

FÆLLESFORBUNDETS VIRKE SIDEN 1925

*

I Tiden efter 1925 har dansk Fagbevægelse kun oplevet en Storkonflikt, nemlig Lockouten i 1936, som de københavnske Havnearbejdere dog ikke var inddraget i.

Naar det med en enkelt Undtagelse har været muligt at bevare Arbejdshfreden i en saa lang Periode, er det ikke Arbejdsgivernes Skyld. Tværtimod har Arbejdsgiverforeningen flere Gange søgt at etablere Storkonflikt paa Krav om Lønreduktioner, som Fagforbundene ikke kunde gaa med til. Det vilde saaledes allerede i 1933, hvor Arbejdsgiverne vilde benytte den økonomiske Krise og den store Arbejdsløshed til at gennemtvinge sit Krav om en generel Nedsættelse af alle Lønninger med 20%, være kommet til en Lockout, saafremt Regeringen ikke havde forbudt dette ved Lov, den saakaldte Lockoutlov, fordi en Kamp paa det Tidspunkt vilde have været ødelæggende for Erhvervslivet og kuldkastet alle Bestræbelser for at faa Produktionen i Gang. Lockouten i 1936 standsedes efter 5 Ugers Forløb ligeledes ved Lovgivningsmagtens Indgreb, og i 1937 lovfæstedes endeligt det af Arbejderne vedtagne, men af Arbejdsgiverne forkastede Mæglingsforslag.

Statens Indgreb er dog ikke den eneste Aarsag til, at det i Perioden 1925—1938 stort set har været muligt at bevare Arbejdshfreden og forskaane Erhvervslivet for langvarige og tabgivende Konflikter. Ogsaa andre Faktorer har spillet ind. I Tiden fra 1925 til 1933 har der i Danmark kun været Arbejdskonflikter i enkelte Fag, til Trods for at man i disse Aar endnu ikke kendte til Statsindgreb.

Det er selve Udviklingen, der har fort med sig, at Arbejdskonflikterne aftager i Antal og Omfang. Organisationernes Vækst

og Styrkelse paa saavel Arbejdernes som Arbejdsgivernes Side har bevirket, at eventuelt opstaaende Konflikter grundet paa det gensidige Styrkeforhold — og disses som Følge heraf omfattende og langvarige Karakter — nu indeholder langt større Risikomomenter baade for Organisationerne og de konfliktramte Erhverv, og dette i Forbindelse med en Række andre Forhold har medført, at Stor-konflikterne stadig bliver sjældnere.

Statens Indgreb er saa at sige først blevet aktuelt, efter at Fagbevægelsen har naaet en saadan Styrke, at den er en virkelig Faktor i Erhvervslivet. Dansk Fagbevægelse af i Dag er en Magt-faktor, men med Magt følger ogsaa Ansvar, og derfor maa Fagbevægelsen ved alle sine Aktioner hverken tilsidesætte Hensynet til Erhvervslivet eller Samfundet som Helhed, og den maa ved de store Overenskomstssituationer altid regne med Muligheden af Statsindgreb. Staten griber nu regulerende ind paa snart alle Omraader af det økonomiske og sociale Liv, men gennem disse mange regulerende og forebyggende Indgreb i Erhvervslivet er der ogsaa tilfaldet Staten et langt større Ansvar for Erhvervslivets Trivsel, og man maa derfor altid regne med, at Staten reagerer overfor langvarige og ødelæggende Arbejdskonflikter, der truer med at kuldaste alle dens økonomiske og sociale Foranstaltninger og Planer.

Fagbevægelsen, som altid har søgt at undgaa Konflikter, saalænge der bestod Udsigt til at opnaa en for Arbejderne antagelig Ordning ad Forhandlingens Vej, har udfra de lige anførte Synspunkter givet sin Tilslutning og ydet sin Medvirken til Opretelsen og Udbygningen af Statsinstitutioner af forskellig Art, hvis Opgave er at mægle mellem og forhandle med Arbejdsmarkedets to modstaaende Parter for at søge at forhindre en truende eller bilægge en allerede iværksat Arbejdskonflikt. Forligsmandsloven af 1934 og de i 1936 vedtagne Forhandlingsregler er videre Skridt paa Vejen henimod en Løsning af faglige Stridsspørgsmaal uden Konflikt.

Denne Udvikling er dog ikke noget Tegn paa Svaghed eller svigtende Kampmod hos Fagorganisationerne, og den faglige Virksomhed er ikke blevet indskrænket af den Grund. Tværtimod bliver Arbejdsområdet stadig mere omfattende og stedse flere Opgaver tages op til Løsning. Forligs- og Mæglingsinstanser samt

Statsindgreb har ikke lagt nogen Dæmper paa Fagbevægelsens Aktivitet, der er lige saa levende som tidligere, og de Resultater, der er opnaaet i de senere Aar, kan fuldt ud staa Maal med dem, Arbejderne tidligere tilkæmpede sig i langvarige Konflikter. Der er opnaaet Lønforhøjelser og Forbedringer af Arbejdsvilkaarene, og Gennemførelsen af en Række sociale Love viser, at der har aabnet sig nye Veje for Gennemførelsen af faglige Krav.

Tiden er blevet en anden, og Fagbevægelsen af i Dag er paa-virket heraf. Men nu som før er Grundbetingelsen for, at det faglige Arbejde giver de ønskede Resultater, Organisationernes Evne og Vilje til at sætte Magt bag Kravene, naar dette gøres nødvendigt. At Fagorganisationerne til enhver Tid er i Stand hertil, er der i vort Land ingen, der nærer Tvivl om.

OVERENSKOMSTFORHOLD

I 1925 fornyedes Havnearbejdernes Overenskomster for 2 Aar, og Forbundet stod saaledes først ved Udgangen af 1926 overfor Spørgsmaalet om Overenskomsternes Opsigelse. En den 19. December 1926 afholdt Generalforsamling vedtog Opsigelse af alle i April 1927 udløbende Overenskomster, og de i dette Aar paabegyndte Forhandlinger sluttede med, at Overenskomsterne blev fornyet paa de gamle Betingelser, dog med en Del Smaaforbedringer.

Dansk Arbejdsmandsforbund henstillede i 1928 ikke at opsigte Overenskomsterne, men ved en herom foretaget Urafstemning vedtoges Opsigelsen dog med 698 Stemmer imod 666. Da denne Beslutning imidlertid hovedsagelig skyldtes Havnearbejdernes Ønske om at faa Overenskomsten med Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns Havn omredigeret og renskrevet, blev der truffet en Ordning om, at dette kunde ske uden Opsigelse.

Ved Overenskomstens Renskrivning blev Frihavnsoverenskomsten udskilt af Københavns Havns Overenskomst, fordi det havde vist sig, at Arbejdsgiverne i den gamle Havn, naar det var i deres Favor, var altfor tilbøjelig til at gøre Brug af de Bestemmelser, der egentlig kun gjaldt Arbejde i Frihavnen, mens Frihavnselskabet søgte at udnytte enkelte Bestemmelser i Overenskomsten for den gamle Havn til sin Fordel og til Skade for Havnearbej-

derne. Samtidig blev de i Aarenes Løb ved Pristalsreguleringerne fremkomne Brøker tillagt de laveste Satser i Frihavnens Overenskomst. Siden den Tid har der bestaaet 2 separate Overenskomster henholdsvis for den gamle Havn og Frihavnen, og der er ogsaa forhandlet særskilt for hver af disse Overenskomster, en Ordning, der har vist sig baade gavnlig og formaalstjenlig.

I 1929 blev Overenskomsterne ikke opsagt, men paa en Generalforsamling i Slutningen af Aaret blev det enstemmigt vedtaget at opsigte dem til Foraaret 1930, og Opsigelsen fik DAF's Sanktion. Forhandlingerne trak meget længe ud og fandt deres Afslutning i Forligsinstitutionen, hvor Forligsmanden den 4. Juli stillede et Mæglingsforslag omfattende hele Transportbranchen. For vort Forbunds Vedkommende blev dette Forslag vedtaget ved Urafstemning med 1334 Ja- mod 671 Nej-Stemmer.

I Henhold til dette Forslag opnaaede Havnearbejderne en Række Forbedringer. Samtlige Timelønninger forhøjedes med 8 Øre, Dag- og Ugelønningerne med et tilsvarende Beløb, og desuden fandt der en Udligning af Akkordsatserne Sted, saaledes at de Tarifsatser, der gav en uforholdsmæssig høj Fortjeneste, blev afkortede til Fordel for de Satser, hvor det kneb med Indtjening af en normal Dagløn. Desuden blev Ventepengene hævet til normal Timeløn, og der opnaaedes Procenter til Mindestebetalingen.

Det viste sig senere, at Mæglingsforslagets Bestemmelser var affattet saa ubestemt, at de kunde fortolkes forskelligt, og dette gjaldt navnlig Bestemmelsen vedrørende Procenttillæget til Mindestebetalingen og Ventepenge. Spørgsmaalet om Mindestebetalingen og Ventepenge blev derpaa indbragt for Den faste Voldgiftsret, der henviste dem til Nævnsbehandling. I Januar 1931 afsagde Nævnet fire Kendelser angaaende disse Spørgsmaal, der ialt væsentlig gav Forbundet Medhold.

Det kan iøvrigt bemærkes, at Forbundet i 1930 blev Medunderskriver af Overenskomsten med Københavns Belysningsvæsen, ligesom der blev oprettet Overenskomst med 2 nye Kulfirmaer, hvorved Daglønnen fastsattes til 11,50 Kr., Ugelønnen til 66 Kr., og der indførtes 8 Dages Opsigelse, Ferie m. v.

Den i 1930 indgaaede Overenskomst blev sluttet paa 2 Aar, og Havnearbejderne var saaledes ikke direkte berørt af Overenskomst-

bevægelsen i 1931, hvor Følgerne af den økonomiske Krise, der allerede i længere Tid havde hærget de fleste andre europæiske Lande, for Alvor begyndte at gøre sig gældende ogsaa herhjemme. Saavel den faglige Hovedorganisation som de fleste Forbundsledelser, hvis Overenskomster udløb i dette Aar, mente derfor ikke, at man burde tage en Storkonflikt paa Spørgsmaalet om Lønedsættelse, navnlig med Henblik paa, at ogsaa Pristallet viste en mærkbar Nedgang. Arbejdsgiverne krævede nemlig betydelige Lønedsættelser, og det af Forligsmanden fremsatte Mæglingsforslag imødekom dette Krav, selv om de foreslaede Nedsættelser ikke var saa vidtgaaende som af Arbejdsgiverne foreslaet.

For de Grupper af Dansk Arbejdsmandsforbunds Medlemmer, som var inddraget i Overenskomstsituationen, blev Lønnen skaaret ned med fra 5 til 8%. Paa Forbundets Kongres, hvor Mæglingsforslaget var til Behandling og Afgørelse, stemte Fællesforbundets Repræsentanter alle imod Forslaget ud fra den Betragtning, at Turen til Lønedsættelse, saafremt Mæglingsforslaget vedtoges, næste Aar ogsaa vilde komme til Havnearbejderne i København. Kongressen vedtog imidlertid Forslaget.

Den Omstændighed, at Mæglingsforslaget samtidig med Lønedsættelsen for en Række Fag gennemførte et af Arbejdernes Programpunkter, nemlig Sommerferie med Løn, spillede en stor Rolle, da Afgørelsen skulde træffes.

I April Maaned sluttede Forbundet Overenskomst med A/S Hovedstadens Kulimport, hvor Daglønnen forhøjedes fra 10 Kr. til 10,80., samt i Oktober Maaned med Kulfirmaerne »Patria« og »Importkompagniet«, hvor Daglønnen fastsattes til 11 Kr., ligesom der opnaaedes en Del andre Fordele.

I 1932 vedtog Forbundet igen at opsigte Overenskomsterne. Man var ganske vist klar over, at der med Henblik paa den økonomiske Krise og den store Arbejdsløshed ikke var nogen Chance for at gøre et Lønfremskud, men man ønskede en Ordning af Spørgsmaalet om Ventepenge og Indenbordsarbejdet.

Forhandlingerne, saavel for Havnearbejderne som for de øvrige Fag, endte som sædvanlig i Forligsinstitutionen, hvor de afsluttedes med et af Forligsmanden stillet Mæglingsforslag, hvorefter samtlige Overenskomster uændrede skulde fornys for et Aar, mod

at der blev optaget Forhandling om visse Spørgsmaal. For Havnearbejdernes Vedkommende resulterede disse Forhandlinger kun i ganske uvæsentlige Ændringer. Mæglingsforslaget blev vedtaget, for Dansk Arbejdsmandsforbund af dettes Hovedbestyrelse, og en senere Generalforsamling i Forbundet protesterede imod, at Hovedbestyrelsen traf Afgørelse uden først at spørge Medlemmerne.

Det første *Statsindgreb* i Forholdet mellem Arbejdere og Arbejdsgivere skete i 1933, hvor Arbejdsgiverforeningen vilde udnytte de daarlige Tider og den store Arbejdsløshed — der fandtes i Begyndelsen af Aaret over 200.000 arbejdsløse — til et Angreb paa Arbejdernes Lønniveau. Arbejdsgiverne krævede en generel Lønnedsættelse paa 20%, og da Forbundene nægtede at forhandle om Lønnedsættelser, varslede Arbejdsgiverforeningen Storlockout. Der er ikke Tvivl om, at Lockouten var blevet iværksat og vilde have paaført Arbejderne og hele Erhvervslivet store Tab, saafremt Regeringen ikke i sidste Øjeblik havde grebet ind og i Rigsdagen indbragt et Forslag til Lov, der forbød Lockouten og forlængede samtlige i 1933 udløbende Overenskomster for et Aar. Loven sparede saaledes Fagorganisationerne og Arbejderne for en langvarig og tabgivende Konflikt, der maaske i Betragtning af Krisen vilde have ført til en almindelig Lønsenkning.

I 1934 blev samtlige Overenskomster opsagte, og Dansk Arbejdsmandsforbund indkaldte samtlige Havnearbejder-Afdelinger i Landet til en Konference for at drøfte de Punkter, som man samlet maatte kræve revideret ved de kommende Forhandlinger, herunder navnlig Ventepenge for den første Time, Mindestbetalingen og Indenbordsarbejdet. Konferencen formulerede ogsaa en Række Krav, som det dog ikke lykkedes at opnaa Enighed om med Arbejdsgiverne, og Forhandlingerne endte derfor, ligesom for en Række andre Fag, i Forligsinstitutionen. Forligsmanden stillede her et almindeligt Mæglingsforslag, der for Havnearbejderne ialt væsentlig betød uændret Forlængelse af Overenskomsterne. Mæglingsforslaget var til Behandling paa en Generalforsamling i Forbundet, hvor Bestyrelsen indstillede det til Forkastelse, hvad der ogsaa skete med stort Flertal. Paa Generalforsamlingen henvistes navnlig til, at Havnearbejderne trængte til at

opnaa Forbedringer, da de Fordele, der var opnaaet i 1930, senere var blevet forringede ved Den faste Voldgiftsrets Kendelser, ligesom det hævdedes, at der slet ikke var ført Realitetsforhandlinger om de af Havnearbejderne stillede Krav. Imidlertid vedtoges Mæglingsforslaget af de modstaaende Hovedorganisationer og traadte dermed i Kraft.

Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund, der paa den Tid stod udenfor De samvirkende Fagforbund, havde imens etableret Strejke, hvorved der opstod urolige Forhold i adskillige Havnebyer. Strejkedønningerne naaede ogsaa København, og paa en den 13. April 1934 afholdt ekstra Generalforsamling stilledes Forslag om, at de københavnske Havnearbejdere skulde gaa i Sympati-strejke. Paa Bestyrelsens Vegne fraraadede Formanden meget stærkt dette Forslag og understregede Nødvendigheden af at fortsætte Arbejdet. Forbundet vilde ellers komme ud i en ulovlig Konflikt, og netop Havnearbejderne havde tilstrækkelig Erfaring for, hvad dette kostede.

Forslaget om Sympatistrejke gik derefter til Urafstemning, hvor det forkastedes med 1906 Stemmer imod 405.

I 1935 var Havnearbejderne igen inddraget i den almindelige Overenskomstbevægelse, der som i tidligere Aar afsluttedes med et af Forligsmanden stillet Mæglingsforslag, der for Havnearbejdernes Vedkommende ikke bragte nogen nævneværdig lønmæssig Fremgang. Derimod lykkedes det at faa gennemført en delvis Løsning af Spørgsmaalet om Indenbordsarbejdet. Der var blandt Medlemmerne nogen Utilfredshed over Forslaget og over den Kendsgerning, at DAF's Hovedbestyrelse havde truffen Afgørelsen paa samtlige berørte Medlemmers Vegne, og Trælastarbejderne truede endog med at gaa i Strejke, men efterhaanden faldt Sindene dog til Ro.

Overenskomstsituationen tog i 1936 omtrent samme Forløb, kun med den Forskel, at det denne Gang kom til en Storlockout, der varede i 5 Uger og afsluttedes med, at Rigsdagen vedtog et Lovforslag, der paabød Arbejdets Genoptagelse og nedsatte en Voldgiftsret til Bilæggelse af de resterende Uoverensstemmelser, hovedsageligt Lønsørgsmaal, der løstes i Overensstemmelse med Forligsmandens Mæglingsforslag.

Storlockouten affødte for Transportens Vedkommende en Sympatiblokade fra 26. Februar, der gav Anledning til forskellige uheldige Forhold i Havnen, naar Havnearbejderne nægtede at losse blokerede Fartøjer. Konfliktsituationen behandledes paa en den 15. Marts afholdt Generalforsamling, hvor der fra forskellig Side foresloges Etablering af en almindelig Sympatiaktion, men denne Tanke fandt ikke Tilslutning, og i en Resolution gav Generalforsamlingen Udtryk for sin Tillid til DAF's Ledelse.

I dette Aar vedtog begge Hovedorganisationer det af Forligsmanden stillede Forslag om Forhandlingsregler, hvorved samtlige Overenskomster forlængedes for 2 Aar og fik fælles Udløbstid den 1. Marts. Formaalet med disse Forhandlingsregler er iøvrigt at gøre det lettere for de direkte interesserede Parter at forhandle sig til Rette om de mange Detailspørgsmaal i de enkelte Overenskomster og forhindre, at altfor mange uløste Detailspørgsmaal henvises til Afgørelse i Forligsinstitutionen, der savner Forudsætninger for at kunne bedømme Realiteten i disse Spørgsmaal og derfor er tilbøjelig til at skubbe dem til Side til Fordel for de mere vigtige generelle Stridsspørgsmaal. Ikke mindst Havnearbejderne er interesserede i en saadan Realitetsbehandling af Tariernes mangeartede Bestemmelser.

I Henhold til Bestemmelserne i Forhandlingsreglerne udløb Havnearbejdernes Overenskomster først i 1938, og ogsaa denne Gang afsluttedes Overenskomstforhandlingerne for en lang Række Fag først i Forligsinstitutionen, hvis Mæglingforslag denne Gang blev vedtaget baade af Arbejderne og Arbejdsgiverne. Havnearbejderne i København opnaaede et generelt Tillæg til alle Akkordsatser paa 6%, og til alle Timelønninger paa 7,76%, men enkelte særlig daarlige Satser blev forhøjet med indtil 50%. Endvidere fornyedes Overenskomsterne med Orlogsværftet og Kommunen med 6% Tillæg paa alle Satser med tilbagevirkende Kraft fra 1. April.

— — —

Det har ikke været Meningen her at give en detailleret Redegørelse for Overenskomstforhandlingernes Forløb og de ved Overenskomsternes Fornyelse opnaaede Resultater. Vi har kun villet trække Hovedlinierne op for Overenskomstbevægelserne i Tiden

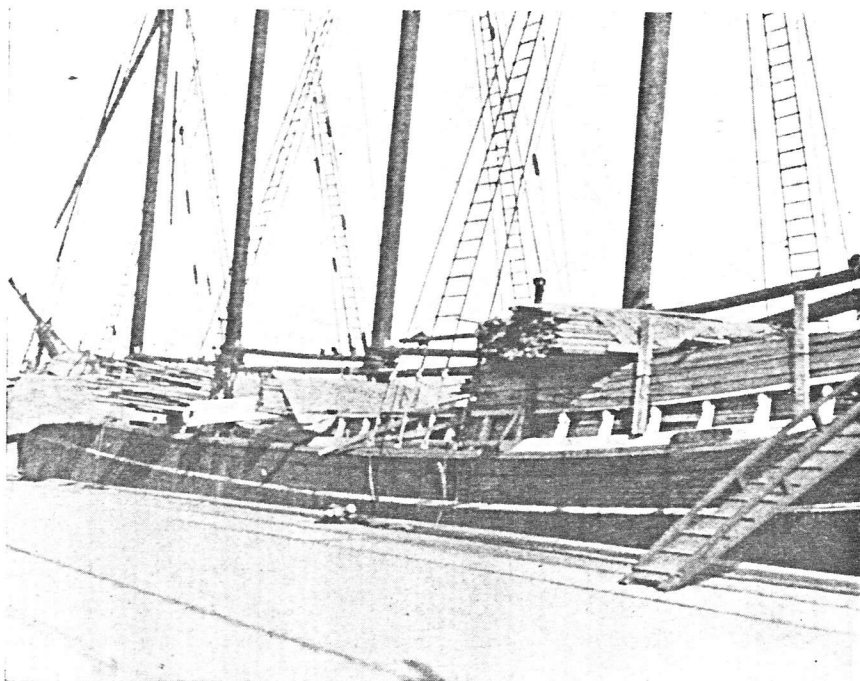
fra 1925 til 1938. Foruden de rent lønmæssige Forhold er der mange andre Spørgsmaal, der har været fremme til Drøftelse ved de førte Forhandlinger og som i Tidens Løb enten er blevet løst eller bragt nærmere en Løsning. Vi skal i det følgende omtale 2 saadanne Spørgsmaal, der gennem Aarene har været meget omstridte mellem Havnens Arbejdsgivere og Arbejdere.

INDENBORDS-ARBEJDE

Spørgsmaalet om Havnearbejdernes Ret til at udføre alt Arbejde ombord i Skibene har altid været og er fortsat brændende, og for saa lang Tid tilbage som i Oktober 1900 vedtog Fællesledelsen for de 3 københavnske Havnearbejderorganisationer en Resolution gaaende ud paa at søge gennemført, at Bordarbejdet overlodes til Havnearbejderne, men det viste sig dog umuligt at gennemføre Vedtagelsen i Praksis.

I Tiden indtil omkring Krigens Afslutning var den almindelige Regel den, at naar et Skib ankom til Losning og Lastning i danske Havne, blev Arbejdet ombord i Skibet udført af danske Havnearbejdere. — En Undtagelse fra denne Regel dannede dog Skibe med Trælast, hvilket skyldtes, dels at Trælasten i al Almindelighed ankom pr. mindre Sejlskibe, der i Modsætning til Dampskibe normalt har en forholdsvis stor Besætning, og dels at Skibe med Trælast havde relativt mange Lossedage, men naar det drejede sig om større Skibe — og i Særdeleshed om Dampskibe — udførtes Arbejdet ombord, ogsaa ved Skibe med Trælast, af Arbejdere fra Land. —

Efter Krigens Afslutning ændredes imidlertid dette Forhold paa en for danske Arbejdere meget følelig Maade, idet Skibene, særlig fra Lande med lav Valuta, i større og større Udstrækning gik over til selv, ved Hjælp af Skibenes Besætning, at udføre Arbejdet ombord, i mange Tilfælde ved i dette Øjemed at sejle med en større Besætning end normalt, og Forholdet blev omkring 1922—24 omtrent saadan, at de danske Havnearbejdere nærmest kun var Hjælpearbejdere for de fremmede Søfolk, og det var ikke mere — som forhen — kun smaa Sejlskibe med Trælast, der selv udførte Arbejdet ombord, men derimod baade større og mindre saavel Sejl- som Dampskibe, og med al mulig Slags Last.



Skib med Trælast, hvor Arbejdet ombord tidligere udførtes af Søfolkene, men nu er forbeholdt Havnearbejderne.

Da saadanne Tilstande selvsagt var uholdbare, dels fordi de foraarsagede stor Arbejdsløshed mellem Havnearbejderne, og dels fordi de gav Anledning til urolige Arbejdsforhold, blev der under Overenskomstforhandlingerne i Foraaret 1924 fra Dansk Arbejdsmandsforbunds Side fremsat Krav om, at Havnearbejderne skulde have Ret til at udføre alt Arbejde ombord i Skibe, der indkom til Losning eller Lastning i danske Havne.

Kravet blev gjort til Genstand for en meget indgaaende Drøftelse i et til Behandling af dette Spørgsmaal nedsat Udvalg, hvis Arbejdsgiverrepræsentanter saa forholdsvis forstaaende paa Sagen og udtalte, »at naar Modtagerne vilde, saa kunde de foranledige, at Havnearbejderne ogsaa fik Bordarbejdet, hvilket de vilde faa Paalæg om fra Organisationens Side, et Paalæg, som de vilde rette sig efter«.

Fra Arbejderside var man dog ikke tilfreds med dette Løfte, bl. a. fordi man frygtede (Udviklingen har vist, at denne Frygt

var mere end berettiget), at ikke alle Modtagere vilde se paa Spørgsmaalet paa samme Maade som deres Kolleger i Udvalget, og Resultatet af den fortsatte Drøftelse blev, at man enedes om, at naar Havnearbejderne i enkelte Tilfælde ikke fik ogsaa Bordarbejdet, saa skulde Arbejderne i Land have et Tillæg udover de overenskomstmæssigt fastsatte Priser, et Tillæg, som skulde betales af Modtageren, og som skulde virke animerende i Retning af at forhindre Skibene i selv at udføre Arbejdet ombord, hvilket Arbejde det var *Forudsætningen*, at Havnearbejderne skulde udføre, og som Modtageren havde en Forpligtelse til at arbejde for, at de ogsaa fik.

Om Tillæggets Størrelse og om Udformningen af den herhenhørende Bestemmelse iøvrigt opnaaedes dog ikke Enighed i Udvalget, men paa Grundlag af den førte Drøftelse indførte Statens Forligsmand i Mæglingsforslaget af 24. Maj 1924 en saalydende Bestemmelse:

»Forsaavidt angaar det indenbords Arbejde i Dampere, Lægere og de Sejlere, der ifølge Overenskomst losses som Dampere, er det en Forudsætning for de fastsatte Akkordsatser, at ogsaa Bordarbejdet udføres af Havnearbejderne.

Skulde et Skib bestemt vægre sig ved at lade Havnearbejderne udføre det indenbords Arbejde, forhøjes Betalingen for Arbejdet i Land med 15% af den for Bord- og Landarbejde fastsatte, samlede Takst. Delvis Bordarbejde kan ikke finde Sted. — Fra denne Bestemmelse er undtaget Trælast-Skibe og andre Skibe, som overenskomstmæssigt eller koutumemæssigt selv har udført Bordarbejdet,«

Denne Bestemmelses Ordlyd er senere, ved Mæglingsforslag af 4. Juli 1930, ændret lidt, saa den kom til at lyde:

»Det er en Forudsætning for de fastsatte Akkordsatser, at Havnearbejderne udfører Arbejdet ombord i alle Fartøjer paa over 200 Tons d.w. — Skulde et Fartøj bestemt vægre sig ved at lade Havnearbejderne udføre det indenbords Arbejde, forhøjes Betalingen for Arbejdet i Land med 15% for den for Land- og Bordarbejde fastsatte, samlede Takst.

Delvis Bordarbejde kan ikke finde Sted.

Fra nærværende Bestemmelse er undtaget Trælastskibe,«

Denne Ændring gik altsaa ud paa, at kun ved Skibe paa over 200 Tons d.w. skulde Arbejderne i Land have et Tillæg for manglende Bordarbejde.

Det viste sig imidlertid, at Arbejdsgiverne i mange Tilfælde foretrak at betale de 15%’s Tillæg for manglende Bordarbejde fremfor at lade Havnearbejderne udføre Arbejdet, og under Forhandlingerne i 1935 lykkedes det at faa Bestemmelsen ændret til at lyde:

»Til Arbejdet ombord i Skibe med Trælaster paa 250 Stdr. og derover og i andre Skibe paa over 200 Tons d.w. antages Arbejdere fra Land,«

og det er altsaa her gjort til en Pligt for Arbejdsgiverne at overlade Havnearbejderne alt Arbejde paa Skibe af den ovenfor nævnte Størrelse.

Imidlertid var heller ikke denne Ordning tilfredsstillende, idet Maalet om at overlade alt Arbejde til Havnearbejderne ikke var naaet, og der arbejdedes derfor videre med Spørgsmaalet, og i 1938 lykkedes det under Forhandlingerne i Forligsinstitutionen at faa Grænsen: 200 Tons d.w. ændret til 180 Tons d.w., saaledes at Stillingen nu med Hensyn til Retten til det indenbords Arbejde er den, at Havnearbejderne har Krav paa at udføre alt Arbejde ombord i Skibe paa over 180 Tons d.w., og paa Trælaster paa 250 Stdr. og derover, en Grænse, der selvfølgelig stadig ikke er tilfredsstillende, og som der fortsat vil blive arbejdet paa at faa bragt betydeligt ned.

WINCHMEN-SPØRGSMAALET

Af lige saa stor Vigtighed for Havnearbejderne, som Spørgsmaalet om Retten til det indenbords Arbejde er, er forøvrigt ogsaa Spørgsmaalet om Havnearbejdernes Ret til ved Losning og Lastning at betjene Skibenes Winch, ikke alene paa Grund af det større Føremoment for Havnearbejderne, der er tilstede, naar en med Havnearbejde forholdsvis ukendt Sømand betjener Winchen, men ogsaa fordi Akkordtempoet, og dermed Fortjenesten for Havnearbejderne, naturligvis nedsættes, naar en i Arbejdets hurtige Gang uinteresseret Sømand optræder som Winchman.

Tidligere var Forholdet som Regel, at Skibenes Winch betjentes af Suffolk, og naar Arbejdet som Winchmen udførtes af Havnearbejdere, betaltes disse i al Almindelighed med Timeløn.

Det var derfor ret naturligt, at man ogsaa paa dette Omraade var stærkt interesseret i at faa gennemført en Ændring, og dette lykkedes samtidig med, at den første Ændring med Hensyn til Retten til Bordarbejdets Udførelse blev gennemført, idet der i Forligsmandens Forslag af 24. Maj 1924 indførtes en saalydende Bestemmelse:

»Winchman tages fra Land og betales som en Mand af Holdet undtagen for Københavns Vedkommende, hvor Betalingen udgør $\frac{1}{6}$ af Holdets Betaling.

Hvis Skibet ikke vil tage Winchman fra Land, men ønsker Spillet betjent af Besætningen, forhøjes Taksten for saavel indenbords som udenbords Arbejde med 10%.

For saa vidt Sprogvanskeligheder lægger Hindringer i Vejen, herunder dog ikke regnet norsk eller svensk Sprog, skal Winchman tages fra Land.«

Bestemmelsen blev senere, ved Forligsmandsforslaget af 4. Juli 1930, ændret lidt, idet den kom til at lyde:

»Naar Havnearbejderne udfører Arbejdet ombord i et Skib med mekanisk Spil, antages — naar Spillet benyttes — Winchman fra Land og betales som en Mand af Holdet undtagen for Københavns Vedkommende, hvor Betalingen udgør $\frac{1}{6}$ af Holdets Betaling.

Hvor et Skib vægrer sig ved at antage Winchman fra Land, men kræver Spillet betjent af Besætningen, forhøjes Taksten for saavel Bordarbejdet som Landarbejdet med 10%.

Ved alle Skibe af anden Nationalitet end dansk, norsk og svensk skal, naar Havnearbejderne udfører Arbejdet ombord, Winchman tages fra Land,«

Det er altsaa nu fastslaaet, at Havnearbejderne altid, naar de ogsaa udfører det indenbords Arbejde, kan kræve selv at betjene Spillene.

Herfra er dog undtaget danske, norske og svenske Skibe, hvor Søfolkene kan betjene Spillene, men i saa Tilfælde skal Taksten for saavel Bord- som Landarbejde forhøjes med 10%.

Ogsaa denne Bestemmelse er altsaa et betydeligt Fremskridt, dels fordi Spillenes Betjening giver Havnearbejderne en hel Del Arbejde, og dels fordi Betalingen nu er Akkordbetaling, som Holdet tjener, medens der tidligere kun betaltes almindelig Timeløn.

FORSKELLIGE KONFLIKTER

Som vi har set, har Overenskomsternes Fornyelse i Tiden siden 1925 ikke givet Anledning til Konflikter, men dette er dog ikke ensbetydende med, at Arbejdsforholdene i Havnen i hele dette lange Tidsrum har været præget af lutter Idyl og Fred. Overenskomsternes Fortolkning er ikke udelukkende et juridisk Spørgsmaal, men er tillige afhængig af Parternes gode Vilje, og da denne ofte mangler paa Arbejdsgiverside, kan Fortolkningsspørgsmaal let føre til Konflikt. Der har da ogsaa Aar for Aar været mange Smaakonflikter i Havnen. I en Række Tilfælde har der været iværksat Arbejdsvægring eller uvarslede Arbejdsstandsninger, der ganske vist i Reglen kun var af kort Varighed, men ikke destomindre har foranlediget talrige Forhandlinger og Klager til Den faste Voldgiftsret. Der turde vistnok i det hele taget ikke være noget andet Fag, der kan opvise et tilsvarende Antal Arbejdsstandsninger og Tilfælde af Arbejdsvægring, andre Uoverensstemmelser samt Voldgiftssager som de københavnske Havnearbejdere, og Fællesforbundet har af den Grund ofte maattet udrede klækkelige Beløb i Bod og Erstatning.

Vi kan selvfølgelig ikke her komme nærmere ind paa alle disse Smaakonflikter, der er forekommet i nævnte Tidsrum, men skal kun omtale et Par af de mere betydningsfulde Arbejdskonflikter og deres Følger.

I 1928 udbrod der en Transportarbejderstrejke i Finland, og Dansk Arbejdsmandsforbund varslede i den Anledning Sympatiastrejke af Havnearbejdere for at støtte de strejkende Havnearbejdere i finske Havne, og der opstod flere Konflikter i Havnen af den Grund.

En i Juli 1928 afholdt Generalforsamling vedtog en Resolution, der krævede Sympatiblokaden udvidet til ikke blot at omfatte finske Skibe, men ogsaa finsk Gods. Blokaden blev imidlertid kendt ulovlig af Den faste Voldgiftsret, der fandt den i Strid med de bestaaende kollektive Overenskomster, og den blev derfor ophævet.

Blokaden af de finske Skibe medførte bl. a., at de finske Søfolk gik i Land og udførte Havnearbejde. Forbundet protesterede herimod og hævdede, at dette var stridende mod den gældende Frem-

medlov, da disse Søfolk ikke havde Arbejdstilladelse, men den daværende Justitsminister, Rytter, godkendte alligevel dette Forhold. Forbundet protesterede kraftigt imod Justitsministerens Afgørelse og indkaldte et stort Protestmøde i den Anledning.

Efter at Dansk Arbejdsmandsforbund havde afblæst Blokaden, opstod der Konflikt flere Steder i Havnen paa Spørgsmaalet om Strejkebrydernes Fjernelse. Det lykkedes at faa dette Krav gennemført, saa at Arbejdet derefter kunde fortsættes paa normal Maade.

Det kan iøvrigt endnu anføres, at en Generalforsamling i Fællesforbundet protesterede imod, at D. A. F. havde afblæst Blokaden, forinden den finske Transportarbejderstrejke, som de finske Arbejdere tabte, var endelig afsluttet.

Losning af Trælast har som omtalt givet Anledning til mange Uoverensstemmelser og Konflikter. Navnlig 1931 viste en uhyggelig Mængde Sager af den Art. Tømmerhandlerne og Trælastgrossisterne formelig kappedes om at forringe Overenskomsten, og i særlig Grad søgte de at komme bort fra at betale de 10% for over 50 Partier, hvad de udførte paa den Maade, at hvis et Skib kom med 53 Partier, lod de f. Eks. 28 Partier losse paa Islands Brygge og foretog saa Afregning og Afmønstring, hvorefter Skibet blev forhalet til en anden Kaj, og derefter beordredes de Arbejdere, der havde faaet Betaling for første Del af Losningen, til det nye Lossested og til at fortsætte Arbejdet. Hermed mente man at have delt Skibets Ladning, saaledes at der ikke skulde betales de 10% for over 50 Partier.

Entreprenør Holger Jørgensen, der havde en stor Del af Trælastlosningen i Entreprise, var særlig drevnen i denne Trafik, og gennem flere Aar havde der været talrige Konflikter hos denne Arbejdsgiver. Det var ogsaa hans Optræden, der omsider fik Bægeret til at flyde over. Ved Losningen af M/S »Elakön« opstod en Strid om Betalingen af de 10% Tillæg, og dette i Forbindelse med en længe næret Utilfredshed med Jørgensens Ledelse af Arbejdet medførte, at alt Arbejde for denne standsedes. Derfra bredte Konflikten sig til en Række andre Skibe med Trælast.

Da Forhandlinger under Hovedorganisationernes Medvirken ikke førte til noget Resultat, indbragte Arbejdsgiverforeningen Klage til Den faste Voldgiftsret og krævede 12.000 Kr. i Erstat-

ning. I en foreløbig Kendelse erklærede Retten Arbejdsstandsningerne for ulovlige. Da der var Fare for en Lukning af Arbejdsløshedskassen, indkaldtes til en Generalforsamling, der fandt Sted den 13. September, og denne gav sin Tilslutning til Bestyrelsens Holdning samt tilsagde sin fulde Støtte til Sagens Gennemførelse.

Imens var Arbejdsgiverforeningens Erstatningskrav vokset til 28.000 Kr., og Den faste Voldgiftsret idømte Forbundet en Bod paa 20.000 Kr. Den 17. September mødte Fogeden paa Forbundets Kontor for at inddrive Bodene, men Kassen var tom, og paa Bankbogen indestod kun et Beløb af 36 Øre.

Der blev straks efter Rettens Kendelse optaget nye Forhandlinger med Arbejdsgiverne, og man enedes her om en Række Forbedringer ved Losning af Trælaster, og bl. a. anerkendte man Arbejdernes Krav paa Erstatning for Misbrug af Mandskab. Man enedes om Regler for Fastsættelse af Erstatningens Størrelse samt for, hvornaar der forelaa Misbrug. Om andre Spørgsmaal skulde der forhandles videre med Tømmerhandlerforeningen. Arbejdsgiverne afgav endvidere Erklæring om at ville standse Fogedforretningen, saalænge Forhandlingerne stod paa, og at der umiddelbart efter Arbejdets Genoptagelse skulde forhandles om en eventuel Nedsættelse af Bodene.

Paa Generalforsamlingen den 20. September anbefalede Formanden at gaa med til dette Forlig og understregede, at det var første Gang, at der havde været ført Forhandlinger under en ulovlig Konflikt. De Krav, der rejstes ved Konflikten Start, var i alt væsentlig gennemført. Hvis man fortsatte Konflikten, vilde hele Havnen blive lagt stille og Forbundet erklæret fallit. — Med Hensyn hertil blev Forslaget vedtaget med 425 Stemmer imod 237.

Ved de senere Forhandlinger nægtede Arbejdsgiverforeningen at gaa med til en Nedsættelse af Bodene og gaa ind paa Forbundets Tilbud om at betale et Beløb paa 10.000 Kr., og ved en ny Fogedforretning den 26. September, hvor Kassen ligeledes viste sig at være tom, blev Forbundet erklæret fallit, og man vilde nu, for at inddrive Bodene, gøre Arrest i Kontingenterne til Arbejdsmandsforbundet og Arbejdsløshedskassen.

Herimod nedlagde Forbundet Protest, idet det anførtes, at disse Kontingenter var Forsikringer enten mod Arbejdsløshed eller Arbejdskonflikter. Forbundet fik Medhold heri, og ved Velvilje

fra de københavnske Arbejdsmands Fællesledelse aabnedes der et Indbetalingskontor i Suhmsgade 4.

Til Trods for, at Forbundet var fallit, foregik Arbejdet i Havnen paa normal Maade. Men hele Forholdet var dog uholdbart for Arbejdsgiverne. Der blev derfor igen optaget Forhandlinger med Dommer Pihl som Mellemand, og herved opnaedes der Enighed om et Forlig gaaende ud paa, at Fællesforbundet til fuld Afgørelse af saavel Boden som 54 andre løbende Sager vedrørende Uoverensstemmelser i Havnen skulde betale et Beløb paa 15.000 Kr.

Dette Forslag blev drøftet paa en Generalforsamling den 8. November, hvor Formanden gjorde Stillingen op og meddelte, at der ved Inddragning af Fagbladet og Juletræsfesten samt Besparelser ved ny Afregningsmetode med Kontrolkontoret vilde kunne indspares 15.000 Kr. aarligt, saaledes at det hele kunde løbe rundt uden Ekstrakontingent. Ved den derefter afholdte Urafstemning blev Forslaget vedtaget med stort Flertal. Ligeledes vedtoges det fortsat at holde Juletræsfest, mod at Medlemmerne betalte 2 Kr. i Ekstrabidrag.

Som Udløber af denne Konflikt blev 14 af de ovennævnte 54 Sager med Henblik paa deres principielle Betydning, og hvad der skulde gælde for Fremtiden, indbragt til Afgørelse for et Nævn med Dommer Pihl som Formand.

Af disse 14 Sager vandt Forbundet Halvdelen.

Saaledes endte denne forholdsvist omfattende Konflikt i det for vor Organisation højst urolige Aar 1931. Det, der opnaedes ved Forligets Indgaaelse, har gennem Aarene vist sig at være til stor Fordel for Organisationen og Medlemmerne, idet der blev tilvejebragt Sikkerhed mod Misbrug af Overenskomsten. Selv om 15.000 Kr. er mange Penge, vil man i Dag kunne sige, at de var givet godt ud.

Det kan endnu bemærkes, at der i 1932/33 opstod forskellige Uoverensstemmelser og Konflikter i Havnen i Anledning af en Beslutning om at nægte al Losning og Ladning af Krigsmateriale. Denne Beslutning, der var vedtaget paa Generalforsamlingen den 10. April med Henblik paa Japans Indfald i Kina og paa Forslag fra kommunistisk Side, viste sig senere at være uigennemførlig, hvorfor den blev ophævet paa en den 9. Juli 1933 afholdt Generalforsamling.