917 - 1921
Protokoller fra Sporvognsreparatørenes forening, 1900 - 1923
Protokoller fra Oslo Sporveiarbeideres forening, 1923 - 1997

Fotografier

Sporveiens arkiv, originaler og faksimiler:
Side 8, 9, 11, 16-17, 18, 19, 20, 23, 25, 26 (3 fotos), 28, 29, 30 (2 fotos), 32, 33, 34, 36, 38, 39, 41 (2 fotos), 42 (2 fotos), 43 (2 fotos), 44, 45, 48, 51 (2 fotos), 52, 55, 56, 57 (4 fotos), 63, 76, 77 (øvre), 78, 82, 92, 96 (3 fotos), 114, 115, 117 (2 fotos).
Sporveismuseet/ LTF:
Side 14, 15, 21, 77 (nedre), 79.
Arbeiderbevegelsens arkiv, originaler og faksimiler:
Side 27, 60 (2 fotos), 67.
Kjell Bergkvist:
Side 62.
Norges Hjemmefrontmuseum:
Side 71 (2 fotos).
John Denné:
Side 86.
Sporveisnytt, Marit Hammersmark:
Side 138.
Oslo Sporveiers Arbeiderforening:
Side 133.
Arne Danielsen:
Side 64, 87, 89, 108 (3 fotos), 112, 118, 119 (2 fotos), 120, 124, 124 (2 fotos), 125 (2 fotos), 130 (3 fotos), 136-37.

