

Nya fackliga metoder.

I det förra brevet skrev jag om hur MTR bryter mot kollektivavtalet på olika sätt och hur detta inte kan stoppas med "traditionella" fackliga metoder. Så som den fackliga verksamheten fungerar idag saknas incitament för arbetsköparen att följa avtalet, det lönar sig allt för väl att bryta mot det. Det bästa vore förstås om man kunde stoppa brotten mot kollektivavtalet redan innan de inträffade. Men om detta inte låter sig göras, måste vi se till att MTR får betala ett högt pris då de inte respekterar våra rättigheter i kollektivavtalet. Det är här som de nya fackliga metoderna kommer in i bilden.

Vi har redan konstaterat att förhandlingsverksamheten med tvisteförhandlingar etc inte är en framkomlig väg, i varje fall inte om man har ett kollektivavtal med motparten och därför inte kan utöva några påtryckningar. Vilka metoder är det då som fungerar? Ja, det är ju bara att se vad som har hänt det senaste året. För ett år sedan startades Tunnelbloggen och Tunneltidningen. Strax därefter firade förarna med ett stort Tårtkalas, därefter följde ett kollektivt organiserat gnetstopp på initiativ från förarna i Liljeholmen, en protestlista som de flesta förarna på Gröna linjen skrev under och syndikalisternas strejker.

Vad blev resultatet av våra kollektiva ansträngningar? Vi har fått se en uppfräschning av våra arbetslokaler (mycket återstår givetvis att göra), det blev inga uppsägningar i och med avstängningen av Hagsätragrenen, vi fick våra lokala TX tillbaka, det blev inga delade tjänster och vi har nu inte heller några arbetspass som överskrider fem timmar.

Det som gjorde att detta fungerade var att vi använde vår fantasi, att vi gjorde det alla tillsammans och att vi formulerade våra krav direkt till motparten utan att gå den byråkratiska omvägen som kollektivavtalssystemet innebär.

Det är ett faktum att gemensamma ansträngningar för att uppnå gemensamma mål är en framgångsrik strategi. Att överlåta detta viktiga arbete på "förtroendemän" inom kollektivavtalssystemet har inte gett oss mycket. Nu har vi det svart på vitt.

Det är också därför jag har valt att vara medlem i SAC-Syndikalisterna och dess arbetsplatssektion här på tunnelbanan, SAC-DSTS. Inom SAC får varje sektion själv utveckla sina fackliga metoder. Vi kan hitta på helt nya metoder om vi vill, och vi behöver bara använda dem som faktiskt fungerar. Eftersom vi gör allt tillsammans får vi också en styrka som andra fackföreningar saknar. Då SAC-DSTS inte har något kollektivavtal så fungerar till och med förhandlingsverksamheten bra. Dessutom har man som syndikalist tillgång till stora resurser: ett stort nätverk av juridiskt kunniga organisatörer; ersättning vid konflikt; aktivt kamratstöd; fackliga utbildningar; uppbackning vid tvist med arbetsledningen etc.

Någon kanske invänder att SAC-DSTS är en liten fackförening och därför inte påverkar så mycket. Den här uppfattningen bygger på ett missförstånd. I kontrast till de fackföreningar som har kollektivavtal med MTR så påverkar faktiskt SAC-DSTS mer och mer för varje ny medlem. Fackföreningar som har kollektivavtal påverkar ungefär lika mycket (eller ska man säga lite?) oavsett hur många medlemmar de har. Om man räknar "påverkan per medlem" så är SAC utan tvekan den fackförening som påverkar mest!

Lukas

Syndikalist och förare i Gullmarsplan