



Mikael Hansen

Rutebilejer og chauffør

komst med de to rutebilejere. I hovedstadsområdet var der indgået overenskomster med hver enkelt rutebilejer. I Århus- og Aalborg-området dækkede de første overenskomster to, tre eller fire rutebilejere.

Virksomhedsoverenskomster ville man kalde det i dag, men det er lidt misvisende. At være rutebilejer var en meget personlig sag, og overenskomsten var indgået med rutebilejeren, som ikke nødvendigvis så sin rutebilforretning som en virksomhed. Begrebet servicevirksomhed hører en langt senere tid til. Der var dog også undtagelser, nemlig Hvidovre Rutebiler, som blev drevet af et konsortium, men rutekoncessionerne var fortsat personlige, så selv Hvidovre Rutebiler var et meget konkret konsortium af individuelle rutebilejere.

Rutebildrift er grundlæggende en praktisk aktivitet. Ganske vist havde næsten alle ruter trykte køreplaner og billetter. Men i den praktiske hverdag og i relationen mellem omnibuschauffør og rutebilejer dominerede den mundtlige kommunikation. Overenskomster og referater af fællesmøder mellem arbejdsgivere og fagforeninger var noget af det første skriftlige materiale, som blev en del af rutebilforretningernes hverdag, men det var i høj grad undtagelsen i de første årtier.



En del af busparken i Hvidovre Rutebiler i begyndelse af 1930'erne. Det er ansatte omnibuschauffører, der poserer foran vognene. Omnibuschaufførerne i Hvidovre Rutebiler blev som nogle af de første aflønnet efter en lokal overenskomst. (Arkivfoto Jens Birch)

Rutebilejerne som organiserede arbejdsgivere

Motiverne for rutebilejerne for at ønske sig et medlemskab af Arbejdsgiverforeningen var blandt andet at have den store konfliktfond i ryggen. Rutebilejerne ville også kunne få kvalificeret juridisk bistand og sekretariatshjælp i tilfælde af arbejdskonflikter, og sagerne kunne behandles i Voldgiftsretten med den respekt, det gav på begge sider af bordet. Til gengæld skulle rutebilejerne overholde arbejdsmarkedets spilleregler. Det betød også, at afgørelser i konflikter skulle efterleves, og man skulle levere dokumentation og møde op til indkaldte mæglingssmøder.

Det lykkedes for i hvert fald en enkelt rutebilejer at blive enkeltmedlem af Arbejdsgiverforeningen, længe før Rutebilejernes Arbejdsgiverforening blev dannet, nemlig Aalborg Omnibil Selskab (navnet senere ændret til Aalborg Omnibus Selskab), men Arbejdsgiverforeningen forsøgte gennem 1930'erne at begrænse antallet af enkeltmedlemmer og i stedet henvise til medlemskab af lokale arbejdsgiverforeninger eller branchearbejdsgiverforeninger. Da rutebilejerne var modne til medlemskab, var der lukket for enkeltmedlemmer.

Rutebilejernes Arbejdsgiverforening var en svag forening i de første år og havde meget tætte bånd til Landsforeningen Danmarks Bilruiter – nærmest med en karakter af underforening.

Folketingsmanden Oluf Steen var f.eks. sekretær for begge foreninger, og LDB's bømærke optrådte i mange år i skrivelser fra Rutebilejernes Arbejdsgiverforening.

Den årlige generalforsamling bød i begyndelsen fortrinsvis på rene formaliteter: en kort formandsberetning, valg og regnskabsaflæggelse.

Dannelsen af Rutebilejernes Arbejdsgiverforening var en lang proces. Indmeldelsen i Arbejdsgiverforeningen tog øjensynligt ganske mange kræfter. Formentlig har der været mange diskussioner på LDB's kredsgeneralforsamlinger, hvor nævnsformand og initiativtager Johan Strandgaard havde brug for al sin autoritet for at vinde genklang for den nye forening. I medlemsbladet annonceredes flere gange efter nye medlemmer, nemlig de *som anvender fremmed arbejdskraft*.

De fribårne rutebilejere var ikke meget for at betale endnu et organisationskontingent, og de tøvede med at underlægge sig den topstyrede Arbejdsgiverforening og de forpligtelser, der hørte til et medlemskab. I 1947 – ti år efter stiftelsen havde RA stadig kun 38 medlemmer. Mange rutebilejere havde kun én enkelt eller få chauffører ansat, og det begrænsede medlemsskaren. En anden forklaring på den ringe tilgang har måske forbindelse med den udbredte skepsis over for fagforeningerne, også blandt de rutebilejere, som beskæftigede chauffører. Ikke alle rutebilejere havde lige let ved at indordne sig under arbejdsmarkedets almindelige aftalevilkår. Den grundlæggende gensidige anerkendelse af organisationsretten skulle der kæmpes for i en iværksætterbranche som rutebilbranchen. Det er i dag nemt at se, at modstanden mod fagforeningerne i 1930'erne allerede var dybt forældet og tabt på forhånd. Netop det gennemorganiserede samarbejde mellem arbejdsgivere og arbejdstagere blev et vigtigt element i opbygningen af det danske velfærdssamfund. Den lille gruppe af rutebilejere, som stiftede Rutebilejernes Arbejdsgiverforening, havde formentlig indset dette, men ikke alle deres kolleger var lige helhjertede fra begyndelsen.



De første feriemærker. Mærkerne skulle købes på posthuset og indklæbes i lønmodtagerens feriebog. Når ferien skulle holdes, blev feriebogen underskrevet af arbejdsgiveren, og feriepengene kunne hæves på posthuset. (Foto Post & Tele Museum)

Ferieløn og ferieregler blev ved næste forhandling skrevet ind i overenskomsterne. Teoretisk set var det vel overflødigt at indskrive lovbaserede regler i overenskomsterne, men fagforeningerne opfattede sådanne love, bl.a. Ferieloven, som et resultat af den faglige kamp, uanset om resultatet var opnået gennem kollektive forhandlinger eller lovgivning. Mange fagligt bevidste arbejdere så uden tvivl arbejdsmarkedsløvene som en metode til etablering af et socialistisk samfund – lovgivning til fordel for arbejderne var det første skridt, som skulle følges af andre metoder til begrænsning af arbejdsgivernes magtstilling. Dette spørgsmål skulle blive meget omdiskuteret i de følgende årtier, men det kom hurtigt til at stå klart, at det danske socialdemokratiske parti valgte samarbejde og forhandlinger frem for konfrontation og revolution. Der fremkom aldrig nogen anden metode end lovgivning. Der kom til gengæld mange arbejdsmarkedsløve gennem årene.

Det var ikke lige nemt for alle rutebilejere at forstå de nye love og regler. Vi fremdrager her en sag hos rutebilejer Johannes Enevoldsen i Randers, som viser nogle af vanskelighederne.

Rutebilejer Johannes Enevoldsen købte i 1939 Randers Omnibiler, efter at han havde overdraget sin hidtidige rute mellem Aarhus og Viby til Søren Nielsen den 1. marts 1939. I forbindelse med overdragelsen opstod der en sag om feriepenge efter den nye ferielov. Enevoldsen havde ikke forstået loven særlig godt, og i en efterfølgende sag måtte Arbejdsgiverforeningen skrue bissen på over for sit ret nye og uerfarne medlem.

Ri-Bus konflikten

Den 23. februar 1994 besluttede bestyrelsen i Ribe amts trafikskabs (Rat) at tilbyde det private busselskab, Ri-Bus A/S, kontrakten på bybuskørslen i Esbjerg for perioden 29. maj 1994 til maj 2002.

Dagen efter blev daværende tillidsmand i Esbjerg Bybusser, Eigil Juhl, bedt om en kommentar fra dagbladet JyskeVestkysten. Han kom bl.a. med følgende nærmest profetiske udtalelse:

- RiBus er slet ikke gearet til de store forhold, som bybuskørslen i Esbjerg indebærer. Hvem af de tre ejere bestemmer? Hvem skal vi forhandle med? Det indebærer risiko for konflikter – og vi går ikke fra den ene dag til den anden ned i løn uden kamp.

Eigil Juhl fik dog ikke ret i alle sine antagelser. Esbjerg Bybusser var ikke for stort for Ri-Bus A/S, og det blev ikke interne stridigheder i ejerkredsen, der kom til at tegne billedet i Ri-Bus konflikten. Tværtimod. Udadtil overholdt de tre ejere hele vejen igennem deres musketer-ed. Ri-Bus' overtagelse af bybuskørslen i Esbjerg indebar ganske rigtigt en "risiko for konflikt". Det blev én af de største arbejdskonflikter efter 1970'erne.

Ri-Bus-konflikten kan med rimelighed opdeles i to meget forskellige faser. I den første fase fra februar 1994 til januar 1995 handlede striden om virksomhedsoverdragelse. Den anden fase løb fra februar til november 1995. Denne periode var præget af blokader og store støttedemonstrationer til fordel for de buschauffører, som blev fritstillet 1. marts 1995.

Udgangspunktet

Ribe amts trafikskabs beslutning om at udlicitere bybustrafikken i Esbjerg var afslutningen på et langt forhandlingsforløb omkring de fremtidige kørselskontrakter fra 1994. Esbjerg Kommune sagde nej til forlængelse af standardentreprenørkontrakten med Ribe amts trafikskabs til nedsat betaling. Forlængelsen ville have forudsat en rationaliseringsrunde, som krævede en markant ledelse og en vilje til at føre de nødvendige besparelser igennem, bl.a. på lønkontoen. Kommunen spurgte i stedet for chaufførerne om deres mening, og de sagde nej.

Den kommunale bybusdrift i Esbjerg var i årene forud for 1994 præget af mange skift i driftsledelsen, og det var et klart indtryk, at de mange skift skyldtes en meget selvbevidst chaufførgruppe, som havde uformel opbakning fra den socialdemokratiske borgmester, Flemming Bay Jensen, og det socialdemokratiske byrådsflertal. En stor del af styringen af bybusdriften skete i et meget tæt samarbejde med den stærke lokale afdeling af Chaufførernes Fagforening under SiD. Denne var i perioden 1966-78 CFID's stærkeste afdeling uden for København.

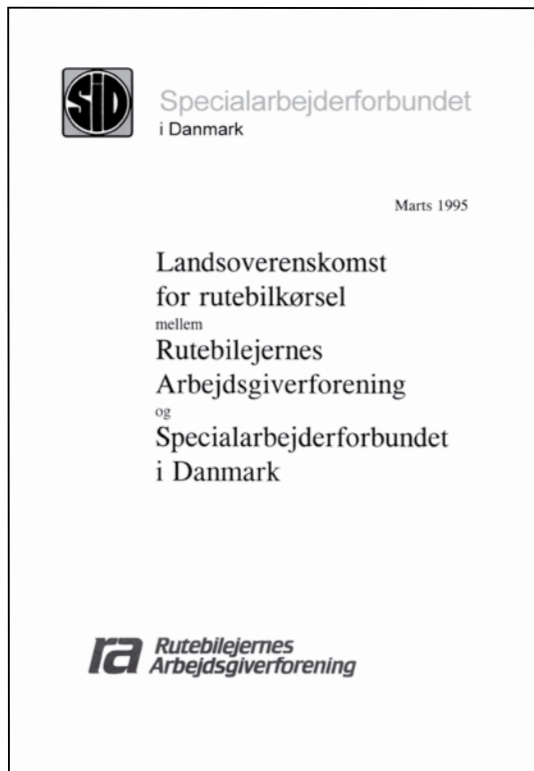
Ved kommunalvalget i 1993 skiftede det politiske flertal i Esbjerg Kommune, og venstremanden, Johnny Søttrup, blev borgmester fra 1. januar 1994. Også i Ribe Amt skete et politisk skift, da venstremanden, Laurits Tørnæs, blev amtsborgmester efter den konservative Poul Christensen.

Rat besluttede at udlicitere bybuskørslen i Esbjerg på baggrund af afslaget på kontraktforlængelsen med Esbjerg Kommune. Dermed fulgte man hovedtrenden på det danske

Landsoverenskomsten 1995

Ved fornyelsen af Landsoverenskomsten i 1995 var én af de afgørende nyheder, at det 25 år gamle ”særlige tillæg” omsider blev inkluderet i en almindelige uge- og timeløn sammen med fejltællingspengene. Også oprundingen af timetallet på dags- og ugebasis blev afskaffet. Det var en afsmitning fra tillægsoverenskomsten, som var indført i 1989, men som nu blev afskaffet igen.

I forbindelse med udfasningen af disse tillæg blev der som en overgangsløsning indført begrebet ”grundtimeløn”, men for de fleste chauffører havde dette begreb ingen betydning.



For første gang siden den første Landsoverenskomst fra 1948 blev der ændret på opsigelsesvarslene. Siden 1948 havde opsigelsesvarslet været otte dage. Der blev aftalt længere opsigelsesvarsler i forhold til ancienniteten. Længste opsigelsesvarsel blev nu fire uger for chauffører med mere end fem års ansættelse.

Arbejdstiden var nu nedsat til 37 timer pr. uge. Den normale uge var en femdages uge med mulighed for lokalt at aftale firedagsuge.

Muligheden for at overflytte timer var udvidet, så der nu kunne overflyttes op til 5 timer pr. uge til nabouger, uden at der skulle ydes overarbejdsbetaling. Færgeordningen blev ændret, så ventetidsbetalingen blev 50 pct. af lønnen mod tidligere fast betaling. Der blev som et tillæg til overenskomsten aftalt regler for afspadsering, sådan at overarbejde som hovedregel blev afspadseret.

brancher med skiftende arbejdstider. Først med Arbejds miljøloven i 1975 kom reglen til at gælde for hele arbejdsmarkedet. 11-timers reglen blev et nyt element i vagtplanlægningen i rutebilforretningerne. Den kortere arbejdstid på arbejdsmarkedet og landsoverenskomstens arbejdstidsregler gjorde problemet mindre. Men der kunne stadig være situationer, hvor køretider kunne komme i konflikt med 11-timers reglen.



Rutebilejer Jørgen Andersen tabte en sag om 11-timers reglen i Hillerød Bybusser på baggrund af en minutøs sammenholden af nedskrevne og faktiske arbejdsplaner. (Foto Ole Gold)

En sag om 11- timers reglen

En sag om 11-timers reglen i Hillerød Bybusser begyndte med et tragisk dødsfald og endte i byretten. Det var én af de få sager, hvor arbejdsgiverens objektive ansvar for at overholde Arbejds miljøloven blev den afgørende faktor. Rutebilejeren var igen Jørgen Andersen. Som tidligere nævnt var hans forhold til fagforeningerne ikke det mest hjertevarme. En chaufførs død medførte helt konkret, at chaufførens lønsedler og vagtskemaer blev analyseret af fagforeningen. Fagforeningen fandt i materialet overtrædelser af både fridøgnregel og 11-timers reglen og overgav materialet til Arbejdstilsynet. Arbejdstilsynet gav fagforeningen ret og overgav igen materialet til anklagemyndigheden.

Det viste sig, at nogle af overtrædelserne bundede i, at chaufførerne kunne bytte vagter indbyrdes, andre i at chaufføren blev spurgt om han ville tage en vagt på sin fridag. Den velskrivende Jørgen Andersen stillede to konkrete spørgsmål til Arbejdstilsynet: *I reglen om, at 7. dagen skal være en fridag er der jo også indsat undtagelsesmuligheder. Vi skal derfor tillade os at forespørge, hvorvidt den overfor beskrevne situation: en pludselig og uforudset manglende chauffør, kan danne argumentation for, at en anden chauffør på sin fridag kører bus?*

Det kan imidlertid meget nemt ske, at chauffør A aftaler med B, at A på sin fridag kører en tur for B, fordi B skal noget privat, han meget gerne vil deltage i. Senere kører A og B så igen for hinanden, så ingen mister løn, og alle har fået de timer de skal have,