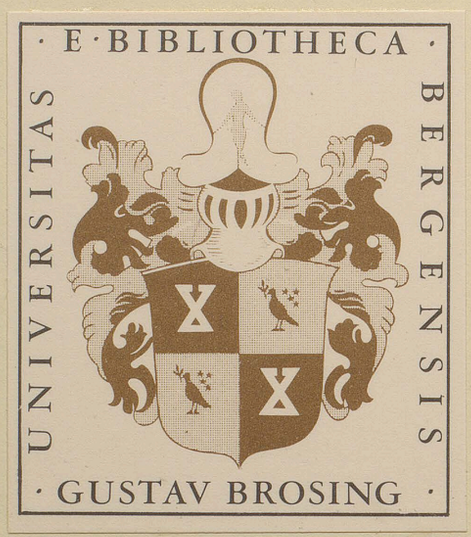


SPORVEISREPARATØRENES FORENING, BERGEN 30 ÅR

9 Bros. 57

Universitetsbiblioteket i Bergen



q Bros 57

20. DES. 1918

SPORVEIS-REPARATØRENES FORENING, Bergen

30 ÅR

20. DES. 1948

REDAKSJONSKOMITE:
ALF KRISTIANSEN
ALEX. SKOGLAND
WILLIAM ANDERSEN

REDIGERT AV:
JOHANNA BUGGE OLSEN



TRYKT I A/S INGV. NIELSENS BOKTRYKKERI — BERGEN

497155

SPORVEISREPARATØRENE tilhører de «unge» fagene i Bergen. Mens håndverksfagenes svenner kan telle middelalderens laugsbrødre blant sine aner, har de bergenske sporveisreparatører «bare» halvt hundre år på baken. I 1897 ble sporveien grunnlagt, — da begynner sporveisreparatørenes historie.

Kanskje kan man også si at sporveisreparatørene foruten å tilhøre et nytt fag til en viss grad er self-made men. Faget er så splitter-nytt i Bergen, at de jern- og metallarbeidere som begynte ved verkstedet nødvendigvis ikke kunne vite noe om det. En del instruksjon fikk de selvsagt, men mere måtte erfaring og selvstudium lære dem om det nye trafikkmidlet.

*

Fem mann var arbeidsstyrken på verkstedet til å begynne med, — iberegnet formannen, som arbeidet med. På den dampdrevne kraftstasjonen var der tre maskinister og to fyrbøtere.

Klokken 6 om morgenen tok arbeidet til, — klokken 6 om kvelden var det slutt. En halv times frokost og halvannen times middag. Det ble 10 timers arbeidsdag. Undertiden mere. Folkene var forpliktet til å arbeide «den tid selskapet måtte fastsette, dog ikke utover 12 timer pr. dag». Noen måtte møte opp kl. 4 om morgenen for å gjøre vognene klar, og sent om kvelden skulle de tas inn. Særlige nattskift eksisterte ikke, heller ikke overtidsbetaling.

Timelønnen på verkstedet var 30 øre både i og utenfor arbeidstidens 10 timer, både natt og dag.

Ferie eller syketrygd hadde folkene ikke.

Med «verkstedsfolk» mentes ikke det man mener i dag. De første verkstedsarbeiderne arbeidet også på luftledningen og på skinnene. Det hendte ofte at reparasjoner på luftledningen foregikk sent på kveld og om natten. Og reparasjoner var der ofte. Bytelefonens ledningsnett gikk over sporveiens ledningsnett. Sporveisledningen var beskyttet ved et luftnett. Men slo stangen — det var først senere stangen ble skiftet med bøyle — bort i nettet eller ledningen, brente den av og der ble kortslutning — —.

Så måtte reparatørene ut med tårnvognen. Vognmann Ingvaldsens to hester gallopperte av sted, så vognen hoppet på den ujevne brolegningen. Det hendte at kusken sovnet på bukken, mens reparatørene arbeidet, — han hadde vel også en lang og trettende arbeidsdag bak seg, — og reparatørene vekket ham med å pirke ham i nakken med en lang streng når vognen skulle flyttes. Men det hendte også at de vælige gangere løp ut med vognen og det hele når lynet slo ned. — Naturligvis skjedde der undertiden i de sene nattetimer saker og ting som var morsomt å huske — etterpå. Som den gangen to mann skulle arbeide med luftledningen i krysset mellom Strømgaten og Kong Oscarsgaten. En lang stige ble satt opp mot et av de høye trærne som luftledningen passerte. Men da arbeidet var fullbragt, var stigen vekk! En spøkefull kollega hadde fjernet den og gått hjem og lagt seg. Kanskje var det skjedd i distraksjon. Men der satt kameratene som fugl på kvist, bokstavelig talt, for treet var så høyt at de ikke kunne hoppe ned, og stammen så tykk at de ikke kunne favne rundt den og la seg gli ned. Der var ikke annet å gjøre enn å vente på morgengryet og forbipasserende.

Om dagen kunne det hende reparatørene måtte ut og avløse vognførerne. Utenfor Kreditbanken sto i den tiden en telefonkiosk. Damen i kiosken måtte være «kontaktpunkt» som slo på strengen til vognhallen i Lyder Sagensgate, med beskjed fra vognføreren at der måtte være en mann klar til å løse ham av når trikken kom dit. Der steg reparatøren på, kjørte trikken til endestasjonen og tilbake til vognhallen, mens vognføreren utrettet høyst fornødne ærender.

Driften begynte med 12 sporvogner. Det var ikke alltid anledning til å ta dem inn når arbeide skulle gjøres på dem. Når f. eks. motorankerne ble skitne måtte verkstedsfolkene ut og pusse, mens vognen var i drift. Lukene i gulvet måtte da naturligvis stå åpne, og gamle frøkener klaget over trekken og lot sin harme skylle utover den arme reparatøren.

Det eneste verkstedsarbeideren ikke hadde noe med, var rengjøringen av vognene. Der var ansatt en mann til dette arbeide, han hadde sin kone med og nok en rengjøringskvinne.

Folkene sto fra den første tiden av på enkeltmanns-kontrakter. En slik kontrakt, underskrevet så sent som den 23. 11. 1911 lød:

> *«Mellom hr. N. N. og Aktieselskapet Bergens Elektriske Sporvei er d.d. opprettet følgende kontrakt:*
> *Hr. N. N. har å rette seg etter den for vognreparatører ved selskapet til enhver tid gjeldende instruks og å etterkomme de tjenstlige pålegg som blir ham gitt av hans foresatte. I tilfelle av forseelser har han å underkaste seg den administrerende direktørs nærmere bestemmelse.»*

De første reparatører var, etter hva det opplyses, ikke tilsluttet noen faglig organisasjon. Den første organiserte arbeider på verkstedet var en smed, som straks begynte å virke for tilslutning til Smedenes forening. Et par verkstedsarbeidere ble tilsluttet det Norske Sporveis-

forbund. Men selv etter at dette hadde fått i stand den første overenskomst vedble enkeltmannskontraktene å gjelde. I kontrakten av 1911 heter det i siste passus at:

> *«Lønn, bekledningsgodtgjørelse, fritid og ferie tilståes av selskapet i overensstemmelse med den til enhver tid mellom selskapet og det Norske Sporveisforbund gjeldende overenskomst.»*

Verkstedsfolkene ble organisert i Norsk Jern- og Metallarbeiderforbund i 1914. Men det første nappetak om anerkjennelse av organisasjonen fant sted allerede i 1911. Da var også Sporveisfunksjonærenes forening tilmeldt Sporveisforbundet, det ble forlangt forhandlinger og det første tarifforslaget ble oversendt sporveien.

Verkstedsgruppen hadde ikke krevet alminnelig lønnsforhøyelse, men hadde stillet krav for de ikke-faglærte. Disse hadde da 35 øre timen, stigende med 2 øre hvert annet år til 45 øre. Nå ble det krevet at de skulle ha 35 øre uten tillegg, men at de etter 3 år fikk rykke opp i gruppen faglærte med 40 øre, stigende til 50 øre timen.

Det utviklet seg til åpen konflikt, fordi direksjonen ikke ville anerkjenne organisasjonen og avslo felles-forhandling. Der ble endog ansatt 25 streikebrytere på vognene, men 20 av dem sluttet ganske snart igjen. Verkstedsfolkene nektet å gjøre tjeneste på linjen. Driften måtte innskrenkes, og til slutt måtte direksjonen nødtvungent forhandle med representanter for organisasjonen, som direktøren kort tid før hadde betegnet som «en uvedkommende institusjon omfattende et større eller mindre antall sporveisfunksjonærer».

For å få forhandlingene i gang hadde samtlige sporveisfolk undertegnet en erklæring:

> *«Undertegnede erklærer herved på ære og samvittighet at i tilfelle henvendelser skjer fra Bergens elektriske Sporvei til hver enkelt av oss angående lønnsspørsmålet, foretar jeg meg ingenting på egen hånd, men overlater alt dette til organisasjonen.»*

Under forhandlingene var særlig fremhevet sporrensernes elendige lønn. Direktøren svarte da at: «Til disse stillinger setter selskapet ikke store fordringer, for den saks skyll kunne sporveien gjerne besette dem med idioter.»

En av forhandlerne repliserte meget slående, at sporrenserne til sine tider sto i tjeneste fra kl. 5 morgen til kl. 11 — 12 om natten, bare med de tilfeldige små spisepauser de kunne se seg tid til. Der skulle atskillige kvalifikasjoner til å holde ut et slikt arbeidspress.

Konflikten endte med at organisasjonen ble anerkjent og der ble gitt lønnstillegg. De omdiskuterte sporrensere fikk en grunnlønn på kr. 900, stigende til kr. 1100 etter 10 år. Verkstedsarbeiderne fikk 40—45 og 50 øre pr. time samt et tillegg av 2 øre pr. time etter 2, 4, 6, 8 og 10 år. Det var seks års tariff som ble vedtatt, sporveien ville sikre seg for en tid fremover.



Ombyggingen ved Floridasvingen 1948.

Men midt i denne 6-årsperioden kom den første verdenskrig og med den en voldsom dyrtid. Det førte til at der ble gitt en del dyrtidstillegg etter krav fra organisasjonen.

I 1917 løp tariffen ut. Der ble ikke oppnådd enighet om ny tariff under forhandlingene, og der brøt ut en streik som varte i 9 uker. Den berørte bare trafikkpersonalet. Under denne konflikten kjøpte kommunen sporveien og der kom i gang nye forhandlinger som løste konflikten.

Med 1917 avsluttes «forhistorien» til 30-års jubilanten.



Joachim Larsen,
foreningens første formann.

1918 innleder en ny periode. Da ble den foreningen stiftet som ble opphavet til den nåværende Sporveisreparatørenes forening Den 20. desember det året var samtlige jern- og metallarbeidere ved Bergens kommune samlet til møte i Folkets hus for å drøfte spørsmålet om å gå sammen i en forening innen kommunen «for bedre å stå samlet om de forskjellige krav».

Det ble enstemmig besluttet at en slik forening burde stiftes. Det konstituerende møte i Bergens Kommunale Jern- og Metallarbeiderforening ble holdt 11. januar 1919.

Det første styre fikk følgende sammensetning:

Formann:	Joachim Larsen, Lysverket.
Viseformann:	Johan Tollefsen, Gassverket.
Kasserer:	Adolf Pettersen, Sporveien.
Sekretær:	Sigv. Lund, Sporveien.
Styremedlemmer:	Åsmul, Veivesenet, Rasmussen, Lysverket og Johannessen, Lysverket.

Foreningen hadde ved starten mellom 50 og 60 medlemmer. Man besluttet straks å søke om opptagelse som eiende forening i Folkets Hus.

For den som i dag studerer de første foreningsårs historie, synes det klart at sammenslutningen av *metall*arbeidere innen kommunen måtte bli en overgangsform. Det var ikke den naturlige formen, men det måtte man først erfare. Og gjennom arbeidet for bedre lønns- og arbeidsvilkår, kravene til den felles arbeidsgiver, kommunen, vokste man seg etter hvert ut av «jern»-rammen.

I november 1919 vedtokes et forslag om å «få utredet spørsmålet kontrollråd — bedriftsråd, eventuelt en mann i sporveiens direksjon». Kimen var der til en etatsforening, som et ledd i en sammenslutning av alle kommunale arbeidere.

I januar 1920 nedsatte et felles styremøte av Kommunale Arbeider-



Foreningens styre i jubileumsåret.

Karl Rognø, form. Henry Bentsen, varaform. Sverre Salomonsen, sekretær.
Svein Monsen, kass. Styremedl.: Amanda Johnsen, Birger Rognø, Finn Bertelsen.

forening, Gassverksarbeidernes forening, Renovasjonsarbeidernes forening og Kommunale Jern- og Metallarbeiderforening en komité til å utarbeide forslag til arbeidsavtale mellom nevnte foreninger og Bergens Kommune. Felleskomitéen ble enig om at man skulle stå likt i en del punkter ved tariffrevisjonen: minstelønn, 18 dagers ferie, full lønn i 3 måneder under sykdom, full lønn for en som ble skadet under arbeide, fri 1. mai med full lønn, og at der bare skulle inntas organiserte arbeidere.

Det var med de øvrige kommunearbeidere foreningens medlemmer i første rekke hadde felles interesser.

Da industriforbundsformen gjennomførtes ble Sporveisforbundet besluttet oppløst, og de foreninger som tilhørte det, gikk inn i Kommuneforbundet. Men innenfor det nye fellesskapet gjorde gruppeinteressene seg gjeldende.

På et medlemsmøte i Kommunale Jern- og Metallarbeiderforening i juli 1921 ble spørsmålet reist om man ikke burde oppløse foreningen nå. Forholdet var at foreningen var begynt å oppløse seg selv. Der var ført egne forhandlinger for de større grupper ved veivesenet, vannverket, havnevesenet og gassverket, og medlemmene av Kommunale Jern- og Metallarbeiderforening ville komme inn under de overenskomster som ble opprettet, som de mindre grupper medlemmene utgjorde ved de enkelte etater.

Foreningen oppløste seg litt etter litt, idet gruppe etter gruppe av medlemmer gikk over til etatsforeninger som ble dannet. I november 1921 ble der dannet forening ved elektrisitetsverket, og de medlemmer av avd. 7 som arbeidet der, gikk inn i den nye forening. Imidlertid hadde Kommunale Jern- og Metallarbeiderforening tatt inn en del nye grupper

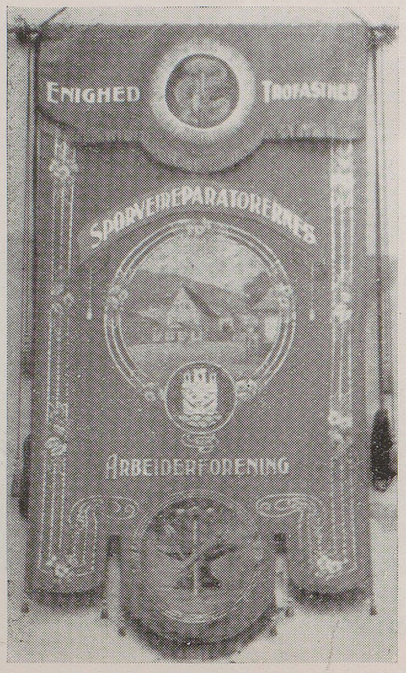
også. I 1920 hadde kabelmontørene ved Fana elektrisitetsverk fått adgang til avdelingen, som det året tellet 100 medlemmer. I 1923 ble linjearbeiderne opptatt i foreningen. Linjearbeiderne hadde stått i Arbeidsmannsforbundet. Da de kom inn på sporveisreparatørenes tariff oppnådde de høyere betaling enn ingeniørvesnets arbeidere. Mens ingeniørvesnet har tre grupper med hovedtyngden i gruppe II, er der bare to grupper for linjearbeiderne og de fleste er trukket opp i gruppe I som ligger høyere enn hos ingeniørvesnet.

Fellesskapstanken blant alle sporveiens arbeidere og funksjonærer vokste imidlertid fram. Våren 1923 vedtok man på fellesmøte med Sporveisfunksjonærene krav til formannskapet om at *etaten* skulle bli representert i sporveiens direksjon med to mann. Det var et krav som ble fornyet året etter. Det ble gjentatt flere ganger, men ble først imøtekommet da arbeiderpartiene etter krigens slutt 1945 fikk flertall i Bergens bystyre.

I slutten av 1923 hadde forholdene utviklet seg dit hen at det bare var ett medlem tilbake i foreningen som ikke arbeidet ved etaten. Den 10. november 1923 ble det vedtatt at foreningen snarest mulig skulle gå over til Kommuneforbundet. Det vedtokes å forandre foreningens navn til Bergens Sporveisreparatørers Arbeiderforening. Det er siden blitt Sporveisreparatørenes forening.

Det ene medlem som arbeidet utenfor etaten, en gassverksarbeider, ønsket å bli stående i foreningen og er siden blitt dens æremedlem.

1. februar 1947 ble vaskebetjeningen overflyttet fra Sporveisfunksjonærenes forening til Sporveisreparatørenes forening. Personalet hadde tidligere sortert under trafikkavdelingen, men ble den 1. januar 1946 overflyttet til verkstedsavdelingen.



SPØRSMÅLET om å skaffe foreningen en fane ble første gang reist på et styremøte i april 1919. Der ble arbeidet med saken og i januar året etter ble det besluttet å male en fane. Bergens Malerverksted som hadde laget et utkast fikk arbeidet, og utførte det for kr. 1300,50. Fanen ble avslørt på et medlemsmøte 4. desember 1920.

I 1922 ble fanen forandret, så at det nye navnet Sporveisreparatørenes forening erstattet det gamle.

1921 ble den midlertidige lov om arbeiderutvalg ved større bedrifter vedtatt. Da fikk også sporveien sitt arbeiderutvalg. Til 1930 besto det av fem medlemmer, tre fra vognbetjeningen, to fra verksted og linjebetjening. I 1931 ble tallet øket til syv, fire fra vognbetjeningen, tre fra verksted og linjebetjening. Der var kommet nye grupper ved bedriften, bussførerne og en-mannsbetjeningen.

I de 27 år arbeiderutvalget har virket har det utrettelig gått inn for arbeidernes og funksjonærenes interesser. Utallige er de saker det har hatt til behandling, fra de største til de minste. Man kan trygt si at arbeiderutvalgets historie er en dagbok fra 1921 til i dag, en dagbok for levende og aldri hvilende organisasjonsarbeide. Den forteller om fremstøtene for store saker, om det nitide arbeide for alle de hundreder av «småsaker» som tilsammen skaper tilfredsstillende arbeidsforhold. Den forteller om initiativ fra arbeidernes side som førte til forbedringer i drift, i publikumsservise, i arbeidsforhold. Utvalgets første formann var Adolf Pettersen, Sporveisreparatørene.

Arbeiderutvalgets største aktivum har vært at det aldri har sluppet en sak før den var ført så langt det var mulig. Det hendte at det varte i år. Det aldri hvilende arbeide i arbeiderutvalget var en av livsnervene i organisasjonen.

EN oversikt over sporveisreparatørenes *grunnlønn* fra 1912 til 1918 ser slik ut:

	Laveste lønn.	*Høyeste lønn.*
1912	0,35	0,60
1913	0,35	0,60
1914	0,40	0,60
1915	0,42	0,60
1916	0,50	0,67
1917	0,62	0,80
1917	0,95	1,05
1918	0,95	1,05

Oversikten, som er hentet fra regnskapene må imidlertid nødvendigvis bli lite tilfredsstillende og orienterende. I 1911 ble det som nevnt vedtatt en 6-års tariff. Den inneholdt bl. a. bestemmelse om et tillegg på 2 øre timen etter 2, 4, 6, 8 og 10 år. I 1916 fikk reparatørene et tillegg til tjenestereglementet hvorved maksimallønnen ble kr. 6,50 pr. dag for arbeidere over 18 år. Overenskomsten i 1917 bragte reparatørene 50 % overtidsbetaling for lørdag ettermiddag og helligaftener og 100 % for søn- og helligdager. I 6-års perioden kom krigen og den voldsomme prisstigning. Tillegg ble da gitt som dyrtids- og familietillegg. De siste varierte etter familiens størrelse. Iberegnet alle dyrtids- og familietillegg steg lønnen til en laveste lønn på kr. 2,29 pr. time, da den var på det høyeste, og en topplønn på kr. 2,92.

Grunnlønnen var altså lav med mange ekstratillegg. I 1920 oppsto der en konflikt på grunn av overtidsbetalingen. Man fikk bare overtid av grunnlønnen, og så lav som den var, førte dette til at der var de som fikk ett par øre mindre i overtid enn de ellers hadde i lønn.

Dette førte til konlikt, og i et halvt år nektet sporveisreparatørene å arbeide overtid. Det endte med at forholdet ble rettet.

Samme året fikk man tilbud fra kommunens side om å gå over på lønnsregulativ på samme satser som politiet. Direktivet fra Landsorganisasjonen var at man ikke burde binde seg på regulativ og for lang oppsigelsestid. Stemningen var også for dette standpunkt og sporveisreparatørene ble stående på 14 dages oppsigelse og Jern- og Mets lønnsforhold.

En lønnsoversikt fra 1920 til 1936 ser slik ut:

	Laveste lønn.	*Høyeste lønn.*
1920	2,29	2,92
1921	2,18	2,71
1922	1,95	2,29
1923	1,83	2,21
1924	1,75	2,16
1926	1,76	1,98
1926	1,50	1,60
1928	1,39	1,58
1931	1,32	1,50
1932—35	1,27	1,44
1936	1,27	1,50
1937 (Gruppe A)	1,50	1,61
1937 (Gruppe B)	1,41	1,52

Den vesentligste kompensasjon fikk man først i 1920, men man fikk ikke beholde den stort mere enn ett års tid. Først plukket kommunen dyrtidstillegget bort, og i 1921 ble 25 % av den ordinære lønn omgjort til dyrtidstillegg.

I 1937 og 1938 fikk foreningen hovedforhandler, noe man dro fordel av, og i 37 fikk man lønnen omlagt til årslønn. Man gikk da samtidig over til 3 måneders oppsigelse.

Den tidligere tariff bygget som før nevnt på Jern og Mets minstelønnsprinsipp. Til 1936 var minstelønnen kr. 1,16 for fagarbeidere pluss personlige tillegg. I 1936 var der hele ni forskjellige timelønninger for fagarbeidere. I 1937 fikk kommunearbeiderne 7 % tillegg. På grunn av de mange forskjellige lønnssatser som eksisterte for sporveisarbeiderne ble man enig om en ens grunnlønn på kr. 1,51 for fagarbeidere og kr. 1,41 for hjelpearbeidere. Kr. 1,51 var altså den høyeste fagarbeiderlønn som man fikk trukket alle opp på og 1,41 var den høyeste timelønn for ikke-faglært arbeider. Alle de øvrige ble trukket opp til det. Minimumstillegget ble 7 % for de som lå på toppen, stigende til 37 % for de som lå lavest. Imidlertid var der en del som på grunn av inndelingen kom i gruppe B som burde stått i gruppe A. Der ble forhandlet for dem etterpå og man fikk det regulert slik at man etter et par års forløp hadde fått plasert samtlige fagarbeidere i gruppe A.

Under hele okkupasjonen ble det ingen anledning til ordinære tarifforhandlinger. Foreningens tillitsmenn konsentrerte seg i denne perioden om forhandlinger med bedriftens «norske ledelse». En oppnådde bl. a. å få trukket de fleste reparatører opp i Kl. A.

Da maksimal-timelønnen under krigen var låst, opptok foreningen forhandlinger med administrasjonen om akkordarbeide. Sommeren 1942 ble de første normalplaner og stykklister utarbeidet og akkordarbeide tok til ved sporvognsverkstedet. Senere er det utvidet til å omfatte bussverkstedet, baneavdelingen og de mannlige vognvaskere. Akkordarbeidet er blitt utviklet videre og man nærmer seg nå 50 % av folkene

på akkord. Man kan regne med en gjennomsnittlig akkordfortjeneste på ca. 35 %.

Det drives i disse dage forhandling mellom administrasjonen og foreningen om overgang til tidstuderte akkorder etter retningslinjer i overenskomst mellom L. O. og Arbeidsgiverforeningen.

I 1942 fremmet administrasjonen forslag om innførelse av bassystemet. Ved forhandling i lønnsutvalget oppnådde man enighet om instruks og en godtgjørelse av 12 øre pr. arbeidet time.

I 1946 fikk faglærte arbeidere en begynnerlønn på kr. 1,58 og ikke-faglærte 10 øre mindre.

Ved tariffrevisjonen i 1948 fikk maskinsnekkerne et tillegg på 20 øre timen i den tid der arbeides på maskin. Sjåfører i nattarbeide uten avbrudd blir gitt fri neste dag til kl. 13 med betaling i hviletiden som faller inn i den ordinære arbeidstid. Læregutter med ½ års forskole ble gitt ½ års og fagskole 1½ års fradrag i læretiden. Skoletiden ved teknisk aftenskole kommer til fradrag i arbeidstiden uten fratrekk i lønn. De som har arbeidet på annet verksted gis fradrag for den tid de har arbeidet i faget.

De mannlige vognvaskere ble flyttet opp i lønnsklasse B for verkstedsarbeidere. Dette utgjør en vesentlig lønnsforhøyelse. For de kvinnelige vognvaskere støter man på motstand mot prinsippet «lik lønn for likt arbeide».

KAMP: Da den 6-årige overenskomst som ble vedtatt i 1911 skulle revideres i 1917 førte det til en 9 ukers streik som imidlertid ikke berørte sporveisreparatørene. Under streiken overtok som tidligere nevnt kommunen sporveien og der kom i gang nye forhandlinger og ny tariff ble vedtatt.

I 1919 fikk man en tre ukers konflikt på verkstedet. Den var sterkt lokalbetonet og skyldtes arbeidernes misnøye med verkstedsledelsen. Forbundet — Jern og Metall — nektet å godkjenne konflikten. Da arbeidet ble nedlagt ble der tatt inn streikebrytere til 40 kr. natten, men resultatet var skrøpelig, der ble stadig færre vogner i drift. Det begynte å bli tale om at trafikkpersonalet skulle gå til sympatistreik. Dette førte til at formannskapet nedsatte en komité til å undersøke forholdet. Resultatet ble at konfliktspørsmålet ble løst ved en overflytting av den der var misnøye med, til en annen avdeling.

I 1920 hadde reparatørene ½ års overtidsstreik. Dette skyldtes at overtidsprosentene ble utregnet etter den relativt lave grunnlønn. Streiken førte fram til tilfredsstillende regulering.

I 1920 deltok reparatørene i storstreiken som varte i 10 dager.

Den store konflikten kom i 1926.

Etter avslutning av den første verdenskrig var lønningene stadig gått nedover, som det også fremgår av lønnsoversikten. Under tariffforhandlingene i begynnelsen av 1925 krevet kommunens forhandlere 10 % lønnsreduksjon og foreslo strøket bestemmelsen om lønn de tre første dagene under sykdom og 50-prosentbestemmelsen for vaktene på søn- og helligdager. Kommunen var tydelig på offensiven. Meklingsmannens forslag gikk imidlertid ut på prolongasjon med visse forandringer. Når indeksen for leveomkostningene falt under 250 skulle det ligge i kommunens hånd helt eller delvis å inndra ⅔ av det gjeldende dyrtidstillegg. Noen måneder før tariffen løp ut falt den siste rest av dyrtidstillegget bort.

I begynnelsen av 1926 ble der forhandlet om ny tariff. Kommunens representanter fremmet et forslag om lønnsreduksjon som for den faste vognbetjening innebar et nedslag på kr. 500 pr. år, for reservebetjeningen kr. 300 pr. år, *for verkstedsarbeiderne gjennomsnittlig 25,5 øre pr. time og for banearbeiderne gjennomsnittlig 24 øre pr. time.*

Forslaget betød også forringelse av andre opparbeidete rettigheter.

Nå var der jo også foretatt reduksjoner i tariffperioden. Regnet man dem sammen med den nå foreslåtte ville den prosentvise reduksjon for de enkelte grupper stille seg slik: den faste vognbetjening 19,15 %, reservene 20,48%, vaskebetjeningen 18,80 %, *verkstedsarbeiderne 20,46% og banearbeiderne 20,80 %*.

Kommunens forhandlere fremholdt at prisindeksen var falt. Det faktiske forhold var at prisindeksen bare var falt 12,5 % fra desember 1924 til desember 1925. Dertil kom at grunnlønnen for de bergenske sporveisfolk lå kr. 700 under grunnlønnen i Trondheim og kr. 900 under grunnlønnen i Oslo.

På denne bakgrunn ga sporveisfolkene i begynnelsen av februar sine forhandlere fullmakt til å avvise etthvert forslag som innebar reduksjon. Kommunen brøt forhandlingene og sa opp plassene til 2. februar og ville etter oppsigelsesfristens utløp opprette et regulativ for lønns- og arbeidsvilkår. Lønnsregulativet ble sendt arbeiderne enkeltvis med det ultimatum at den som ikke opptok arbeidet igjen på de betingelser regulativet ga, ville bli ansett som sluttet i sporveiens tjeneste. Streikekomitéen fikk overlevert de tilsendte regulativer.

Saken gikk til mekling og forbud mot arbeidsstans ble nedlagt. Under meklingen viste kommunens representanter den samme steilhet, det var de som forlangte meklingen avbrutt. Arbeidsstans inntrådte den 9. februar. Streiken varte til 5. juni. Et par meklingsforsøk ble gjort under kampen, men de førte ikke fram.

Det ble en bitter kamp, kanskje den bitreste og hårdeste noen norsk kommune har ført mot sine folk. Der ble inntatt streikebrytere, de ble helt ukyndig satt på vognene og gjorde trafikken usikker. Publikum reagerte og stemningen ble enda bitrere da det borgerlige bystyreflertall mobiliserte politi og rettsvesen mot de streikende. Under de heftige sammenstøt som oppsto ble mange sporveisfolk og mange andre bergensere arrestert, trukket for retten og dømt til bøter og fengsel.

De øvrige kommunale arbeidere og funksjonærer og også andre arbeidergrupper viste sporveisfolkene sin sympati ved innsamlinger og på annen måte. Men sporveisfolkene ble stående alene i kampen. Det press fra den øvrige organisasjon, som kunne betydd noe, ble ikke satt inn. Heller ikke vant man gehør for det landsomfattende krav om at avslutningen av storlockouten som pågikk samtidig, skulle forbindes med en avslutning av sporveiskonflikten. Presset ble til slutt for sterkt, men sporveisfolkene kjempet tappert og lenge. Den 25. mai behandledes et nytt forslag av riksmeklingsmannen. Det gikk ut på at 150 mann skulle tas inn straks og 40 før september. Streikebryterne skulle bli værende. Forslaget ble forkastet med stort flertall.

Gjennom underhåndskonferanser som ble holdt ble imidlertid grunnen lagt for avblåsing av kampen. Opphavet til disse underhåndskonferanser var boktrykker E. Henriksen som gjorde henvendelse til vara-ordfører Fasmer og disse forklarte streikekomitéen at der var punkter i meklingsmannens forslag som hadde vært misforstått. I en konferanse

som kom i stand lovet Fasmer å gjøre alt for at samtlige streikende skulle bli gjeninntatt, 175 straks, eksklusive vaskebetjeningen, og resten meget hurtig etter konferanse med sporveisstyret. På disse løfter ble meklingsmannens forslag vedtatt den 28. mai.

Det ble meget snart klart at løftene ikke holdt, og Fasmer erklærte da at han ikke hadde lovet noe som varaordfører, han hadde bare konferert som privatmann. Direksjonen opplyste snart at man ikke en gang kunne ta de 150 mann som var omtalt i forslaget, fordi der i dagene før arbeidet ble gjenopptatt var tatt inn ytterligere 11 streikebrytere. Tallet ble 139.

Der bør nevnes at under streiken sendte sporveisfolkene kommunen et forslag om at de ville overta sporveien. Kommunen hadde jo alltid benyttet det argument at sporveien var en underskuddsbedrift som ikke maktet betale høyere lønninger, og arbeiderne mente at kommunen burde være tilbøyelig til å skille seg av med et slikt smertensbarn. Men det ville kommunen ikke.

Ca. 100 av de gamle sporveisfolk ble ikke gjeninntatt. Det skapte en bitterhet som det tok årtier å overvinne, og det tok også års arbeide fra organisasjonens side å få presset inn en del av de som ble satt utenfor. Utallige forhandlinger og konferanser ble holdt med direksjonen og en for en fikk man de ikke-gjeninntatte inn på arbeidsplassen. Ikke alle. Noen søkte annet arbeide, andre forlot landet fordi der ikke var arbeide å få. Ennå finnes der ikke-gjeninntatte sporveisfolk. I 1927 ble der anlagt arbeidsrettsak mot sporveien i anledning gjeninntakelsen. Men retten ga sporveien medhold i at den hadde hatt «saklige grunner» for ikke-gjeninntakelsene.

Streikens ettervirkninger ble større enn dette. De mange som var blitt inntatt under streiken ble betraktet først som en trussel, siden som et usikkerhetsmoment og alltid som en svakhet som hemmet organisasjonens slagkraft. Dette usikkerhetsmoment skapte en forsiktighet og tilbakeholdenhet som kommunen utnyttet. I det følgende år førte det til at sporveisfolkene godtok 9 % lønnsreduksjon, i 1928 5 %, i 1932 4 % o. s. v.

Forholdet til de som var inntatt under streiken måtte omsider reguleres. De hadde i en overgang dannet sin egen forening og da landet ble okkupert i 1940 fant en det riktig å ta dem inn i foreningen. En ville ikke risikere at de gle inn i nazistenes rekker.

GRUNNLAGET for fagforeningens virke er å bedre medlemmenes lønns- og arbeidsvilkår. Men gjennom dette arbeidet utvikles samfølelsen med andre grupper arbeidere, klassebevisstheten vokser, trangen til stadig større viten og større innsats for det felles beste. Samtidig vokser forståelsen av at fagforeningen ikke bare er en sammenslutning til vern om medlemmenes økonomiske interesser, men et organisk ledd i den bevegelse som bærer landets økonomiske og sosiale liv og også er kallet til å lede det politiske liv: arbeiderbevegelsen.

KLASSEFELLER i nød og klassefeller i kamp har aldri forgjeves appellert til sporveisreparatørenes solidaritetsfølelse. Nye sosiale tiltak har alltid kunnet regne med deres interesse og offervilje. Fra 1919 til i dag har foreningen vist sin samkjensle med arbeidere hjemme og ute.

Allerede det året foreningen var stiftet ble der ytet økonomisk støtte til trakasserte Jørpelandsarbeidere og til streikende i Odda. — Det er ugjørlig å nevne alle de kjempende grupper der ble bevilget penger til i de kommende år. Det ville næsten være å regne opp alle som har vært ute i konflikt: telefonarbeidere og bakere, sildearbeidersker, bidragsarbeidere, syersker, sjokoladearbeidere i Bergen, streikende i Drammen, kjemiarbeidere i Odda, veiarbeidere i Fana, garnfabrikkarbeidere i Spjelkevik, skogsarbeidere på Østlandet, Rørosarbeidere.

Foreningen sluttet seg også til aksjoner som tok sikte på å bedre andre gruppers kår, boikottet bedrifter som benyttet uorganisert arbeidskraft eller trakasserte sine arbeidere. Snart gjaldt det trykkerier, snart smørfabrikker, møbel- og tekstilfabrikker, kjøttforretninger. Den støttet sosiale og økonomiske tiltak, kooperasjonen, kampen mot tuberkulosen, badesaken, Kunst for Folket, arbeidernes idrettsbevegelse, barnebevegelse og ungdomsbevegelse. Den lot sin stemme høre til fordel for de arbeidsløse og forsorgsunderstøttede.

Etter storstreiken i 1921 kom en stor del av de streikende industriarbeidere ikke inn igjen på sine arbeidsplasser. Til støtte for dem gikk foreningen i lang tid med kr. 7 i kontingent pr. uke.

Klassefeller utenfor landets grenser har heller ikke kalt forgjeves på sporveisreparatørenes solidaritetsfølelse. I 1920 samlet de inn penger til fengslede amerikanske sosialister, og i de følgende år deltok de aktivt i hjelpearbeidet for Russland. De var med på boikotten av amerikanske varer som en protest mot dommen over Sacco og Vanzetti, og de samlet inn penger til forfulgte tyske arbeidere, de bevilget, samlet inn penger og ila seg ekstrakontingent til de spanske demokrater.

Solidaritetsarbeidet fortsatte med den økonomiske støttekampanje under krigen og med deltakelse i landsinnsamlingen til krigens ofre etter krigen, til barnehjelpen i Norge, til jugoslaviske og spanske barn og til Europahjelpen. Til Barnehjelpen alene ble der samlet inn kr. 2104 blant sporveisreparatørene.

DELTAKELSEN i særlig de internasjonale solidaritetskampanjer forutsatte en politisk interesse og en politisk modenhet hos medlemmene. Og politisk liv har der også vært i Sporveisreparatørenes forening fra den like etter starten for første gang gikk inn i D.N.A.'s avdeling i Bergen, Bergens Arbeiderparti, og sommeren 1919 tegnet de første aksjer i «Arbeidet».

I 1920 reistes spørsmålet om å «oppta politikk i foreningen og at man fikk i gang en skole, idet dette ville anspore medlemmene mere enn de rent faglige spørsmål».

Saken vakte livlig interesse. At tanken om sosialistisk skolering fenget, viser alle de bevilgninger som er foretatt gjennom årene til medlemmenes deltakelse i kurser og skoler, til inkjøp av litteratur og til støtte av opplysningsvirksomhet. Der ble også holdt politisk foredrag på møtene, hvor dagens omdiskuterte spørsmål ble debattert.

En sak som har vært omfattet med sterk interesse er arbeiderklassens enhet. Enhetstrangen har alltid vært sterk blant sporveisreparatørene. I april 1920 rettet foreningen en henstilling til L. O. om å øve sin innflytelse på de tre arbeiderpartier for å få dem til å danne enhetsfront ved stortingsvalget. Og foreningen fulgte denne saken i de kommende år. I februar 1926 hilste foreningen L. O.'s initiativ til å danne et enhetsparti bestående av fagorganisasjonen og de tre arbeiderpartier og henstillet at der måtte bli sammenkalt en arbeiderkongress. I oktober samme år ble henvendelsen fornyet, og da der i januar 1927 forelå innbydelse fra 12-mannskomitéen til samlingskongress, vedtok medlemsmøtet krav om at kongressen ble holdt på fritt grunnlag, og uten forhåndsbetingelser med adgang for alle retninger innen den norske arbeiderklasse og «med rett til å stemme for sådanne forslag som blir nødvendig for å forene alle arbeidere i et virkelig klasseparti».

I 1929 meldte foreningen seg på ny til DNA etter å ha vært utenfor en tid. Medlemsskapet ble besluttet opprettholdt i 1933, men bortfalt i 1946.

Da samlingsspørsmålet ble gjenopptatt etter krigen ble tiltaket hilset med glede av sporveisreparatørene som i en henvendelse til L. O. uttalte at: «Vi ser fram til dannelsen av ett politisk parti i kamp for arbeiderklassens kulturelle, sosiale og økonomiske interesser.» Ut fra dette syn bevilget foreningen valgbidrag til begge arbeiderpartier i

1945. I 1946 gikk foreningen inn for DNA's sentralstyres beslutning i samlingsspørsmålet og henstillet til begge partier å «vise ærlighet og oppriktighet ved forhandlingene så en samling kan komme i stand snarest». Også i 1947 fordelte foreningen sin valgbevilgning på de to arbeiderpartier.

Den stilling sporveisfolkene var kommet i etter streiken i 1926 bidro i vesentlig grad til å styrke enhetstrangen. Sporveisreparatørene visste at enhet betød styrke. Det spillet en rolle når foreningens medlemmer så sterkt gikk inn for arbeiderpartienes valgkamp ved kommunevalget og bl. a. påla seg ekstrakontingent ved siden av bevilgningen.

— — —

De skarpe brytninger i bergensk fagbevegelse som fulgte med konflikten i «Arbeidet» virket også i Sporveisreparatørenes forening. Konflikten brøt ut i mars 1930. Streikens årsak var at typografene ikke fikk sin lønn utbetalt i rette tid. Blokaden som ble i gang satt vakte sterk motstand blant de fagorganiserte arbeidere i Bergen. Situasjonen ble særlig skjerpet ved det innhold avstemningsseddelen til fagforeningene fikk. Det het på den:

«I henhold hertil kan intet medlem av fagorganisasjonen være medlem av «Arbeidet»s bladstyre eller kommunistpartiets styre og dette styres politiske og faglige underutvalg.»

Bestemmelsen kom til å omfatte medlemmer av nær sagt alle fagforeninger i Bergen. En senere henvendelse bestemte at de som ikke var enig med L. O. eller ikke svarte, satte seg selv utenfor organisasjonen. De var ekskludert.

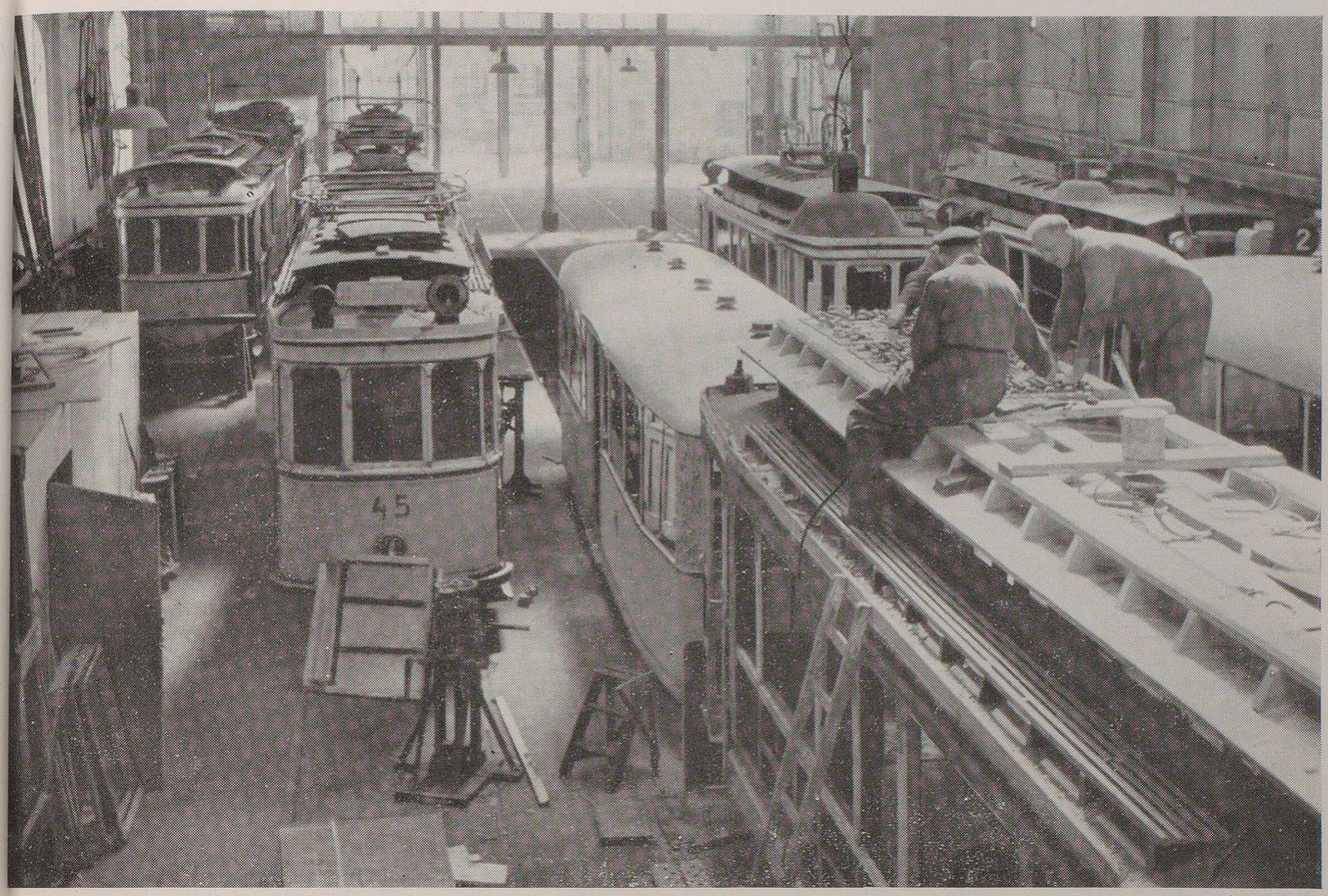
Foreningen som sådan ble stående i forbundet, men en del medlemmer ble satt utenfor og stemningen ble meget opprevet. I 1931 falt der høyesterettsdom i de saker som de ekskluderte hadde anlagt for å få eksklusjonene kjente ulovlig. De ekskluderte vant saken. Etter det besluttet hovedstyret i 1932 at alle mindretallsgrupper var medlemmer av forbundet, med fritakelse for kontingent i den tid de hadde vært utenfor. — Først i 1933 var man igjen samlet.

Sporveisreparatørenes forening gjorde i disse årene gang på gang sin innflytelse gjeldende for at den faglige samling skulle bli gjenopprettet ved at alle ekskluderte ble gitt adgang til å komme inn igjen i forbundet.

Foreningen fulgte med og sa sin mening i alle viktige faglige og politiske spørsmål. Den reagerte sterkt mot bonderegjeringens proposisjon om tukthusloven og gikk inn for de som ble dømt for å bryte loven, mens den tok avstand fra fagopposisjonen.

Da lønnsstopploven kom etter krigen henstillet foreningen til regjeringen å trekke proposisjonen tilbake: «Stabiliseringen har vår sympati», heter det i en uttalelse, «men den forutsetter at priser og lønninger bringes i rimelig forhold til hverandre.»

To viktige spørsmål ble behandlet etter krigen. Når det gjaldt inntakelse av tidligere N. S.-medlemmer ved sporveien, tok foreningen



Interiør fra Vognhallen.

det standpunkt at så lenge der fantes ledige folk på Arbeidskontoret som hadde vist god nasjonal holdning burde de ha fortrinnsrett ved inntakelse.

Det annet spørsmål var stillingen til det fascistiske diktatur i Spania, som vedble å bestå etter at Hitlerfascismen var slått. Foreningen gjenopptok sin solidaritetsbevegelse for det spanske folk, samlet inn penger og gjorde henvendelse til regjeringen med krav om at forbindelsen med det fascistiske styre i Spania skulle brytes.

Brytningen har ofte vært sterke i foreningen i de 30 årene, men gjennom dem er medlemmenes politiske bevissthet blitt skjerpet og formet, og denne bevisstheten hos de enkelte gjør fagforeningene til det betydningsfulle ledd i arbeiderklassens kamp og i samfunnet som de skal være.



MEDLEMMENE av Sporveisreparatørenes forening deltok aktivt i motstandsbevegelsen under krigen, på alle de områder det var mulig å delta. Og de sluttet alle mannjevnt opp under den økonomiske støttebevegelse for de som ble arrestert eller måtte gå i dekning. Således ydet medlemmene kr. 2 pr. måned i fast bidrag til dette. Den nasjonale front var sterk blant reparatørene, bare 1 mann gikk over til nazistene. Etter krigen ble han ikke værende ved sporveien.

Det var en samstemmig oppfatning blant medlemmene at tyskerne og nazistene måtte bekjempes ved passiv og aktiv motstand. Forbindelsen med naziledelsen i samorganisasjonen ble sabotert, foreningens tillitsmenn ble stadig innkalt dit for å stå til rette for at samorganisasjonens skrivelser ikke ble behandlet.

Det illegale arbeide krevet ofre. Sporveisreparatørenes forening mistet et av sine medlemmer under krigen: Reidar Olsen. Reidar Olsen var et fremtredende medlem av sabotasjeorganisasjonen i Bergen og var med i det illegale arbeide fra det tok til. I november 1944 var motstandsbevegelsen på sitt høydepunkt og Gestapo satte alt inn på å komme den til livs, og først og fremst ville man knekke sabotasjeorganisasjonen, som da arbeidet meget effektivt. Det lyktes å rive opp organisasjonen og Reidar Olsen var en av de første som ble tatt. Like motig og hard som han var i det farlige arbeide, viste han seg overfor Gestapo. Han ble drept av tyskerne i Veiten samme dagen som han ble arrestert. — Der er reist ham en minnetavle i bedriften.

En rekke andre medlemmer ble også enten arrestert eller måtte gå under jorden. Svein Monsen og C. Furuskjegg endte i tysk konsentrasjonsleir, men kom vel tilbake igjen ved krigens slutt. L. Zachariassen og Alex. Skogland ble sendt til Grini og Bardufoss.

Da Gestapo foretok sin rassia hos foreningens sekretær Malvin Torgersen, tok tyskerne de papirer og protokoller som befant seg i hans hjem. Dette har skapt et stort hull i foreningens arkiv. Selv kom Torgersen seg unna i den 11. time. Han dro til England og kjempet i flyvåpenet der.

F. Fotland deltok i Hjemmestyrkene og Alf Erstad og A. Helland var med i Bjørn West.

FØRST når lønns- og arbeidsvilkår blir så rimelige at der blir overskudd av tid og krefter, kommer fritidsbeskjeftigelsens og hobbienes tid. Da blir der også høve til praktisk innsats for å løse sosiale spørsmål for medlemmene.

Utviklingen av medlemmenes særinteresser henger nøye sammen med bedringen i arbeidstid, ferieforhold og lønnsforhold. Hvordan skulle også sporveisreparatørene få tid til å drive idrett, sang, musikkøvelser, hvordan skulle de få tid til reiser, hytteturer, når arbeidstiden var 10—12 timer?

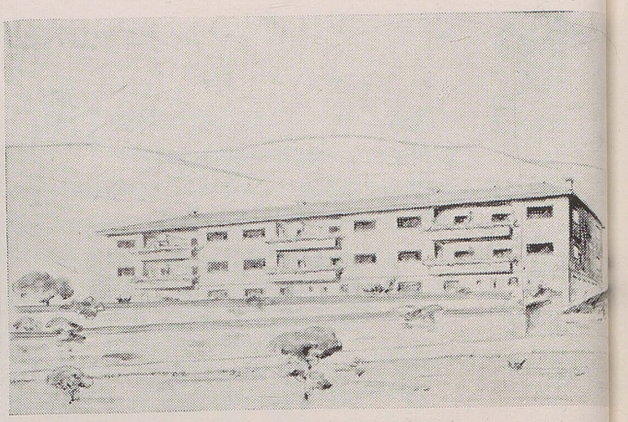
I 1919 ble 8-timersdagen gjennomført i kommunen. I 1916 hadde reparatørene 9 dagers ferie, hvis de var begynt i bedriften 1. juli året før. I 1920 ble ferien 12 dager for de fast ansatte. Fra 1937 fikk de, sammen med de øvrige kommunearbeidere, 3 ukers ferie.

Sikkerheten for hjelp under sykdom bidrar også til å frigjøre trangen til fritidsbeskjeftigelse. En syke- og dødelade hadde eksistert ved sporveien helt fra 1898. Den gikk inn da kretssykekassen begynte å virke. I 1922 ble Sporveisreparatørenes medisin og hjelpekasse stiftet. Den ytet hjelp ved sykdom, fødsler og død.

Lovene er senere revidert.



A.s Ibsensgt. 16–28.



Fell

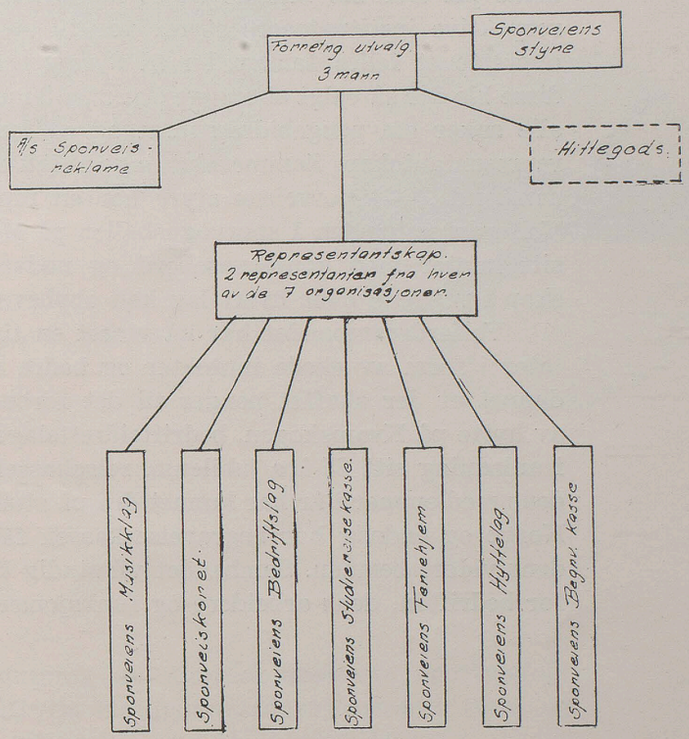
HUS: I oktober 1919 drøftet et møte av sporveiens verkstedsarbeidere husspørsmålet. En del av medlemmene var husvill, andre bodde i leiligheter som grenset til sunnhetsfarlig. Henvendelser til leiegårdskontoret hadde vist seg resultatløse. Møtet nedsatte en komité, bestående av K. B. Kristensen, A. Pettersen og P. Dømbe som skulle undersøke hvordan det ville ligge an med et byggeforetagende. Resultatet av undersøkelsene og arbeidet var at kommunen stillet til disposisjon gratis tomt på Kronsminde. Man fikk 90 % byggegaranti og inntil 40 % avskrivning. 10 % skulle skaffes av medlemmene. Byggeselskapet ble konstituert 15. juni 1920 som A.s Sporveiens Byggeselskap, med 19 aksjonærer og en aksjekapital p. kr. 13 200, fordelt på 132 aksjer. Formannen i det første styre var K. B. Kristensen. Grunnarbeidet kom i gang i juli 1922. Innflyttingen fant sted i januar 1924. Husleien ble fastsatt av boligrådet. Der ble 36 leiligheter og 2 butikker. Husene var solide, leilighetene rummelige.

I årenes løp foregikk betydelige fraflytninger og folk utenfor etaten kom inn i husene. De utgjorde til slutt flertallet av leieboerne og fra 1. juli 1948 fikk byggeselskapet et nytt navn: A.s Ibsensgate 16—28.

Høsten 1945 startet medlemmer av Sporveisreparatørenes forening et nytt byggelag: «Fellesbygg». Laget besto av 21 medlemmer og meningen var å skaffe tomter til samtlige og få igangsatt bygging. Men visse ting gjorde at laget våren 1946 meldte seg til Bergens Bolig- og Byggelag (BOB) som datterselskap av dette. Medlemstallet var da øket til 50 medlemmer som tegnet seg for hver sin aksjeleilighet. Siden har laget samarbeidet med BOB om bebyggelse av tomter på Landås. 33 leiligheter er under bygging i to blokker. De ventes ferdig til innflytting i løpet av våren 1949. Leilighetene er ved loddtrekning fordelt blant de medlemmer som vil sette seg inn for dem. Leiligheter for resten av lagets medlemmer ventes påbegynt på Landås i år.

Styret består i år av Alex. Skogland, formann. Karl Rognø, kasserer. Arthur Tvedt, sekretær. Ivar Larsen, viseformann og Haakon Johannesen, styremedlem.

Organissasjonsdiagram
for
Sporveiens Velferdssamband



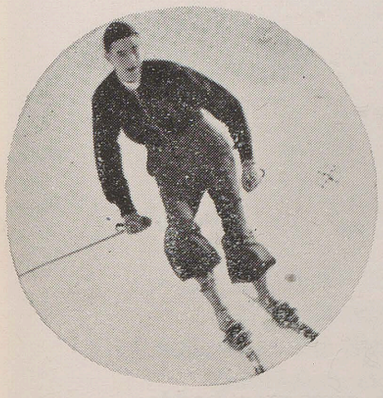
VED en bedrift som Bergens Sporvei, med en samlet arbeider- og funksjonærstab på ca. 450 personer, er det klart at der er mange særinteresser utenfor arbeidet. For vognbetjeningen er det ofte vanskelig å kunne dyrke disse interessene, arbeidstiden stiller seg hindrende i veien. Men til tross for de vansker arbeidstiden skaper, særlig for vognpersonalet, men undertiden også for medlemmer av Sporveisreparatørenes forening, drives der et intenst kulturarbeide ved bedriften. Der er 7 lag, representerende de forskjellige interessegrupper som sporveisfolkene kan tilslutte seg for å dyrke sine hobbier: musikklag, sangkor, bedriftslag for idrett og sport, studiereisekasse, feriehjem, hyttelag og begravelseskasse. På hver sitt felt har disse lagene og kassene skaffet medlemmene store fordeler.

Vi vil komme tilbake til de lag som har sitt utspring hos sporveisreparatørene. — En svakhet ved disse lagene var at de lenge virket enkeltvis uten å ha kontakt med hverandre. Det hendte at der oppsto konkurranseforhold når det gjaldt å skaffe penger til de ymse formål. Bedriftens ledelse har ofte stillet seg velvillig med bevilgninger, men det var ofte vanskelig å yte hver enkelt rettferdighet. Og skulle man lage

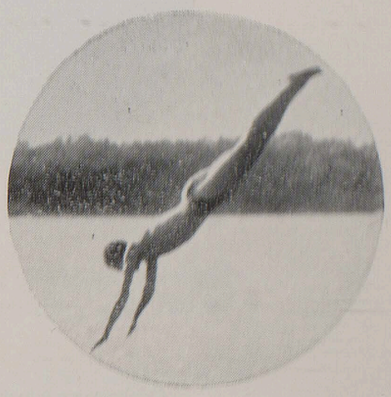
arrangements for å skaffe midler, så var også konkurransen der. Tilstellinger kunne kollidere, kort sagt, der trengtes en samordning av alle disse kulturfaktorer.

I 1947 tok Alf Kristiansen opp tanken om å danne en sammenslutning av alle lag, så en kunne få et bedre økonomisk grunnlag å arbeide på. Der ble innkalt til et møte, hvor sporveiens direktør og de respektive institusjoners styrer var til stede. Her ble man enig om å opprette et felles samband med 2 representanter fra hvert lag. Blant disse ble der så valgt et engere styre på 3 medlemmer som skulle behandle alle saker om pengebidrag m. v. og så forelegge dem for det samlede representantskap. Sammenslutningen fikk navnet «Sporveiens Velferdssamband». — Sporveiens styre har en representant uten stemmerett i Velferdssambandet. I sporvognshallen på Møhlenpris har sambandet fått sitt kontor med konferansebord og nødvendig utstyr, med innebygde skap i veggene hvor hvert lag kan oppbevare sine arkivsaker.

Velferdssambandet har nå virket en tid og kan allerede vise resultater i form av økede inntekter og bedre samarbeide. Etter at det ble dannet er der skaffet penger til det forberedende arbeide for reisning av hytte på Kvamskogen, bedriftsidrettslaget ble bevilget et større beløp i anledning sitt 25-års jubileum, reisekassen fikk et bidrag så at 13 av dens medlemmer i år har kunnet dra på studiereise rundt hele det sørlige Norge og endelig har begravelseskassen fått et beløp som skulle sikre dens videre bestående. Sambandet vil stadig bli gjort bedre, til beste både for bedriften, dens arbeidere og funksjonærer.



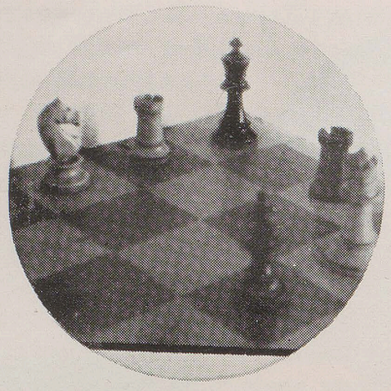




DEN første sammenslutning av idrettsinteresserte sporveisfolk fant sted 5. april 1923. Da ble Sporveisfunksjonærenes turn- og idrettsforening stiftet. Dens første formann ble Ansgar Hansen.

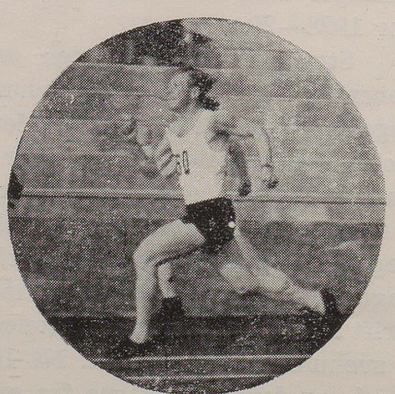
Der ble satt i gang trening på Møhlenpris skole, hvor man drev på med gymnastikk og turn. Der var også mange som drev atletsport. Noen form for konkurranse var der ikke i den første tid. — Den 12. sept. 1925 ble Sporveisfunksjonærenes sjakk-klubb stiftet. Allerede fra starten av fikk den stor tilslutning. Arnt Nilsen var den første formann, han ledet laget i mange år. Man satte straks i gang med klubbmesterskap og turneringer med andre lag. Klubben ble således nr. 2 i kretsturneringen for 1928—29.

Streiken ved sporveien satte sitt preg også på idrettsarbeidet innenfor laget. Mange medlemmer fikk jo ikke sitt arbeide tilbake, så laget fikk en downperiode. Men sjakk-klubben holdt arbeidet oppe og holdt regelmessige turneringer helt fram til 1937. Da ble begge lag sammensluttet og navnet ble Sporveiens bedriftslag. Laget sto tilsluttet Arbeidernes Idrettskrets, og deltok med heder i fotball. Det har hevdet seg særlig godt i stafettløp, friidrett og svømming. Det kan nevnes at laget vant den populære Granestafetten både i 1937 og 1939, beste bedrift i 1937 i friidrett og likeledes helt overlegen i bedriftsmesterskapet i svømming samme året. Nå begynte man å delta i bridgeturneringer også, og der har guttene fra sporveien gjort det helt glimrende.



Okkupasjonen satte en stopper for idrettsarbeidet, men man hadde en del turneringer i bridge.

Høsten 1945 ble der sammenkalt til medlemsmøte for å reorganisere laget. Senere har laget hatt bra tilslutning og kan vise til mange premier og gode resultater. I 1947 reiste Bedriftslaget til Oslo og Gøteborg på fotballturné. Kollegene fra disse to byer gjestet i Bergen ved lagets 25-års jubileum i tiden 16.—20. august 1948. — Fra verkstedsarbeiderne har laget hatt mange gode deltakere som har representert laget med heder. Går alle idrettsinteresserte inn for bedriftsidretten ved sporveien vil sikkert laget nå sitt mål: å bli beste bedriftslag i Bergen.



BERGENS SPORVEISKOR ble konstituert den 10. januar 1930 med 27 medlemmer. Ingolf Milde var korets første formann, den første dirigenten ble Sløk Hansen.

Interessen var stor i det nystartede koret, 25 prøver ble holdt i den første sesongen.

Koret var ikke gammelt før det begynte å assistere ved forskjellige tilstellinger, 1. mai-fester, 17. mai-fester, juletrefester, og i sesongen 1932—33 hadde koret sitt første besøk utenfra. Det var Oslo Sporveiskor som gjestet Bergenskoret og ble festlig mottatt. I forbindelse med besøket ble der også arrangert konsert.

To tiltak som fikk betydning for korets arbeide var beslutningen i 1933 om å avsette penger til et reisefond, og beslutningen i 1935 om å danne en kvinneforening, en støtteorganisasjon for koret. I 1936 tok koret sin første reise, turen gikk til Oslo og Trondheim. I 1937 tok koret imot innbydelse til sangerstevne og konferanse av sporveissangere i Kjøbenhavn året etter. Det store sangerstevne ble ikke av, men konferansen ble holdt. Besøket der ble kombinert med en lengere reise: Oslo—Kjøbenhavn, Lübeck—Hamburg—Rotterdam.

I 1938 ble det besluttet å skaffe koret et silkeflagg og hvert medlem et merke. Flagget, som var tegnet av Johs. Andersen, ble avslørt i 1942.

I 1941 fikk koret en ny dirigent, Bodvar Heggen, interessen øket sterkt under hans ledelse. I krigsårene utfoldet koret megen virksomhet, selv om man helst opptrådte innad, ved private arrangements. Man hadde aftenunderholdninger som innbragte koret kr. 2800,00, man hadde teateraften og prøvene var bra besøkt. — I 1944 var koret gjenstand for stor deltagelse fra utenbys kolleger i anledning krigshendingene i Bergen.

15-års jubiléet ble feiret 11. mars 1945 med konsert, som var meget vellykket.

Frihetsåret ble korets gjennombruddsår med tallrike opptredener. Ved gjentagelsen av 15-års konserten opprettedes Stasjonsmester Larsens reisefond, hvis formål er å yte samtlige medlemmer av koret økonomisk støtte under feriereiser arrangert av koret i inn- og utland. Fondet



Bergens Sporveiskor.

skulle være urørlig til det hadde nådd kr. 3000 og skulle da tre i virksomhet med utdeling av 50 % som under særlige forhold kunne økes til 60. Fondets urørlige kapital må ikke være under kr. 1000.

Ved Oslo sporveiskors jubileumskonsert desember 1945 var koret representert ved formann og viseformann og i mai hadde man Trondheimskoret som gjester. Også i 1945 mottok man solidaritetsbevis fra kolleger. Der kom gavepakker fra Danmark og Sverige.

Koret står ikke lenger tilsluttet sangerforbundet, idet man fant at der ble gjort for lite for at man skulle få delta i arbeidet, prøver og arrangements ble ikke avpasset etter sporveisfolkenes vanskelige arbeidstid. Derimot har koret knyttet båndene med de skandinaviske kolleger, og på den felles sporveissangerkonferanse i 1946 deltok Otto Rasmussen og Eilert Jacobsen.

I 1948 var koret på en strålende reise til Sverige og Danmark. Når koret er på reise og sangerferd benytter det alltid anledningen til også å drive faglige studier. Hvert besøk i en annen by utnyttes til studier av sporveisforhold og sporveisdrift.

Korets dirigenter har vært:

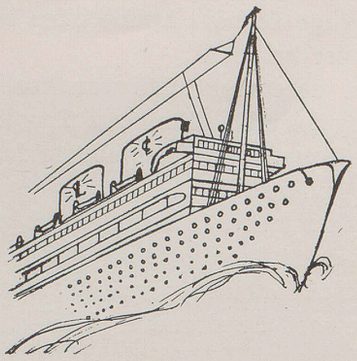
Sløk Hansen.

B. Hetlevik.

Ferd. Knudsen.

Bodvar Heggen.

Leikvoll.



Få avsnitt av sporveisreparatørenes 30-års historie forteller så meget om utviklingen til en fagmessig høytstående gruppe og om interesserte organisasjonsfolk som beretningen om studie- og reisekassen. — Kassen ble til i 1933. På et møte i april måned fremsatte Alf Kristiansen følgende forslag:

> «*Sporveisreparatørenes forening beslutter å opprette en reise- og studiekasse. Formålet er hvert år å sende tre av kassens medlemmer til inn- eller utland for å studere sporveis- og bussdrift. Kontingent 15 øre pr. medlem pr. uke. Da kassens formål er faglige studier forutsettes et mindre tilskudd fra sporveiens side. Uttagning av de tre som skal reise foregår ved loddtrekking således at de som reiste ut, utgår av loddtrekningen inntil samtlige av kassens medlemmer har hatt sin tur.*»

Den 25. oktober samme år ble det besluttet å opprette Sporveisreparatørenes Studie- og Reisekasse, og måneden etter ble lovene endelig vedtatt.

Allerede året etter kunne reisekassen sende de tre første medlemmer ut på studieferd. Turen gikk til Kjøbenhavn, Malmø, Odense og Århus. I 1935 fikk de tre neste mann sjansen og denne gang gikk reisen til Göteborg og Stockholm over Oslo. I 1936 besøkte igjen tre mann innen- og utenlandske sporveisanlegg: Trondheim, Gävle, Stockholm. I 1937 dro tre studiereisende til Holland, hvor Rotterdam og Amsterdam ble besøkt. I 1938 gikk turen til Tyskland, til Hamburg og Berlin og på tilbaketuren tok man Stavanger med. I 1939 var Helsinki hovedmålet, men reisen omfattet også besøk i Oslo, Stockholm, Åbo og Trondheim.

I krigsårene var det av gode grunner ikke tale om noen studiereise, og først i 1946 kunne man igjen få avsted et kull. Til gjengjeld reiste da hele 7 mann på studieferd til Oslo, Göteborg, Malmø og Kjøbenhavn. Det var det siste kullet fra Sporveisreparatørenes studie- og reisekasse. Nå hadde alle kassens medlemmer unntatt én reist. Siste mann kombi-

nerte sin reise med «Ran»-turen til Amerika samme høst. Han hadde tidligere arbeidet ved sporveien i Amerika og var således kjent med forholdene fra før.

I 1947 ble kassen reorganisert, så den kom til å omfatte *hele* bedriften. Det året konsentrerte man seg om den nordiske konferanse som studie- og reisekassen holdt i forbindelse med sporveiens 50-års jubileum. Her ble grunnlaget lagt for et utvidet samarbeide med andre lands organisasjoner og konferansen ga sikkert støtet til at de andre nordiske land følger etter og danner sine egne reisekasser.

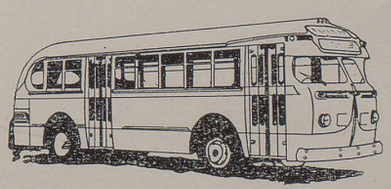
Det ble på konferansen valgt et sekretariat for «Nordiske Sporveiers og Lokalbaners Studiereisekasser» med Alf Kristiansen som formann. Styremedlemmer ble Matsen, Gøteborg og Sundell, Helsinki.

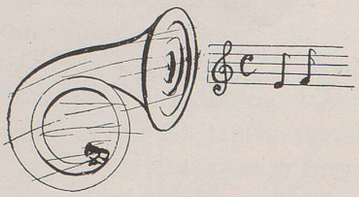
Sporveiens studie- og reisekasse, som kassen nå heter, har i dag ca. 200 medlemmer og ledelsens mål er å få 20 mann av sted hvert år, så at samtlige kassens medlemmer har fått en studietur i løpet av 10 år. Det første kullet fra den reorganiserte reisekasse ble sendt ut i år. 13 mann reiste ut i 3 kull for å besøke Trondheim, Oslo, Stavanger.

Kassen finansieres ved medlemmenes kontingent kr. 2 pr. måned, ved tilskudd fra Velferdssambandet og ved utlodninger og arrangements som ledelsen setter i gang. Reisekassens styre i år består av: Formann William Andersen, reparatørene, kasserer Oskar Stene, administrasjonspersonalet og sekretær Otto Rasmussen, vognbetjeningen.

Beretningene fra studiedelegasjonene og ikke minst de praktiske erfaringer viser for en umåtelig betydning disse studiereisene har hatt for de som får reise og for sporveien. Under ledelse av teknisk sakkyndige får delegatene sette seg inn i forholdene ved sporveien i inn- og utland, de studerer tekniske nyheter, arbeidsmetoder, arbeidsforhold, materiell og drift. De fester seg særlig ved de områder og de ting som betyr framskritt fra det man allerede har i Bergen, og deres erfaringer kommer sporveien til gode. Studiereisene viser for en sterk interesse sporveisfolkene har for sitt fag, de kompletterer sine kunnskaper, så de alltid er på toppen og kan hevde sin plass som fagfolk som er a jour med det siste og beste i faget.

Ved siden av det rent faglige utbytte gir reisene nye inntrykk, interessante opplevelser, rekreasjon. Hver delegasjon har benyttet anledningen til også å få se mest mulig av fremmede steder, å få studere andre bedrifter enn sporveien, i det hele å få tilfredsstillet sin vitelyst og trang til å lære av forholdene på andre steder.

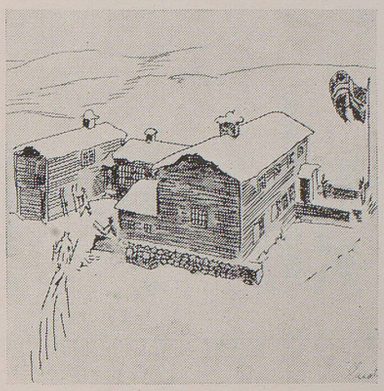




SPORVEIENS MUSIKKFORENING ble stiftet den 23. februar 1945 på initiativ av O. Nilsen og O. Bessessen. De var selv aktive amatørmusikere og mente det måtte være store muligheter for å kunne starte en musikkforening innen etaten. Både blant funksjonærene og arbeiderne var der flere «musikanter» som til dels var aktive, til dels tidligere hadde spilt et eller annet instrument. Vanskeligheten var instrumenter. Bare tre av de interesserte hadde instrumenter til disposisjon, men man fikk med seg tre andre musikk-kamerater fra SUK som var villig til å hjelpe til med foreningen til den kunne stå på egne ben. De tre nedla et stort arbeide og gjorde det mulig å assistere ved forskjellige anledninger innen etaten.

De to hovedforeninger og sporveiskoret ga bevilgninger til kjøp av noter m. v. tilsammen kr. 350. Ved en utlodning som Sporveiskoret hadde i Musikkforeningens navn i 1945 ble musikkforeningen kr. 3500 rikere.

Instrumentmangelen er fremdeles den største vanskelighet, den bevirker at foreningen står «på stedet marsj». Det er en skjebne den deler med mange andre. De fleste musikkorps i landet er på jakt etter instrumenter, dels for å kunne skifte ut de velbrukte, og dels for å kunne supplere sin mangelfulle besetning. Valutarestriksjonene gjør det hele vanskelig — instrumenter kan for tiden bare lages i utlandet. Men musikkforeningens styre er fullt av arbeidslyst og tro på bedre tider. Korpset består for tiden av 18 mann tilhørende etaten. De instrumenter som brukes eies av de respektive musikklag som medlemmene tilhører.



HØSTEN 1945 reiste Jens Espelid overfor foreningens formann A. Skogland spørsmålet om å starte et hyttelag blant sporveiens arbeidere og funksjonærer. J. Espelid eide en sportshytte som kunne egne seg som utlodningshytte, så man kunne skaffe midler til hyttelaget.

Det viste seg å være stor interesse for en hytte som kunne bli et rekreasjonssted for folkene, og der ble slått opp tegningslister for hyttelaget. 30—40 medlemmer tegnet seg. På et konstituerende møte ble det besluttet å starte «Sporveisreparatørenes hyttelag». Hvert medlem skulle innløse en aksje på 50 kroner. Dermed var startkapitalen sikret, og man kunne se seg om etter en passende tomt. Styret ble A. Skogland, formann. D. Pedersen, kasserer. Jens Espelid, sekretær.

Styret løste hurtig og på en heldig måte den første oppgaven: å skaffe tomt. Laget fikk kjøpe vel 2 mål på Kvamskogen. Dermed var grunnlaget lagt.

Materialsituasjonen stengte for det videre arbeide. Men i 1948 lyktes det det nyvalgte styre med Hans Langeland og Svein Monsen i spissen å få løst også en del av dette problemet, så i jubileumsåret tegner det bra for Sporveiens Hyttelag. En har nå reist en liten hytte med 4 sengeplasser, ovn m. m. og har påbegynt utgravning- og grunnarbeidet. Laget har i dag 50—60 medlemmer som alle er interessert i å få hytten reist så hurtig som mulig.

TILLITSMENN GJENNOM 30 ÅR

	Formann.	*Viseformann.*	*Kasserer.*	*Sekretær.*
1918:	Joachim Larsen.	Joh. Tollefsen.	Adolf Pettersen.	Sigv. Lund.
1920:	Rud. Johannessen.	—»—	—»—	A. Gjertsen.
1921:	Clemet Johannesen.	Sigv. Øen.	Lars Thorvik.	Julius Torgersen.
1922:	—»—	Joh. Tollefsen.	B. Thomassen.	Sørensen.
1923:	Alfred Gjertsen.	Eil. Johannessen.	A. Pettersen.	O. Askeland.
1924:	—»—	H. M. Thobiassen.	T. Zachariassen.	—»—
1925:	Clemet Johannesen.	—»—	—»—	—»—
1926:	Willy Pettersen.	Peder Dømbe.	—»—	A. Kristiansen.
1927:	—»—	E. Røskeland.	—»—	—»—
1927:	Clemet Johannesen.	Kr. Kristensen.	—»—	—»—
1928:	—»—	—»—	—»—	—»—
1929:	—»—	—»—	John Larsen.	—»—
1930:	Kr. Kristensen.	Monrad Monsen.	—»—	A. Skogland.
1931:	Clemet Johannesen.	—»—	—»—	—»—
1932:	Monrad Monsen.	Alf Kristiansen.	—»—	—»—
1933:	—»—	—»—	Peder Dømbe.	—»—
1934:	—»—	Lars Høydahl.	—»—	—»—
1935:	Alf Kristiansen.	Erik Røskeland.	—»—	Erl. Lønne.
1936:	—»—	Anders Tvedt.	—»—	E. Røskeland.
1937:	A. Skogland.	M. Monsen.	—»—	H. Soltvedt.
1938:	—»—	A. Kristiansen.	William L. Andersen.	—»—
1939:	—»—	—»—	—»—	—»—
1940:	—»—	—»—	—»—	M. Torgersen. (39—43).
til				
1944:	—»—	—»—	—»—	
1945:	—»—	Leonard Olsen.	Dankert Pedersen.	N. Birkelund.
(13/6)				—»—
1946:	Erl. Eriksen.	—»—	Arthur Tvedt.	Sv. Salomonsen.
1947:	—»—	Nils Birkelund.	Sverre Monsen.	—»—
1948:	—»—	H. Bentsen.	—»—	—»—
1948:	Karl Rognø.	—»—	—»—	—»—

