



John L. Kamsvåg

Jernbaneforbundet og moderniserin- gen av samferdselen i etterkrigstiden¹

I 1980-årene førte Norsk Jernbaneforbund "kampen om NSB". Striden sto om to hovedspørsmål: Skulle NSB gjøres om fra en forvaltningsbedrift til et aksjeselskap? Og var det ikke på tide å satse mer på jernbanen i Norge?

Den politiske vilje til å satse på jernbanen kan langt på vei leses ut av foreslåtte og vedtatte investeringer i NSB over statsbudsjettet. Politisk strid om investeringene i etaten sammen med kampen for sidebanene og motstand mot oppsigelser, dannet bakgrunnen for at Jernbaneforbundet tok i bruk streik som samferdselspolitisk virkemiddel tre ganger på slutten av 1980-tallet. Den timelange politiske streiken i november 1987 var den første *totale* jernbanestreik i Norge siden 1920. Mot slutten av tiåret proklamerte forbundet full mobilisering mot forslag om å gjøre NSB om til et aksjeselskap.

I kampens hete falt det i pressen harde ord om Jernbaneforbundet, ikke minst om lederen, Leif Thue, selve inkarnasjonen på den kamp forbundet førte. Thue og forbundet ble karakterisert som en bremsekloss for utviklingen av en mer veldrevet jernbane her til lands.

Det kan selvsagt være fristende å drøfte hvorvidt denne betegnelsen er dekkende og god for Jernbaneforbundet i 1980-årene. Jeg vil derimot ta for meg forbundets holdning til samferdselspolitikken generelt og jernbanepolitikken spesielt, i perioden 1945-1966. Dette valget kan først og fremst begrunnes med at det var i disse årene forbundet utmeislet grunnprinsippene for sin holdning til endringer i NSB. Og det var nettopp når disse prinsippene ble utfordret i 1980-årene at det kom til konflikt i etaten. Det må legges til at jeg har forsøkt å ta en "skjult" oppfordring fra NSBs historiker på alvor - nemlig å sette søkelyset på de NSB-ansattes holdning til den offentlige jernbanepolitikk slik den kom til uttrykk gjennom fagbevegelsen.² Valget innebærer at Jernbaneforbundets syn kommer i fokus, mindre plass vies regjeringen, Stortinget og ikke minst andre aktører på det samferdselspolitiske området.

*Motstående side:
Banevokter på linje-
visitasjon, 1950-åra.
Linjevedlikeholdet var en
av de første tjenestene
ved NSB som ble rammet
av rasjonaliserings-
iveren.*

Mange historikere har sett landsmøtet i Arbeiderpartiet i 1949 som et vendepunkt. En tolkning av det nye prinsipp-programmet som ble vedtatt, var at det representerte et skifte - "den radikale sosialisme ble erstattet med en radikal moderniseringsideologi".³ Som en følge av mellomkrigstidens kriser hadde Arbeiderpartiet kommet til at arbeidsledigheten og den ujevne fordelingen av velferdsgodene bare kunne endres gjennom en storutbygging av industri. En omfordeling av ressursene i samfunnet var ikke nok. Samfunnskaka måtte kort fortalt gjøres større slik at det ble mer å fordele. Under krigen videreutviklet lederne i partiet sin tro på at målene om sosial trygghet og høyere levestandard best kunne oppnås gjennom å bygge ut vannkraft, og på basis av denne, etablere industri. Økonomisk vekst skulle skapes blant annet gjennom å satse på storindustri. Samtidig ble strukturrasjonalisering stikkordet for primærnæringene. Det skulle skapes "store og mer kapitalintensive enheter både i primærnæringene og industrien".⁴

Fikk denne "strukturelle moderniseringspolitikk"⁵ konsekvenser også for samferdselspolitikken? Det synes klart at en vellykket vekstpolitikk var avhengig av en modernisering av samferdselsapparatet. Spørsmålet i vår sammenheng blir hvilken plass jernbanen var tiltenkt i det framtidige, moderniserte transportapparatet. Arbeiderpartiet gikk inn for. For partiet ble det dessuten viktig å ha støtte for sin politikk i Jernbaneforbundet. Forbundet på sin side tok alt i 1947 mål av seg til å "prege jernbanens utvikling med sitt syn". Til grunn for forbundets engasjement lå likevel tradisjonelle faglige målsettinger - å bedre medlemmenes økonomiske og sosiale kår.

"Rasjonaliseringsgrunnloven"

NSB kom sterkt svekket ut av andre verdenskrig. Materiellet var nedslitt og delvis ødelagt. Følgelig var etatens yteevne blitt redusert sammenlignet med før krigen. Jernbaneforbundet hevdet at NSBs svekkede situasjon ikke bare skyldtes hardkjøret på etaten under krigen. Like stor skyld hadde politikerne og NSBs ledelse som hadde unnlatt å modernisere de norske jernbaner på 1930-tallet. Her spilte nok forbundet på det faktum at NSB på 1930-tallet hadde sprøytet midler inn i dampdriften og innført diesellokomotiver i stedet for en investeringspolitikk med helelektrisk drift som mål. Jernbaneforbundet kunne vise til Statens Järnvägar i Sverige som alt på 1920-tallet slo inn på en planmessig

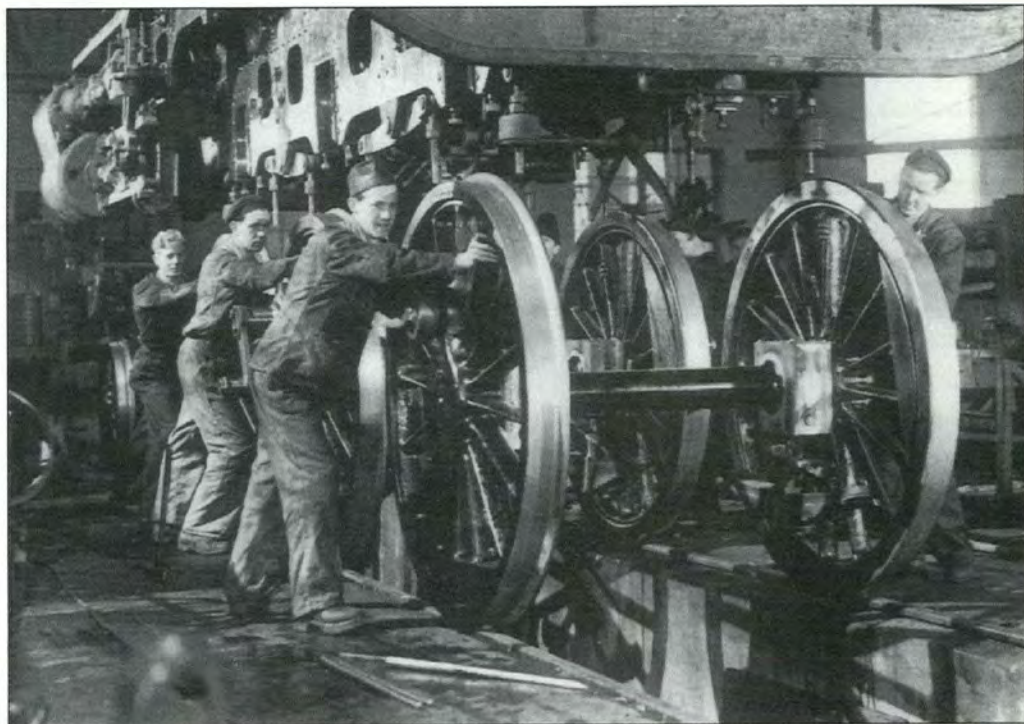
elektrifisering av sine baner. Vi skal komme tilbake til dette i en annen sammenheng.

Hovedpunktet i Jernbaneforbundets etterkrigspolitikk var at NSB måtte gjenreises for å ta sin del av transporten. Dette betydde ikke bare at etaten måtte bringes opp på nivået fra 1939, norsk jernbanestell måtte også fornyes, utvides og rasjonaliseres slik at NSB kunne løse viktige samfunnsoppgaver og ikke minst ta opp konkurransen med bilen, som i løpet av mellomkrigstiden hadde blitt stadig skarpere.

Rasjonalisering ble det store slagordet i NSB i etterkrigsårene. Jernbaneforbundet sluttet opp om dette og tok endog mål av seg til å bli en pådriver for rasjonaliseringsarbeidet i etaten. La oss se på tre eksempler på hvordan dette kom til uttrykk.

Mangel på lokomotiver var kanskje NSBs største problem de første etterkrigsårene. Å kjøpe ny trekraft viste seg umulig. Import kom ikke på tale grunnet valutamangel, og norske bedrifter var ikke i stand til å levere. Dessuten strakk Stortingets bevilgninger til NSB uansett ikke til. Løsningen på problemet ble å intensivere reparasjonene av gamle lokomotiver. Det betinget igjen økt effektivitet og

Fra NSBs verksted på Grorud i begynnelsen av 1950-åra. Mangel på lokomotiver var et stort problem for NSB i de første etterkrigsårene. Det ble nødvendig å intensivere reparasjonen av gamle lokomotiver, noe som førte til krav om økt effektivitet og produktivitet i verkstedene.



produktiviteten i NSBs verksteder. Dette var bakgrunnen for at akkordarbeid ble gjeninnført i verkstedene. Arbeiderne ved NSBs verksteder hadde siden begynnelsen av 1930-tallet nektet å arbeide akkord fordi de fryktet at det skulle slå ut i økt arbeidsledighet.

Et annet tiltak for å høyne produksjonen var innføringen av arbeidsstudier. Det skjedde i verkstedene i 1949. Tre år senere kom forbundet og NSB overens om retningslinjer for bruk av arbeidsstudier i hele etaten. Og etter hvert ble tidsstudier tatt i bruk i en rekke tjenestegrener. Forbundets linje hadde vært at arbeidsstudier måtte brukes i et samlet NSB, også i administrasjonen. NSBs ledelse var derimot skeptisk til å bruke arbeidsstudier der arbeidet ikke kunne sammenlignes med industri- eller anleggsarbeid.

Det tredje eksempelet som understreker forbundets pådriverrolle, var forsøkene på å høyne arbeidsmoralen blant medlemmene. Da det nedslående driftsresultatet for NSB i 1950 kom på bordet, oppfordret forbundet medlemmene til å gjøre en innsats for å bedre forholdene og å stille seg positiv til nye arbeidsmetoder. Blant annet måtte tjenestemennene være villige til å ta på seg arbeid som strengt tatt ikke lå under deres tjenestegren. Dette var et kontroversielt utspill all den stund det nærmest hadde vokst fram vannrette skott mellom tjenestegrenene i etaten.

En modernisering og rasjonalisering av NSB var, så lenge nye jernbaner ikke ble anlagt, ensbetydende med redusert behov for arbeidskraft i etaten. Det ble selvsagt også den vanskeligste siden av rasjonaliseringen å hankses med for Jernbaneforbundet. I 1947 krevde forbundet en såkalt *personalnormering* - for å finne ut det eksakte behov for folk NSB hadde - før man begynte å slanke mannskapet. Forbundet var med andre ord ikke sikker på om NSB kjørte med for mange ansatte. Men forbundsledelsen aksepterte likevel nokså raskt at en rasjonalisering og modernisering av NSB ville slå ut i færre ansatte. Daværende opplysningssekretær i forbundet, Egil Halvorsen, sa på landsmøtet i 1953 at forbundet ikke kunne "gå inn i dette arbeidet med skylapper". Dette landsmøtet vedtok forbundets retningslinjer for å gå med på rasjonalisering og personalreduksjoner i etaten i årene framover - det som senere fikk betegnelsen "rasjonaliseringsgrunnloven".

Utgangspunktet for "grunnloven" var at Jernbaneforbundet aksepterte at personalet *måtte* reduseres. Men betingelsen var at forbundet fikk være med på å bestemme *hvordan*

innskrenkningene skulle skje. "Grunnloven" inneholdt tre "paragrafer". Den første slo fast at rasjonaliseringen også skulle gi bedre lønns- og arbeidsvilkår for personalet. "Paragraf 2" inneholdt det gamle kravet om at NSB skulle utarbeide en oversikt over det virkelige antall ansatte etaten hadde behov for. Den tredje "paragrafen" var nei til oppsigelser. Reduksjonen av personalet måtte kun skje gjennom en kombinasjon av naturlig avgang og et regulert inntak av nye folk.

I perioden 1948-54 påpekte hovedstyret i NSB flere ganger at personaløkningen i etaten måtte stanses. Men først i mars 1954 satte styret foten ned og sendte ut et direktiv om full ansettelsesstopp. Tidligere hadde styret påpekt at antall ansatte skulle fryses fast, *mars-direktivene*



Skiftekonduktør (t.v.), overkonduktør og telegrafist (t.h.) på Dokka stasjon en gang i 1950-åra. Med de såkalte mars-direktivene fra NSBs hovedstyre i 1954 ble det innledet en vedvarende reduksjon i antallet ansatte i NSB som har vart helt fram til i dag.

innebar derimot at personalet *skulle* skjæres ned. Direktivene ble innledningen til en vedvarende reduksjon av antall ansatte i NSB som har vart helt fram til i dag.

I møtet med mars-direktivene sto Jernbaneforbundet på sin “grunnlov”. Forbundet fikk da også innflytelse på hvordan innskrenkningen skulle skje. NSB gikk med på naturlig avgang som hovedlinjen. I tillegg fikk forbundet presset igjennom at oppsigelser av stadig tjenestegjørende ekstra-personale - ikke-fast ansatte med over ett års sammenhengende tjeneste - skulle forelegges hovedstyret i hvert enkelt tilfelle. Dette ble regnet som “en betryggende garanti”, men ga vel ingen absolutt sikkerhet mot oppsigelse. Det understrekes av at forbundet kom til å legge sterk vekt på å øke andelen av fast ansatte i etaten. Jernbaneforbundet måtte imidlertid bøye seg for at sesongarbeidere kunne sies opp. Forbundet klarte heller ikke å få bukt med en utbredt praksis i etaten; sesongarbeidere som nærmet seg ett års sammenhengende tjeneste ble ofte sagt opp for så å bli tatt inn igjen noen måneder senere. Mer enn ett års sammenhengende tjeneste ga nemlig status som stadig tjenestegjørende. I sum gir dette grunn til å avlive myten om at NSB aldri har sagt opp folk.

Når det gjaldt de personalpolitiske konsekvenser av rasjonaliseringen i NSB, utformet altså Jernbaneforbundet prinsipper for å gå med på å redusere personalet. Viktigst var faglig *innflytelse* på hvordan det skulle skje og bare *naturlig avgang* som “slankemetode”.

Elektrifisering og standardisering

Hvordan stilte Jernbaneforbundets seg til konkrete tiltak for å modernisere samferdselen og dermed jernbanene i Norge i etterkrigstiden? Forbundets “hovedsatsingsområde” for jernbanen ble elektrifisering. Dette var en linje forbundet førte videre fra mellomkrigstiden, hvor motstand både mot innkjøp av de sagnomsuste Dovregubbene - kjempestore damplokomotiver - og innføring av dieseltrekraft, ble begrunnet med at elektrifiseringen av de norske jernbaner ville bli forsinket.

Som nevnt ga forbundet politikerne en god del av skylden for NSBs mistrøstige situasjon i 1945 fordi de ikke mer konsekvent hadde satset på elektrifisering i mellomkrigstiden. Dette må tolkes som et angrep på de borgerlige regjeringenes sparepolitikk i mellomkrigstiden. Fart i elektrifiseringen kom det først etter at Arbeiderpartiet overtok

regjeringsmakten i 1935, hevdet forbundet. Dette kan drøftes.

Elektrifiseringen tok på ingen måte av med Nygaardsvold-regjeringen. Først i 1940 la den fram en elektrifiseringsplan. Forklaringen på regjeringens forsiktige politikk ligger i at en storstilt elektrifisering ville krevd betydelige summer som vanskelig kunne ha blitt framskaffet uten at det hadde gått ut over andre oppgaver eller at det ble tatt opp lån og underskuddsbudsjettet etter keynesiansk oppskrift. En slik budsjettpolitikk dristet Johan Nygaardsvolds regjering seg ikke til å legge an av hensyn til balansen i statsregnskapene og det borgerlige flertallet i Stortinget. Men innenfor de rammer regjeringen trakk opp, var det tross alt rom for visse investeringer i jernbanen. Jernbaneforbundets innvending var at disse midlene ble brukt på feil "teknologi" - i stedet for damp og diesel skulle man prioritert elektrifisering, selv om det ikke ville monnet særlig mye i den store sammenheng.

Etter krigen tok Jernbaneforbundet opp agitasjonen for elektrifisering med fornyet styrke. Uten elektrifisering ville jernbanen "bukke under i konkurransen med transportmidler som bedre følger med utviklingen" - i klartekst bilen -, hevdet forbundet. Forbundet argumenterte her langs tre hovedlinjer. Elektrisitet var både billigere og renere enn alternativene diesel og kull. Dessuten var Norge selvforsynt med elektrisk energi. Ut fra dette hadde forbundet de første etterkrigsårene en klinkende klar moderniseringsstrategi. For jernbanen var det "livsbetingelse å få elektrifiseringen forsert til det ytterste ja, til grensen av det forsvarlige". Både bedriftsøkonomisk og samfunnsøkonomisk ville elektrifisering gi mest igjen. Forbundet hadde klokkeetro på at elektrifisering ville løse NSBs økonomiske problemer i det lange løp.

I 1945 la Jernbaneforbundet fram en et elektrifiseringsprogram for de norske jernbanene. I prioritert orden mente forbundet at Sørlandsbanen, Kongsvingerbanen, strekningen Oslo-Hamar, Bergensbanen, Dovrebanen og til slutt Nordlandsbanen måtte legges om til elektrisk drift. Året etter la Arbeidsdepartementet fram en 4-års plan for elektrifisering som i realiteten var en videreføring av planen til Nygaardsvold-regjeringen fra 1940. Sammenlignet med Jernbaneforbundets program manglet blant annet Bergensbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen. Etter hvert viste det seg dessuten at regjeringens plan ikke kunne gjennom-

føres i løpet av fire år - det tok 10 år før den var fullført og det første elektriske tog kunne kjøre helt fram til Stavanger.

I mellomtiden - rettere sagt i 1952 - ble det vedtatt en ny elektrifiseringsplan. I forhold til Jernbaneforbundets plan fra 1946 sto nå bare Nordlandsbanen igjen. Men det skulle ta svært lang tid å gjennomføre planen. Først i 1970 var Dovrebanen, som den sist prioriterte, lagt om for elektrisk kjøring.

Jernbaneforbundet fikk aldri fullt gjennomslag for sin elektrifiseringskampanje. Det gjaldt i første rekke *tempoet*. I tillegg ble den tidligere så utskjelte dieseldriften akseptert i kombinasjon med elektrisk drift. Etter at elektrifiseringsplanen fra 1952 var vedtatt, trappet forbundet etter hvert ned sin kampanje. Det kom ikke lenger krav fra forbundet om at elektrifiseringen måtte forseres til grensen av det som var forsvarlig. En forklaring på endringen lå nok i at forbundet innså at et forsert tempo ville krev meget store investeringer over kort tid, noe den norske stat ikke hadde penger til. Dessuten slet NSB med betydelige økonomiske problemer og voksende driftsunderskudd. Og det ble etter hvert klart at en elektrifisering ikke ville løse etatens økonomiske problemer, slik forbundet rett etter krigen hadde trodd.

Utover i 1950-åra var det, parallellt med utviklingen av privatbilismen, en svak stigning i persontrafikken med NSB. Etter at bilsalget ble frigitt i 1960, med den påfølgende store øking av antallet private biler, sank persontrafikken på 1960-tallet tilbake til nivået rundt 1950.



Standardisering var også en side av forbundets moderniseringsstrategi. Nytt materiell - vogner, lokomotiver, skinnegang og elektriske anlegg - måtte anskaffes ut fra meget strenge krav til ensartethet. Det ville lette vedlikeholdet. Blant annet kunne verksteddriften lettere legges om i fabrikkmessig retning.

Jernbaneforbundet nådde ikke fram med sin moderniseringsstrategi. Det ser ut til at forbundet mer og mer sluttet seg til Arbeiderparti-regjeringens moderniseringslinje. Satt på spissen kan vi si at for regjeringen framsto jernbanen som gårdsdagens transportmiddel, modernisering betydde veibygging og biltrafikk, samt på sikt, luftfart. Veibyging og biltrafikk framsto ikke bare som økonomisk mest gunstig, også distriktpolitisk ble en slik politikk vurdert som uovertruffen.

Striden om bilrutepolitikken

I mellomkrigstiden ble jernbanens monopol som transportbedrift - der jernbanelinjene var anlagt - brutt. Statsbanene møtte etter hvert en betydelig konkurranse fra rutebiltrafikken.

Etter krigen ble det forbundets linje at politikerne måtte skape system i trafikken til lands. Det betydde at NSB måtte skjermes for konkurranse fra private bilruter og at NSB måtte få opprette og drive bilruter som supplerte og forlenget jernbanenettet. "Nasjonaløkonomisk sett er enhver annen ordning vannvidd", skrev *Jernbanemanden* - forbundets fagblad - på lederplass. Forbundet så helst at alle bilruter i landet ble lagt inn under statlige eller kommunal ledelse. På dette feltet fikk Jernbaneforbundet på ingen måte gjennomslag for sine synspunkter.

Da Stortinget i 1947 vedtok en egen samferdselslov, karakteriserte Jernbaneforbundet dette som "et epokegjørende skritt" vekk fra mellomkrigstidens kaos og over til plan og samarbeid innen samferdselen til beste for landets økonomi. Forbundet håpet blant annet på at loven skulle lede til en annen konsesjonspolitik for bilruter. Men det viste seg raskt at private rutebilselskaper fikk konsesjon for ruter som drev parallellkjøring med jernbanen, kjøring mellom jernbanestasjoner og til og fra jernbanen. På landsmøtet i 1953 kom det derfor til uttrykk kraftig misnøye med DNA-regjeringens rutebilpolitikk. Og forbundsledelsen ble pålagt å arbeide for at NSB fikk bilruter og å påvirke regjeringen til å endre Samferdselsloven.

Høsten 1955 ble det satt ned en ny samferdselskommisjon. Først i 1959 var innstillingen fra kommisjonen ferdig. Jernbaneforbundet var misfornøyd og mente at valgfriheten og likestillingen mellom transportmidlene som var nedfelt i lovforslaget, ville føre til et overdimensjonert transportapparat i landet. Dessuten var det jernbanen som ville tape med en slik lovtekst. Forbundets alternativ var statlig styring og regulering; bare på den måten kunne hele landets transportbehov dekkes. Dessuten burde et samfunnsøkonomisk - ikke bedriftsøkonomisk - fundament legges til grunn for samferdselspolitikken.

I 1964 vedtok Stortinget en ny samferdselslov. Igjen måtte Jernbaneforbundet bite i det sure eplet. Loven innebar at den politiske styring med samferdselen ble redusert til fordel for markedsmekanismene.⁶ Loven var ikke til fordel for NSB -verken når det gjaldt bildriften eller togtrafikken. Konsekvensen var at konkurransen fra de private rutebilselskapene ble skjerpet der hvor forbundet mente at statsbanene burde ha enerett - parallelt med skinnene og i NSBs "naturlige nedslagsfelt".

Et annet eksempel på manglende gjennomslag finner vi i et forsøk på å få NSBs ledelse til å utmeisle en mer offensiv strategi for etatens bilruter. I 1925 hadde Stortinget vedtatt å sette i gang forsøk med statsdrevne bilruter. Ved prøvetidens utløp i 1928, ble samtlige av disse bilrutene gitt til NSB. Året før hadde dessuten NSB fått tillatelse til å starte bilruter i Stavanger og Trondheims-området. Etter 1945 opplevde NSBs bildrift et oppsving. Rutenettet ble utvidet og både antall reisende og godsmengden økte. Dessuten gikk bildriften med *overskudd* fram til midten av 1950-tallet.

Som et svar på at samferdselsloven av 1947 ikke svarte til forventningene, krevde forbundet at NSB skulle utarbeide en *generalplan* for bildriften. Planen måtte bygge på at landet skulle knyttes sammen av statsbaner, mens trafikken til og fra banene ble overlatt til bilruter. I den sammenheng burde etaten skaffe seg oversikt over nye ruter og eksisterende private bilruter som NSB kunne overta, mente forbundet. Det dreide seg her om ruter i NSBs "naturlige trafikkområde" - som var en direkte fortsettelse av banene eller supplerte jernbanetrafikken.

Hensikten med en slik plan var at NSB skulle utnytte samferdselsloven, overbevise politikerne om hvor viktig det var at NSB fikk konsesjoner og kunne møte sterke

motkrefter mer på like fot. Jernbaneforbundet talte imidlertid for døde ører. NSB utarbeidet aldri en generalplan for sin bildrift.

Ved siden av striden om den overordnede bilrutepolitikken, foregikk det fra slutten av 1940-tallet en intens kamp om enkeltruter. Samferdseloven av 1947 ga samferdselnevndene i fylkene myndighet til å tildele konsesjoner til private rutebilselskaper. Skulle NSB få en konsesjon, måtte den imidlertid godkjennes av Stortinget. Dette var en klar hemsko for NSB i kampen om bilrutekonsesjoner. I 1952 endret Stortinget på dette og NSB ble i utgangspunktet likestilt med de private selskapene. Men fortsatt kom samferdselnevndene til å gi konsesjoner til private bilruteselskaper - også i jernbanen "naturlige nedslagsfelt".

Stortingsmeldingen "Om samordning av samferdselsmidlene" fra 1951 tok til orde for at yrkes- og næringsorganisasjoner skulle hjelpe myndighetene med detaljer som statistikk og regnskaper og bidra til å gjennomføre Samferdselslovens bokstav. Meldingen pekte ut Norges Rutebileieres Forbund samt lastebil-, rutebil- og drosjeieernes organisasjoner som "de gode hjelperne". Jernbaneorganisasjoner glimret med sitt fravær. Men Jernbaneforbundet valgte å tolke det slik at de også skulle trekkes med i samordningen. Derfor ble Distriktsorganisasjonene - paraplyorganisasjonene for fagforeningene i de ulike jernbandedistrikter - pålagt å opprette såkalte *kontaktpunkter*. Dette var et nett av tillitsvalgte som skulle drive lokalt lobbyarbeid for å skaffe NSB konsesjoner for bildrift og hindre private bilruter som kjørte parallelt med jernbanen.

Når det gjaldt bilrutepolitikken, møtte Jernbaneforbundet mektige motkrefter. Verken Arbeiderpartiet eller de borgerlige partier hadde særlig mye til overs for forbundets standpunkter. Fra midten av 1950-tallet uttrykte da også forbundet misnøye med Arbeiderparti-regjeringens bilrutepolitikk. I tillegg framsto Norges Rutebileieres Forbund som en mektig motspiller for forbundet. Og myndighetene hadde en viss sans for Rutebileierforbundets standpunkt om at NSB burde holde seg til skinnene.

Jernbaneforbundet og Rutebileierne hadde prinsipielt ulike syn på hvordan norsk samferdselspolitikk skulle legges an. Kraftig forenklet kan vi si at Jernbaneforbundet mente at transportapparatet måtte tilpasses transportbehovet i så stor grad som mulig - det var samfunnsøkonomisk mest lønnsomt. Dette krevde statlig styring og helst offentlig

drevne bilruter. Rutebileierne, derimot, mente at konkurranse mellom private ruteselskaper om konsesjoner ville bli billigst og gi det beste tilbudet for passasjerer og kunder, landsdeler og utkanter. Det var ingen statlig, fylkeskommunal eller kommunal oppgave å drive bilruter.

Nei til nye baner

Etter 1945 ble det reist en rekke krav og ønsker om nye jernbaner rundt om i landet. Man skulle kanskje tro at Jernbaneforbundet var en varm forkjemper for ethvert nytt forslag som kunne forlenge det norske jernbanenettet. Men slik var det ikke.

De første etterkrigsårene hadde forbundet en tvetydig holdning til bygging av nye jernbaner. Selv om forbundet prioriterte å sette de eksisterende driftsbanene i stand, gikk *Jernbanemanden* i 1946 på lederplass inn for en hurtig bygging av nye jernbaner. Mot slutten av 40-årene ble tvetydigheten avløst av måtehold. Før man i det hele tatt kunne tenke på å bygge nye baner, måtte igangsatte anlegg gjøres ferdig, driftsbanene settes i forsvarlig stand og NSB rasjonalisere med tanke på lønnsomhet, slo forbundet fast.

I 1949 ble det satt ned en jernbanekommisjon som skulle vurdere banekravene. Innstillingen ble lagt fram i 1953.

Utskifting av jernbansviller på Rørosbanen på 1950-tallet. De fleste planene for videre utbygging av jernbanenettet ble skrinlagt. Isteden ble det satset på opprustning og modernisering av de eksisterende driftsbaner.



Selv om flertallet var innforstått med at de økonomiske rammer ikke strakk til både for å bygge nye baner og å modernisere de eksisterende driftsbaner, fant de likevel plass til en del nye anlegg. Jernbaneforbundet signaliserte raskt en mer restriktiv holdning enn flertallet i kommisjonen. Når det gjaldt nye baner, måtte man "ta tiden til hjelp og på rent vitenskapelig basis få klarlagt den framtidige jernbanepolitikk her i landet", uttalte forbundet. Dette var i bunn og grunn å be om at hele sakskomplekset ble lagt på is. Jernbaneforbundet fant plass bare til ett nyanlegg - Oslo Sentralstasjon.

I 1956 fikk regjeringen gjennomslag for at det ikke skulle bygges nye jernbaner. Innstillingen fra jernbanelokkomisjonen av 1949 rant dermed ut i sanden. Jernbaneforbundet hadde ikke problemer med å godta dette. Tvert imot; vi kan heller si at forbundet langt på vei fikk gjennomslag for sitt syn. Forbundets avvisning av nye baner illustreres av at et forslag om å gå inn for bygging av Nord-Norgebanen ikke ble realitetsbehandlet på landsmøtet samme år.

Hvorfor inntok Jernbaneforbundet en negativ holdning til nye baner? Det synes klart at bilens sterke framgang må ha virket inn. Veibyging og biltransport var Arbeiderpartiets moderniseringsstrategi innenfor samferdselssektoren. En sentral arbeiderpartipolitiker skal på 1950-tallet ha sagt at "om 20 år ville man betrakte jernbanetrafikken som en museumslek".⁷ Uttalelsen stammer visstnok fra Reidar Carlsen - stortingsrepresentant for Nordland 1945-61 og fiskeriminister 1946-51 - som i 1956 gikk imot alle tanker om å bygge ut Nord-Norge-banen videre nordover fra Fauske. Han ville heller satse på biler, veier og flyplasser - ikke minst av hensyn til distriktene. Det var for Carlsen en "blank meningsløshet" å fortsette med å bygge jernbaner i Norge etter at alle andre land hadde sluttet.⁸

Reidar Carlsen målbar etter alt å dømme synspunkter som sto sterkt i Arbeiderpartiet. For Jernbaneforbundet ble det derfor om å gjøre å forsvare det man hadde. Faktisk var det ikke langs skinnene, men på landeveien NSB kunne ha håp om å ekspandere. Forbundets satsing på å skaffe NSB konsesjoner for bilruter må forstås i dette perspektivet.

De stadig økende driftsunderskuddene ved NSB virket også inn på forbundets holdning. Nye baner, som aldri kunne forventes å gå med overskudd, ville bare forverre situasjonen. Dessuten innså forbundet tidlig at man ikke hadde midler til både å modernisere og bygge nytt. For

Jernbaneforbundet var valget enkelt; midlene til NSB måtte sprøytes inn i modernisering av de linjer man hadde og i nytt materiell. Nye baner fortonet seg som ønsketenkning. Med unntak av bilrutepolitikken sluttet Jernbaneforbundet seg til Arbeiderpartiets samferdselspolitikk.

“Vekk med dampen” og MR-planen

Modernisering av det eksisterende jernbanenettet ble altså hovedlinjen i norsk jernbanepolitikk i løpet av 50-tallet. Fra 1954 var “vekk-med-dampen” et hovedprogram i NSB. Det betydde at etaten tok sikte på å gå bort fra dampdriften og



Utvendig vask av elektrisk lokomotiv i Lodalen. Lokomotivpusserne var den gruppen av Jernbaneforbundets medlemmer som først og fremst fikk merke de negative virkningene av “vekk med dampen”-programmet.

over til elektrisk- eller dieseldrift. Stortinget bevilget fra 1957 penger til dette programmet. Jernbaneforbundet var naturlig nok svært positivt innstilt. Det eneste forbundet fryktet var at det skulle bli satset for mye på diesel, noe som kunne forsinke eller i verste fall hindre elektrifiseringen.

“Vekk-med-dampen”-programmet var gjennomført i 1969. Det fikk betydning for mange medlemmer i forbundet, ikke minst dem som ble berørt av at en rekke lokomotivstaller ble lagt ned. Mange jernbaneansatte måtte flytte eller omskole- res og svært mange ble pendlere. Forbundet satset på sin side mye på å lette forholdene for det berørte personale. En rekke kritikkverdige forhold ble påtalt. Og etter initiativ fra forbundet satte NSB i verk tiltak for å komme uheldige sosiale følger til livs. Å hindre negative følger av framtidige rasjonaliseringstiltak var en del av bakgrunnen for at NSB i 1949 opprettet et eget yrkes- og velferdskontor.

“Vekk-med-dampen” konsentrerte seg bare om en side av jernbanedriften; trekkraften. I 1958 la Hovedstyret fram en moderniserings- og rasjonaliseringsplan (MR) som omfattet hele etaten. Et hovedpunkt var at NSB måtte få en mer rendyrket bedriftsøkonomisk målsetting. Målet var budsjettbalanse i 1970. Av konkrete forslag kan nevnes nedleg- ging av trafikksvake sidelinjer og stasjoner med liten tra- fikk samt å innstille ulønnsomme tog. Det ble videre stilt spørsmål ved om NSB skulle fortsette med alle sine hjelpe- virksomheter - sagbruk, impregneringsverk, håndverks- virksomhet, gartnertjeneste, konsulentvirksomhet og reisegods- oppbevaring. I sin ytterste konsekvens kunne det også stil- les spørsmål ved vedlikeholdet av linjene og verksted- tjenesten.

Ikke overraskende pekte MR-planen på at investerin- gene burde gå utelukkende til driftsbanene; bare Nordlands- banen burde fullføres til Bodø. I perioden fram til 1970 måtte det investeres i skinnegang, vognparken, elektrisk- og dieseldreven trekkraft, utbedring av skiftetomter, mo- derne sikringsanlegg (CTC) og dobbeltspor på enkelte sterkt trafikkerte strekninger i Oslo-området.

Konsekvensene av en slik politikk var at personalet måtte reduseres kraftig - det ble antydnet 8.000 i plan- perioden. Også denne gang skulle naturlig avgang kombi- nert med overflytting og omskolering være ledetråden. Jernbaneforbundets “rasjonaliseringsgrunnlov” fra 1954 sto med andre ord fast.

Landsmøtet i Jernbaneforbundet i 1959 fattet enstemmig

et todelt vedtak om MR-planen. Først ble de personalpolitiske konsekvenser omtalt. Også de ansatte måtte få sin del av rasjonaliseringsgevinsten, mente forbundet. Videre måtte NSB utarbeide personalplaner både på kort og lang sikt. Ansatte som måtte flytte, måtte dessuten få hjelp til å skaffe seg ny bolig. Til dette kom at rasjonaliseringen ikke måtte forringe mulighetene til avansement. Endelig pekte forbundet på at samarbeidet mellom NSBs ledelse og fagbevegelsen måtte bygges ut.

Landsmøtet krevde utredninger før nedlegging av sidelinjer og stasjoner. Og når det gjaldt hjelpevirksomhetene, måtte man utvide etatens arbeidsområde snarere enn å sette bort oppgaver til private. På tross av denne kritikken mente landsmøtet at MR-planen var absolutt nødvendig for NSB, og ba Stortinget om å vedta den.

I tråd med MR-planen blusset det på 1960-tallet opp en debatt om framtiden for en rekke sidebaner. Forslagene om å legge ned sidelinjer møtte utbredt motstand i de berørte distrikter. Distriktinteressene kunne imidlertid ikke løpe til Jernbaneforbundet for å hente støtte; forbundet framsto slett ikke som noen varm forsvarer av sidelinjenene. Forklaringen ser rett og slett ut til å være at bordet fanget: Forbundet kunne ikke løpe fra sin tilslutning til MR-planene hvor ett av virkemidlene for å få NSB på rett kjørl var at trafikksvake sidelinjer skulle erstattes av bilruter.

Gjennomføringen av MR-planen forutsatte årvisse bevilgninger fra Stortinget. Men det skulle vise seg at Jernbaneforbundets frykt for manglende politisk oppfølging, ikke var grunnløs. I likhet med de fleste jernbaneplaner som har blitt utmeislet i Norge, ble heller ikke MR-planen gjennomført fullt ut. Det rammet først og fremst fornyelsen av vognparken, forsinket elektrifiseringen og utsatte eller la på is mange anlegg. Likevel ble det i etatene gjennomført en stortilt rasjonalisering i MR-perioden. Sidelinjer ble nedlagt, lokalruter ble stanset og en rekke stasjoner ble ubetjente. Men målet om balanse i driftsbudsjettet i 1970 ble på ingen måte nådd.

Kampen mot aksjeselskap

På 1950-tallet gikk Jernbaneforbundet inn for å gi NSB en friere stilling i forhold til Stortinget, regjeringen og samferdselsdepartementet. Dette ble gjentatt i 1961 da forbundet uttalte at myndighetenes "parktantevirksomhet" pulveriserte ansvaret og hindret raske beslutninger i etaten. Blant

annet ble det hevdet at sterke distriktsinteresser i Stortinget stakk kjepper i hjulene for tiltak som kunne fremme en mer effektiv drift. Men forbundets konklusjon var *ikke* at NSB måtte opphøre å være en forvaltningsbedrift. En mulig tolkning er at Jernbaneforbundet på dette tidspunkt hadde et noe uklart syn på hva slags bedrift NSB skulle være. Det skulle komme til å endre seg i løpet av kort tid.

I mars 1961 ble det nemlig satt ned en offentlig komitee som blant annet skulle vurdere en friere stilling for NSB i forhold de politiske myndigheter. Mye tyder på at Jernbaneforbundet raskt må ha fått signaler om at komiteen ville komme til å foreslå at NSB skulle gjøres om til et frittstående selskap. I alle fall krevde forbundets landsmøte i 1962 at NSB skulle fortsette å være en forvaltningsbedrift.

Da komiteens forslag ble lagt fram i 1963, gikk flertallet inn for å gjøre NSB om til et aksjeselskap. Det var nødvendig om NSB skulle drives forretningsmessig. Aksjeselskapsformen ville gi NSB større mulighet til å konkurrere med andre transportmidler og ikke minst til å handle like raskt og effektivt som konkurrentene, mente flertallet. Forvaltningsbedriften med sterk politisk styring hindret dette.

Også mindretallet i komiteen godtok at forretningsmessige prinsipper skulle legges til grunn for driften av NSB. Men siden etaten også måtte ta sosiale, næringspolitiske og militære hensyn, var det viktig å ha politisk kontroll. Forvaltningsbedriften måtte derfor opprettholdes. Mindretallet mente at en friere stilling for NSB kunne gjennomføres innenfor en slik ramme - ved å gi styret myndighet på bekostning av departementet.

Innstillingen fra komiteen ble mottatt med sterk uro i Jernbaneforbundet. I et innlegg i *Jernbanemanden* gikk daværende velferdssjef og tidligere sekretær i forbundet, Erling Kiil, til frontalangrep. Kiils hovedpunkt var at jernbanefolkene hadde svært mye å tape på at NSB ble omgjort til et aksjeselskap. De ansatte ville miste sine rettigheter som statstjenestemenn. Statstjenestemannsstatusen innebar blant annet deltaljerte og faste regler for tilsetting og avansement, et sterkt oppsigelsesvern og ordninger for lik og rettferdig behandling i disiplinærsaker. Med et aksjeselskap ville det også være fare for at de jernbaneansatte ble tatt ut av Statens lønnsregulativ. Kiils standpunkt ble også forbundets. Og landsstyret gikk klart imot både flertallet og mindretallet i komiteen. Støtten fra grunnplanet i forbundet var også massiv.

Senere gikk Jernbaneforbundet og Lokomotivmannsforbundet i en felles uttalelse mot alle forslag fra komiteen. Forbundene argumenterte med at Stortingets, regjeringens og departementets ansvar overfor NSB ville bli høyst uklart, samtidig som NSB-ledelsens ansvar overfor de ansatte ville bli utvannet. Til dette kom at de ansattes status ville bli svekket når de ikke lenger var statstjenestemenn. Endelig ville en omlegging av NSB redusere personalets innflytelse i etaten. Det ville kort fortalt hemme utviklingen av større demokrati i bedriften og redusere personalets oppslutning om NSBs politikk. Den velkjente korpsånden blant de jernbaneansatte -interesse for - og vilje til å yte ekstra for etaten - ville settes i fare. Etter forbundenes mening ville en omlegging ikke føre til et mer effektivt NSB.

I 1966 vedtok Stortinget en ny organisasjon for NSB. Hovedpunktet var imidlertid status quo; NSB skulle fortsatt være en forvaltningbedrift. Siden spørsmålet om lønnsom og ulønnsom drift ikke var avklart og det knyttet seg sterke distriktsinteresser og politiske interesser til jernbanen, mente Borten-regjeringen at det var svært viktig at NSBs budsjett fortsatt skulle forelegges Stortinget. Regjeringen la også vekt på at personalet skulle beholde sine rettigheter som statstjenestemenn. Vedtaket var fullt ut i samsvar med Jernbaneforbundets standpunkt.

“Rasjonaliseringsgrunnlov” og statstjenestemannsstatus
Jernbaneforbundet forfektet gjennom hele etterkrigstiden en jernbanepolitikk tuftet på et samfunnsøkonomisk fundament. Banene var rett og slett anlagt som underskuddsbaner og det var derfor naturlig at underskuddene vokste i takt med økte utgifter til drift og lønninger. Etter forbundets mening var det urimelig å forlange forretningsmessig avkastning på den kapital som var blitt sprøytet inn i anleggene. I stedet måtte man ha øye for de indirekte nyttevirkningene av jernbanen. Den knyttet distrikter og landsdeler nærmere hverandre og hadde gitt grunnlag for nye bedrifter i bygd og by. Jernbanene hadde også beredskapsmessig betydning. Alt dette var det umulig å beregne i kroner og øre.

På tross av dette samfunnsøkonomiske fundament, er det klart at de stigende driftsunderskuddene i NSB etter hvert kom til å påvirke Jernbaneforbundets holdning til hva slags jernbanepolitikk som skulle føres. Og forbundet sluttet seg i det store og hele til Arbeiderpartiets moderniseringslinje

*Motstående side:
Renholdskvinner ved
Oslo Ø, 1960-åra. Først
i 1974 - 25 år senere enn
flesteparten av de manns-
dominerte tjenestemanns-
gruppene - kom renholds-
betjeningen over på
Statens lønnsregulativ.*

for norsk samferdsel. Lokalt oppsto det motstand mot ulike tiltak, men rasjonalisering, effektivisering og personalreduksjoner i NSB ble akseptert av forbundsledelsen og de



representative organene. Forbundet sa nei til nye baner - også Nord-Norge-banen - på 1950-tallet. Og støtte for å bevare sidebaner som var i faresonen, var det vanskelig å få fra ledende hold i forbundet. Men Jernbaneforbundet utmeislet klare forutsetninger for å gå med på regjeringens NSB-politikk. I 1954 kom "rasjonaliseringsgrunnloven" og på begynnelsen av 1960-tallet et utvetydig nei til å gjøre om NSB til et aksjeselskap. Personalet skulle bare kunne reduseres gjennom naturlig avgang og det kom slett ikke på tale å gi slipp på statstjenestemannsstatusen.

Hensynet til statstjenestemannsstatusen og "rasjonaliseringsgrunnloven" skulle komme til å danne grunnsteinene for forbundets holdning til ulike jernbanepolitiske saker i årene framover. Det var tilfelle i striden om Linjegods - både så lenge forbundsledelsen var aktive motstandere av ordningen og i perioden da ledelsen og de representative organene aksepterte Linjegods og forbundet ble ridd av kraftig indre strid om saken. Synspunktene gikk også igjen i striden om "vingeklipping" av NSB på begynnelsen av 1980-tallet - da myndighetene foreslo å skille ut etatens reisebyråer og bildriften som selvstendige selskaper. Og ikke minst kom statstjenestemannsstatusen og "rasjonaliseringsgrunnloven" i brennpunktet mot slutten av tiåret. Nå ble oppsigelser i NSB luftet for første gang etter andre verdenskrig. Ledelsen i NSB ønsket seg denne muligheten og de politiske myndigheter stilte seg ikke helt avvisende. I kjølvannet av striden som dette utløste, ble dessuten spørsmålet om å gjøre om NSB til et aksjeselskap igjen satt på dagsordenen.

Grunnsteinene for Jernbaneforbundets holdning ble selvsagt bakt sammen med nye argumenter underveis. Forbundet la for eksempel etter hvert sterk vekt på at overføring av trafikk fra bane til vei hadde negative følger for trafikksikkerheten. I løpet av 1980-tallet fikk dessuten miljøhensyn en framskutt plass i forbundets argumentasjon for en nysatsing på jernbanen. Det kan likevel være grunn til å understreke at faren for konflikt i NSB var størst når det ble lansert tiltak som satte statstjenestemannsstatusen i fare eller innebar et brudd på "rasjonaliseringsgrunnloven".

Noter

- 1 Artikkelen bygger i hovedsak på boken *100 år i kamp for Jernbanefolkene. Norsk Jernbaneforbund 1892-1992*, som forfatteren skrev på oppdrag fra forbundet, og som kom ut på Notabene Forlag i 1992. For nøyaktige referanser til kilder og litteratur henviser jeg til denne boken.
- 2 Wyller, Thomas Chr.: *Ta plass! NSB 1920-1980*. Oslo 1982: s. 13.
- 3 Olav Wicken: *Modernisering og tradisjonisme. Et perspektiv på nyere norsk politisk historie*. Arbeidsnotat Institutt for forsvarsstudier 1992: s. 1
- 4 S.st.: s. 13.
- 5 S.st. s. 15.
- 6 Wyller 1982: s. 144.
- 7 Ustvedt, Yngvar: *Velstand - og nye farer. Det skjedde i Norge. Bind 2, 1952-61*. Oslo 1979: s. 227.
- 8 Ustvedt 1979: s.227. Ustvedt oppgir ingen kildereferanse. Men Reidar Carlsens innlegg i Stortingsdebatten om innstillingen fra jernbanekommisjonen i 1956 tyder på at Ustvedt har gjengitt Carlsens synspunkter riktig. Carlsen uttalte da blant annet: "La oss konsentrere oss om for det første å rasjonalisere det trafikkmiddel som jernbanen er. Den har, og vil alltid måtte ha stor betydning for de distrikter den går gjennom. Så må vi, mens vi holder på med rasjonaliseringen, øke tyngden i arbeidet med å få bygget ut de øvrige kommunikasjoner, først og fremst veiene, som binder gårdene sammen, og så flyplassene og havnene. Og så får vi da, når tiden kommer, se om vi har mulighet for å føre banen videre. Det har jeg min egen bestemte mening om, men jeg skal ikke la det komme med i spillet i dag. Kan vi være enige her i dag at vi skal vente i 5 år, for meg gjerne i 10 år, fordi oppgavene er så mangfoldige at vi løser dem ikke på hverken 5, 10, 20 eller 30 år - men la oss ta en pause på 5 år foreløpig,- så kan vi konsentrere oss det som raskest gir noe igjen, og så kan vi dessuten få løftet ut av diskusjonen her nå den stadige tautrekking landsdelene imellom når det gjelder bane-kravene." *Stortingsforhandlinger 1956. 7b. Tidende*: s. 3413.