



Digitaliseret af / Digitised by

DET KONGELIGE BIBLIOTEK  
THE ROYAL LIBRARY

København / Copenhagen

**Titel:** Solidaritet : VS uddelingsavis, juni 84

**Ophav:**

**Ressourcetype:**

**Ressourcetype:**

**Oprindelsesdato:** 1984

**Emne:**Partiprogram, partiprogrammer, program

**Opstilling:** DA-småtryk. Politik 4

**Relateret:**

**Relateret:**

**Copyright:** Billedet er muligvis beskyttet af loven om ophavsret

# SOLIDARITET

VS uddelingsavis, juni 84



## Fortsat kamp mod udbrydere

HT-konflikten endte med en kæmpesejr til chaufførerne. Arbejdsgiveren – flertallet i Hovedstadsrådet, startede med at afviste at gøre noget ved udbryderne. Truslen om generalstrejke fik de toneangivende politikere i den borgerlige regering til at indse, at det var alvor. Socialdemokraterne i Hovedstadsrådet turde ikke andet end at afsende fyresedlerne. Det er en vigtig erfaring. Uanset hvad de siger i starten, kan arbejdsgiverne tvinges til indrømmelser. På Hjørring Sygehus gik 470 hjem mod en uorganiseret. Portøren i Hjørring havde været udmeldt et stykke tid. Det var HT-chaufførernes kamp, der gav troen på, at man kan slå. EFTER HT-CHAUFFØRERNES SEJR SKAL INGEN UORGANISEREDE LÆNGERE FREDES.

De borgerlige har brugt partistøtten til socialdemokratiet som argument for at støtte udbryderne. Lad det være sagt med det samme: VS er imod tvangsbidragene til socialdemokratiet. VS er imod pamperiet i fagforeningerne. VS er imod den formynderiske og ligeGYldige holdning, fagforeningsbosserne har til medlemmerne og deres problemer. VS er modstander af den politik, socialdemo-

kraterne fører: borgfred med arbejdsgiverne, støtte til indkomspolitik og akcept af nedskæringerne. VS vil en demokratisk opbygget og kæmpende fagbevægelse. Med industriforbund, ud fra grundtanken: samme arbejdspladser, samme fagforening, med medlemmernes problemer i centrum. De borgerliges ærinde i denne sag har været det stik modsatte. For dem har det drejet sig om at svække fagforeningerne. At underminere alt, hvad der hedder kollektive overenskomster og eksklusivaftaler. At åbne op for splittelse og konkurrence mellem arbejdere. I Per Brandt har de borgerlige haft en velvillig lakaj, der skulle slå en breche ind i enhedsfagbevægelsen.

De borgerlige stopper ikke. Hvis chauffører og andre tror, det er slut, vil de prøve igen. De to forflytninger i Fr.sund er forfølgelse af fagligt aktive. Flere står på spring til at melde sig ud. Efter hovedstadsrådets afgørelse er linjen klar. Fyresedlerne skal falde automatisk ved udmeldelser. Ingen skal have kroner i røven for at spekulere i et fagforeningsmedlemskab.

Hvis udmeldelserne igen tager til, skal der aktioneres. Derfor må alle arbejdspladser holde sig klar, hvis HT-chaufførerne kalder.

Umiddelbart efter konflikten er de faglige ledere begyndt at splitte det sammenhold, der har været i kampen. SID vil ikke være med til en samlet afstemning om hvilke fagforening, man skal stå i. Poul Winkler, form. for DKA, langer ud efter chaufførerne: de 8 skulle ikke have været fyret, og aktionsformerne var forkastelige.

Chaufførerne på gulvet må skære igenem: En medlemsdebat for alle chauffører skal gennemføres nu. Perspektivet er én fagforening for alle buschauffører, på den bedste overenskomst.

I sidste ende må alle transportarbejdere være organiseret sammen.

Netop HT-konflikten har vist, hvilken kolossal styrke, transportarbejderne besidder, når de står i fælles front overfor arbejdsgiverne. De erfaringer, der ligger: Aktioner af centrale områder og koordinering af aktionerne mellem de faggrupper, der støtter, skal bruges op til overenskomsten.

# De gule sat på plads

**Det siger 2 repræsentanter for HT-chaufførerne: John Hansen, der er tillidsmand i Husum, og Tom Frederiksen, der har siddet i aktionsudvalget. Vi har bedt dem om at vurdere konflikten.**

## Hvordan har aktionsudvalget fungeret?

**Tom:** Det væsentligste arbejde i aktionsudvalget har været at etablere kontakten med andre faggrupper og arbejdspladser. Der har ikke været større problemer med at få folk ud som blokadevagter, og omvendt har andre faggrupper direkte kontaktet os for at få at vide, hvordan de kunne støtte. Gennem hele konflikten har aktionsudvalget holdt et par daglige møder, dels for at knytte udadvendte kontakter, dels for at sikre den indadvendte arbejde. Mange praktiske opgaver blev varetaget på bestemte stationer. I de sidste dage blev der holdt faste møder med repræsentanter for andre brancher.

## Sætter fokus på den faglige struktur

**Tom:** Vores konflikt har resulteret i en fantastisk støtte fra især andre transportgrupper. Vi har lagt stor vægt på at inddrage disse grupper, fordi deres støtte sætter meget bag vores krav ved at ramme vigtige samfundsfunktions. At støtten er blevet så stor har vi sammen med, at det måske er 20 år siden, der har været opvandede problemer med splitlebsorganisationer. Vores udgangspunkt har været at forsvare enhedsfagbevægelsen - ikke at slås for de eksisterende fagopdelinger - og det har der været bred støtte til.

**John:** At så mange grupper er gået til kamp skyldes også, at nu har Schlüter snart siddet i to år, og det er bagt med nedskæringer og forringelser for almindelige arbejdere. Nu arbejder borgerlige kræfter også på at splitte de faglige organisationer.

Samtidigt har de været røbe blandt HT-chaufførerne om strukturen for den faglige organisation.

De københavnske HT-chauffører står i Trafikfunktionærernes Fagforening, der er en afdeling under DKA. Chaufførerne i forstæderne og omegnsherne står i SiD, og disse er så yderligere delt op på tre afdelinger (chaufførernes fagforening i Hillerød, på Vibvej i Kbh. og i Ringsted). Denne splittelse har gennem mange år været genstand for fortløbig irritation blandt chaufførerne. Kan forbundenes kamp for at fastholde deres respektive del af chaufførerne har bremset en samling.

Derfor må der skabes debat om, hvordan man kan gennemføre en demokrativering i fagbevægelsen, der giver de enkelte medlemmer en indflydelse på den fagpolitiske linje på lokal plan og længere op. Et forhold som

også kan gøre op med, at fagforeningerne skal spørges for den indkomstopolitiske vogn, som forbunds-toppen har kørt.

## Udviklingen frem mod en fælles fagforening

**John:** Den nuværende situation er god til at få rejst diskussionerne om fælles fagforening. Der ligger en del hindringer i de nuværende forhold. F.eks. at man i SiD er splittet ud på flere afdelinger

per i modsætning til TF i Kbh. En samling er et vigtigt mål, men ikke nok i sig selv.

Der må gøres op med det byråkrati, der eksisterer i dag. Hvis ikke der er fagpolitiske mål at slås for, er svikket net videre. Medlemsdemokratiet må i højere grad, så det kan nærkes lokalt. Det er medlemmernes aktivitet, der må være bærende for arbejdet.

Vedtagelsen på en ekstraordinær generalforsamling i TF om, at DKA ikke skal beslutte støtte til SiD er rigtig. Det må være generalforsamlingen i fagforeningen, der afgør om og til hvem, der kan ydes støtte. I dag har medlemmerne ingen indflydelse på dette forhold.

**Tom:** Det er ikke nok med afstemning om medlemskab af SiD eller DKA. Målet må være et selvstændigt forbund

for buschauffører under LO, der ikke er underlagt SiD eller DKA.

**John:** Konflikten har i hvert fald vist, at samarbejdet mellem de forskellige transportgrupper må udbygges.

## Urafstemning i SiD

**John:** SiD er gået i gang med frem til 19. juni at holde afstemning om, hvorvidt man ønsker at stå i DKA eller i SiD. Det må der lyde en kraftig kritik af. Skal en urafstemning blandt alle HT-chauffører have mening, må medlemsdiskussionen forberedes ordentligt. Inden man iværksætter afstemning, må man fremlægge materiale om forholdene i de to forbund, således at medlemmerne kan tage stilling til de

samme oplysninger, og på den baggrund føre en debat om medlemskabet. SiD må stoppe dette egenrådige løb. I stedet må forbundene sætte sig sammen og forberede en rimelig medlemsdebatt. Ellers vil forhastede afstemninger blot bekræfte status quo, hvor medlemmerne bliver sortepær.

## Diskussionen må rejse af arbejdsretten

**John:** Det er på højt tid at tage spørgsmålet om arbejdsretten op igen. Vi ser stadig oftere, at aktionerede arbejdere bliver lovet i arbejdsretten og så snart millioend. Også mod HT-chaufførernes aktioner rejser der krav om store blokader. Arbejdsretten fungerer sammen med hele klasse-samarbejdspolitikken, hvor arbejdsretten er sat til at håndhæve overholdelsen af de kollektive overenskomster. Det betyder, at aktionsretten bliver depoteret i et alfaltesystem, men overenskomsterne kører. I stedet må vi have forhandling/aktion.

Udviklingen er gået i stadig mere udemokratisk retning. På det sidste er fællesorganisationen i Aalborg blevet slået til en kæmpebed for at have indgået til en fuldt lovlig demonstration i arbejdstiden. Det betyder, at man ikke længere må indkalde til møder, når de ligger i arbejdstiden.

**Tom:** Sideløbende med dette har vi set borgerlige politikere stille krav om, at HT-chaufførernes blokader som ed i en faglig kamp skal gøres ulovlig.

## Kunne man have undgået udmeldelserne?

**John:** De kritikpunkter, som blev rejst af nogle af udbydere, skulle være taget op af forbundene. Nogle udmeldelser kunne man være kommet i forkøbet ved at forholde sig til kritikken. Men selv mere demokratiske fagforeninger er ingen garanti mod, at splitlebsmagere som per brand vil starte en konflikt. De borgerlige splitlebsmagere har tværtimod udnyttet situationen, hvor der foregår forhandlinger. De fik sat tingene på hovedet ved at starte debat om, at friheden knægtes i fagforeningerne. Altså de gennem interne møder fik tid til at styrke deres og Danmarks Frie Fagforenings position. Når der blev givet indrømmelser på et punkt, så opfandt man blot andre kritikpunkter, så det så ud som om, at SiD overhovedet ikke ville forhandle om de stillede betingelser.

## Hvordan føres kampen videre?

**Tom:** Så længe det holdes ned på et lille antal, må tilfældene klares lokalt. Med fællesskabets blandt chaufførerne i ryggen kan man godt tackle de udbydere, der fremover måtte komme - eller andre der overlever at

melde sig ud.

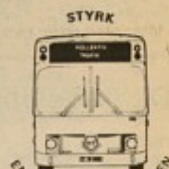
**John:** Det er vigtigt for os, at vi giver nye folk på arbejdsmarkedet en faglig bevidsthed og en forståelse af en stå fagforening. Politiske provokationer må derimod knægtes med det samme. Det bedste middel ville være at få eksklusivt aftaler også på offentlige arbejdspladser.

**Tom:** Det er ikke realistisk at tro på, at vi kan tvinge eksklusivt aftaler igennem i dag. Derfor må opgaven være at forhindre udbydere i at køre bus - og på anden måde at challenge dem for deres optræden. Også på tværs af stationerne. Man må tage diskussionen op med folk, der melder sig ud på grund af fagforbundenes måde at fungere på. Hvis det ikke virker, får de sparket. Et generelt krav om fyring af alle, der er problemer med, kan i andre situationer vendes mod fagligt aktive. Men gennem konflikten har vi opnået den sejr at vise en stærk manifestation af ikke at ville arbejde sammen med uorganiserede gennem sammenhold og solidaritet på tværs af faggrupper.

**John:** Og vi har set hvilke møder, som arbejdsbevægelsen har at bruge overfor borgerlige splitlebsforing. En styrke, som vi må bruge fremover.

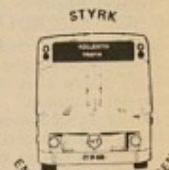


Tom: Vi må forklare udbydere i at køre bus.



## Støt din buschauffør

Chaufførerne anmoder fortsat om økonomisk støtte. De har været ude i en lang kamp - en kamp, der ikke er slut, hvis de borgerlige fortsætter deres provokationer med udmeldelser, retsager og forfølgelse af fagligt aktive. Indsamlingstider og møder kan fås hos: Aktionsudvalget i HT Jonstrupvej 267 2750 Ballerup Støttebeløb: Giro 216 53 09



# PET, hundebid og falske blokader



Alle politiskeb gælder: 3 betjente er gået til angreb på en blokadevagt ved Provstenen.

## Nu skal I bare...

Det var den besked, stilladsarbejdere og skrådemænd fik af politiet foran Vestforbændingen den sidste dag i HT-konflikten. Og det til trods for, at blokadevakterne stod stille og roligt og overholdt det forbudte blokadecirkulære.

Gadesnoeren, kaldte politiet det, og så blev hundene stoppet løs.

- Vi spurgte dem, hvem der var hovedet, når det var dem, der opførte sig aggressivt, og vi bare stod der stille og roligt, fortæller en af blokadevakterne til Sejlarbejdet. Vi skulle bare holde vores kært, ellers kunne vi få hunde og knipser at mærke en gang til.

I andre situationer under konflikten optrådte politiet mere passivt. Når aggressive bilister og skurketrækkere var ved at kene blokadevakter ned, vendte politiet ryggen til.

En blokadevagt blev kørt ned ved Vestforbændingen og måtte køres på hospitalet. Politiet vil ikke efterforske sagen, så nu - der var advokat på fote at hjælpe politiet igennem.

En varevogn fra 3 x 34 forsøgte at bryde blokaden ved postterminalen, og blokadevakterne måtte springe for livet. Politiet vendte ryggen til.

Da en bil i stor fart kørte forbi blokaden ved Berlingske Hus og smed benzin mod blokadevakterne, nægtede tilkaldte patruljevogne at tage sig af sagen.

Men politiet er mere end uniformerede strømmere, der optræder ved demonstrationer og blokader. Der er også en efterretningsjensene.

Denne mere skjulte side af sagen blev godt og grundigt afsløret, da aktionsudvalget via telefonnettet planlagde falske aftaler om blokader i efterretningsvesenets bytteapparater. Fluks var panserne på stedet.

- Det er klart, at der var aflytning, siger en af de aktionerende. Når ordensretten, regerings og politiet er i snævt, bruger de alle midler, det har de altid gjort.

Det sørgelige er, at forbundsledelsen i SID og chaufførernes fagforening er så naive, at det kan komme fuldstændig bag på dem.

Bagom hjørnet lurer politistatser. Der forskæl fagforeningerne gå mere aktivt ind i kampen mod kriminaliseringen af den faglige kamp - mod blokadecirkulæret, mod aflytning og infiltration af politiprovekatører, mod registrering af faglignende

## De unge var også med

Masser af lærlinge og ungarbejdere var med til at støtte HT-chaufførernes kamp.

Lærlinge og ungarbejdere er nogle af de i dansk fagbevægelse, som lider mest af de socialdemokratiske angreb i fagbevægelsen. Senest er smedker/timmerlærlingene i København og Århus blevet suspenderet, fordi de selv ville bestemme, hvem de ville samarbejde med. Det skal vi slås imod. Men det er vores fremtid, det gælder. Vi skal afvise de gule's angreb

og de borgerliges splittelsesforsøg.

VSU (Venstresocialisternes Ungdom) vil gøre alt for enhedsfagbevægelsen. Samtidig vil VSU's kamp for et demokratisk og selvstændigt ungdomsarbejde indenfor fagbevægelsen.

Vil du i kontakt med VSU's lærlinge og ungarbejdere, så skriv eller ring til: VSU, Nørrebrogade 14 B, 2200 København N, 01 - 37 88 45.

## VS i Hovedstadsrådet

Der er kun et svar overfor de uorganiserede, som forsøger at splitte enhedsfagbevægelsen: - FYRING.

Konsekvent fremsatte VS på Hovedstadsrådsmødet d. 25. maj 84 derfor forslag om også fyring af de nye uorganiserede. VS fremsatte forslaget:

- For at fortælle fremtidige borgerlige provokatører, at der eksisterer en politisk vilje til handling, som kan koste disse provokatører dyrt.  
- For at fortsætte undermineringen af retsgrundlaget for den reaktionære lov, som forbyder eksklusivaftaler på det offentlige område m.h.p. at fjerne denne reaktionære lov.

Efter arbejdet genoptagelse er prøvet på socialdemokratiet ikke så stort. Socialdemokratiet nægtede sammen med DKP at stemme for VS' forslag om fyring af splittelsesmagerne SF udelod.

- Socialdemokratiet, DKP og SF løb dermed en stor risiko for at sætte sejren over styr. Det kan derfor ikke udelukkes, at der alligevel - i en periode - vil være uorganiserede indenfor HT.

Sammen med de borgerlige er socialdemokratiet begyndt at ødelægge de kampstrukturer, som har sikret sejren - ved at forflytte de faglige aktive. - VS har krævet, at jagten på de faglige aktive stoppes og forflyttelserne trækkes tilbage.



"Hvis ikke Hovedstadsrådet kan læse teksten, optrapper vi konflikten og lamser der, hvor det gør ondt," udtalte et medlem af aktionsudvalget til radioen. Her er S-togene blokeret ved Hovedbanen.

# Fortsæt kampen – det giver resultater

**Bjarne Høpner (formand for stilladsarbejdernes brancheklub) og Anders Stig Møller (fællestillidsmand for Benzinoen) foreslog, at Sjælland skulle lammes torsdag og fredag i forrige uge. Begge faggrupper nedlagde arbejdet torsdag og deltog i blokaderne på prævestenen og Vestforbrændingen.**

ASM: Lige nu gælder det om at holde Hovedstadsrådet fæst på at fyre udmeldte chauffører. Socialdemokraterne skal fortsat presses til dette skridt. Nu har vi – dvs. chauffører, transportarbejdere og andre arbejdspladser strejket og blokeret, for at fremvinge den nødretstilstand, socialdemokraterne skulle bruge som argument for at skrive fyresedlerne. Vi vil ikke bare gøre det beskide arbejde – sætte daglønnen til og idømmes bod i arbejdsretten, for at socialdemokraterne passivt ser til overfor kommende udmeldelser.

SP: Har SID støttet?  
Anders: Fra starten har SID været interesseret i at knytte udbydere. Der stod vitale forbundsteresser på spil. Men Handy Hansen og SID-toppen står i en modsætning. På den ene side har de nogle fundamentale forbundsteresser. Det vil

så spil – hvis ikke de 38 kom ind i folden, ja så var der bare åbnet op for masseudmeldelser andre steder. Desuden gjaldt det for SID at forsvare den socialdemokratiske udgave af enhedsfagbevægelsen. På den anden side har SID-toppen været nødt til at læne sig op af de militante arbejdspladser – f.eks. indenfor transportsektoren, for at få nogle slagkraftige aktioner igang. Disse arbejdspladser udgør for en del vedkommende til daglig en opposition indenfor SID og andre forbund, mod SID's samarbejdslinje og aksept af indkomspolitik. Det har nok ikke været Hardys kop te at bruge disse grupper, men han havde ikke andet valg.

Bjørne: Ja, og derfor har LO og SID også fuldt støttet ang meget nøje.

Okay – de var indfølelsede med, at der blev lavet så



I faringerne med at lamme de centrale områder skal bruges op til overenskomsten. De dage, vi har været igennem i HT-konflikten, viser, at vi selv kan organisere en kamp.

meget rav i den som muligt, for at socialdemokraterne i hovedstadsrådet kunne få deres politiske allii. Men de var sgu ikke interesserede i, at der blev generalt rejst igang i de virksomheder, der var på vej ud, lagde de hovedet i blød. De fik selvfølgelig deres helt interne referat

fra mødet i Nørrebrohallen – og så hvir hurtigt situationen accelererede. Og så slog de bremserne i. De pressede Weidekamp og Kåland helt i bund: Hvis ikke I får skrrevet de fyresedler, bliver der generalt strejke.

SP: Det fik indflydelse på begivenhederne om tosdagen?

Bjørne: Ja. På tilslidsmødet var der linet op

til, at Sjælland skulle lammes, 2 betingelser blev stillet: At få fyresedlerne at se på skrift, og at regeringen ikke blander sig – en garanti for det. Det var det sidste, der var den åbne konfrontation med Schlüter.

Da fyresedlerne kom, splittede det bevægelsen. Dem der ikke ville eller turde gå ud et par dage og ta' konfrontationen. Og dem der ville – faktisk var det

levende at så mange nedlagde arbejdet torsdag, når man tænker på, at HT-chaufførerne ikke agterede for det nogen steder. Om Schlüter kan være værdt er svært at sige – men alene det, at en masse arbejdspladser havde manifesteret en samlet optræden mod den borgerlige regering, havde givet selvtilid og styrke til senere opgør.

Anders: Tillidsmødet var en af de mest opmuntrende og perspektivrige begivenheder i mange år. Ikke som mange af de konferencer, der har været holdt med en masse lir om arbejdsretspolitik uden forpligtende handlinger. Her var en masse arbejdspladser, som på forhånd havde holdt møder og taget beslutning om at fortsætte. Nogle var gået med på blokader. Plattedamerne fra den kongelige var igang med at male solidaritetsplaster for chaufførerne. Det var en fed stemning. Da politiet ved mødets start meddelte, at der var kommet trusler om bomber i hallen, sagde folk: skridt op – lad os holde mødet.

rammelser. I konflikten har vi vist vigtigheden af, hvordan man rammer og tvinger sine krav igennem, ved at udtage de centrale områder, som gør ondt, og sprede kampen til andre faggrupper. De aktioner og den koordinering under HT-konflikten har været 10 gange mere værd, end de tånløse manifestationer foran Christiansborg.

Bjørne: La' os bruge erfaringer op til overenskomsten. Vi får sgu intet forrentende. Prøv bare at se, mens 200.000 vestyske metalarbejdere konflikter for 35-timers, rejser LO krav om 37-timers arbejdsuge. Og det ovenikøbet mens der er en konflikt igang, der forsvaret enhedsfagbevægelsen overfor de borgerlige. Det er rent til grin, at man allerede før man sætter sig ved forhandlingsbordet med arbejdsgiverne sælger ud af kravene. Det viser, at vi må satse på vores egen styrke, lokalt og branchevist, for at få kravene til at rulle, når overenskomsterne nærmer sig den afsluttende fase.

Anders: Indenfor transportområdet afholder vi en konference d. 24.-25. november. Op til konferencen arbejder vi på at udvikle kontakter på tværs af faggrupperne. At sondere mulighederne. Hvilke initiativer kan vi sætte igang for kravene, således at konferencen kan vedtage forpligtende initiativer. Det samme kan man gøre indenfor alle andre områder.



Anders og Bjørne: Solidariteten med chaufførerne viste, at der også var harme og vilje til modstand mod Schlüter. 60 arbejdspladser gik hjem om torsdagen. Den solidaritet, der var mellem private og offentligt ansatte i HT-strejken, skal bruges mod nedskæringerne og op til overenskomsten. Aktuelt i forhold til Kommunehospitalet og Danskansistiftelsen.

## Brug erfaringerne til overenskomsten

Anders: I HT-konflikten har vi set, hvilke kampformer det skal tages i anseende for at presse arbejdsgiverne og regeringen til ind-

Udgivet af  
VS' Faglige Landsudvalg  
Venstresocialisterne  
Studsiræde 24, 1.  
1453 K. 01 - 11 46 44  
Atav, Bjarne Pedersen

Sans: Bent's Fotosats  
Tryk: OTM - Ikat  
Foto: Alfa, 2. maj

For oplysninger om ophavsret og brugerrettigheder, se venligst [www.kb.dk](http://www.kb.dk)

For information on copyright and user rights, please consult [www.kb.dk](http://www.kb.dk)