

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



HVA SKJER MED NSB

Om avtalen Linjegods – NSB

HVEM STÅR BAK LINJEGODS A/S?

Bak kulissene rasler pengene ...

Innenlandske transporter koster årlig over 20 milliarder kr. i Norge. En del av disse pengene er betaling for jernbanens godstransporter, og disse beløpene ønsker private transportselskaper å få hånd om. I de senere årene har ett av disse selskapene, A/S Godscentralen, stått i en stadig vanskeligere økonomisk situasjon, og skyldte ifølge VG 11/6-71 millionbeløp til NSB.

Rammeavtalen kom «helt av seg selv» våren 1970. Den ga Godscentralen en fantastisk posisjon: NSB og Norske Rutebileieres Forbund skulle kjøpe opp 24 1/2 % av aksjene i Godscentralen hver, Godscentralen ville bli kvitt gjelda, sammenslutningen ville bli et transportmonopol med kontroll over de viktigste transportgreiner og grupper, NSB skulle finansiere terminaler som Godscentralen skulle bruke osv. Hvordan kunne samferdselsdepartementet, jernbaneledelsen og storting gi sin tilslutning til dette?

Samferdselsdepartementet er ikke noe nøytralt organ, men er en del av statsapparatet. Statens oppgave i vårt samfunn er å ta vare på monopolkapitalens interesser, grupper som disponerer kapitalkonsentrasjoner mangedobbelt et norsk statsbudsjett. Blant disse finner vi olje-, bil-, skips-, bygge- og transportkonserner som ønsker å dirigere samferdselspolitikken til å bli privatkapitalorientert og vegtrafikkorientert. I alle de komiteer og utvalg som har stått for planer som Norsk Vegplan, Jernbanetransportkomiteens innstilling, Rammeavtalen osv., har næringslivets representanter deltatt.

Bak Norsk Vegplan finner vi R. F. Nordén og E. B. Olimb. Etter at denne planen var ferdig ble disse to direktører i NSB. Folk som går inn for 3-dobling av vegtrafikken innen 1990, som vil nedlegge Vestfold- og Nordlandsbanen og 90 % av de resterende stasjoner, og som vil overføre godstrafikken til veiene, – ble mao. satt til å tjene NSBs interesser.

En annen viktig årsak til Rammeavtalen og Linjegods A/S er Arbeiderpartiets samarbeidspolitikk etter krigen. I stedet for å kjempe mot kapitalkreftene har de sluppet til næringslivets folk over alt, og der ikke disse har vært representert har AP hatt sine samarbeidsvillige folk.

At Stortinget vedtok Linjegodsavtalen var på sin side ikke rart, for flertallet i Stortinget står ikke på det arbeidende folkets side, dette viste folkeavstemninga klart. Når kapitalvennelige arbeiderpartifolk og næringslivets egne representanter utgjør hovedmassen av forsamlingen må resultatet bli dårlig.

Nordén og Olimb er arbeiderpartifolk, og da regjeringen Bratteli overtok etter Borten kunne de benytte partiet og dets representanter Egil Halvorsen & Co. i Jernbaneforbundet til å gå inn for Rammeavtalen. Motstanden mot denne var imidlertid så stor blant de ansatte at forslaget måtte framlegges på en ny måte: Ved å døpe sammenslutningen for A/S Linje-

gods og ved at NSB skulle kjøpe opp flere aksjer, skulle de ansatte få inntrykk at Linjegods var en ny og jernbanevennlig bedrift. Aksjemajoriteten lå imidlertid fremdeles på private hender, og de ansatte lot seg ikke lure.

STREIKEVEDTAK OG LANDSMØTE

Oslo og Drammen distrikt av stasjonspersonalets forening varslet streik mot avtalen og krevde nye forhandlinger. Truselen mot arbeidsplassene var hovedmomentet.

På Jernbaneforbundets landsmøte i november fikk Harald Sjøms mistillitsforslag til avtalen og forbundsledelsens behandling av Linjegodssaka stor oppslutning ut over de grupper som ble berørt. Av 40 innlegg var de fleste mot avtalen og ingen roste den. De 12 innlegg som forsvarte forbundet, argumenterte med at stortinget hadde talt. 61 stemte for Sjøms forslag og 120 stemte mot. Dette var likevel et bra resultat i en forsamling der forbundsledelsen lammer all opposisjon.

Streiketruselen sto fortsatt etter landsmøtet, og NSB-ledelsen og forbundsstyret som var livredde for at avtalen skulle bli blottlagt for offentligheten gjennom en streik, måtte tilby nye uoffisielle forhandlinger.

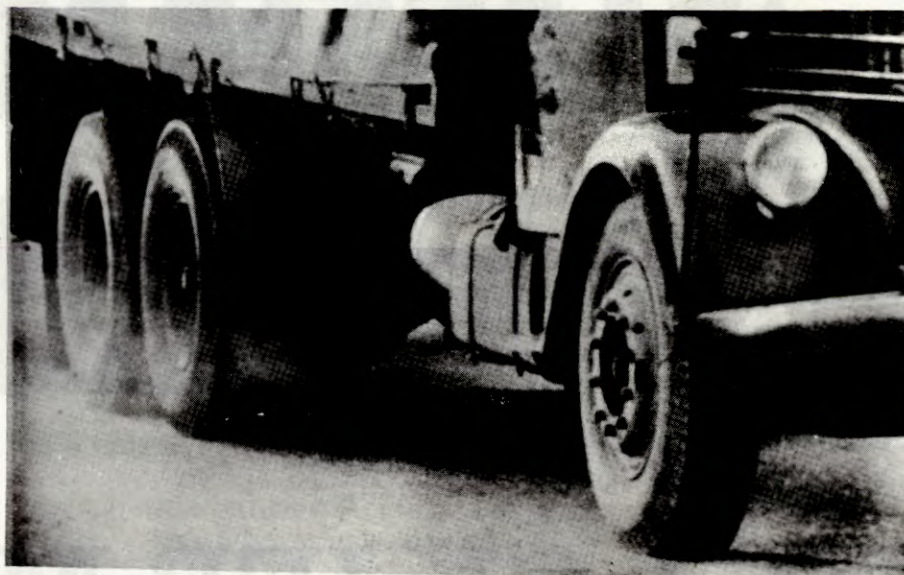
Dette var i seg sjøl en seier, for disse hadde avvist kravet om nye forhandlinger tidligere.

Natt til tirsdag den 5. mente tillitsmennene for stasjonspersonalet at de i all hovedsak hadde oppnådd å sikre arbeidsplassene og at de derved hadde oppfylt sitt mandat.

1. runde i streikeaksjonen ble avblåst. Resultatene skal nå ut til medlemmene til godkjennelse

HVA BLE OPPNÅDD OG HVORDAN STÅR SITUASJONEN NÅ

Det ser ut til at streiketruselen har sikret arbeidsplassene på de fleste stedene som var truet. Det ble lovet muntlig at NSB skal få



Bare på strekningen Tønsberg—Oslo skal 5 vogntog overføres til vegtrafikken hver dag ifølge Linjegodsavtalen. I Boka »Trafikk-krigen» har forfatterene regnet ut at vegtransport koster samfunnet 5 ganger så mye som skinnegående transport (jernbane). Fortjenestene som A/S Linjegods vil få ved å sende godset på vegene må folk betale tilbake mangedobbelt gjennom skatter og avgifter. Ulykker, støy, eksosplager, nye motorveger, ødelagte boligområder og forgiftet mat skal ramme oss i ennå større grad.

beholde ekspedisjonsstedene. Fredrikstad og Skien blir rene Linjegods-terminaler. Alnabru skal bli Linjegodsterminal når den er ferdig utbygd. Linjegods får halve terminaler i Bergen, Trondheim, Fauske, Bodø, Kristiansand, Gjøvik og Hamar. I Sandnes skal Sandnes Dampskipsselskap overta terminalen. Notodden blir NRF-terminal.

Linjegods har m.a.o. fått et stort bein innafor på jernbanen og står nå i realiteten med myndighet over NSB, som nå vil utføre transport- og arbeidsoppgaver etter *retningslinjer fra Linjegods sine regionledelser*.

En mengde godstrafikk blir ført over på vegene, noe som har konsekvenser langt ut over de ansatte ved NSB. Jernbanens materiell vil bli dårligere utnyttet og følgelig mindre regningssvarende enn før — et nytt argument for NSB-ledelsen til å redusere NSBs virksomhet.

Vil Linjegods være fornøyd med de terminaler selskapet har fått? Vi tviler på det.

En generell og alvorlig trusel henger fortsatt over hodet på de ansatte, og så lenge Linjegods eksisterer, vil jernbanen og de ansattes situasjon være truet.

Dette er historia om Linjegods til nå. La oss håpet at den ikke får bli stort lenger.

ERFARINGER FRA KAMPEN

2—3 års strid mot Rammeavtalen og Linjegods har ikke gitt store resultater. Linjegods har fått et stort bein innafor og en hånd over jernbanen. De resultatene som ble oppnådd fikk de ansatte gjennom trusel om streik. De ansatte har sett hvem som er fienden: Privatkapitalen (Godssentralen, NRF), jernbaneledelsen og ledelsen i jernbaneforbundet har stått sammen mot jernbanefolk og andre vanlige folk sine interesser.