Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

DANSK
KARETMAGERFORBUND
1895 . 1945

Dansk

KARETMAGER FORBUND

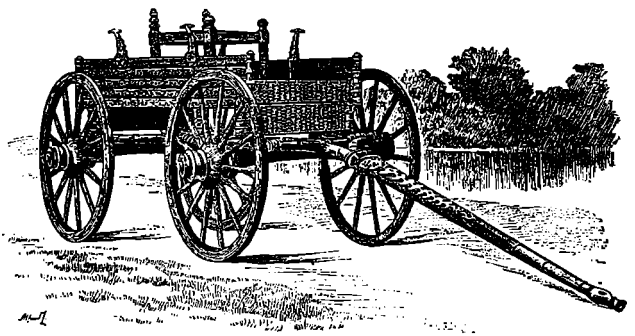
TRÆK AF KARETMAGERFAGETS OG DANSK KARETMAGERFORBUNDS HISTORIE



1895

UDGIVET I ANLEDNING AF 50 AARS JUBILÆET I
DANSK KARETMAGERFORBUND D. 29. SEPTEMBER

1945



FORORD

DANSK KARETMAGERFORBUND *passerer den 29. September i Aar en stor Mindedag, nemlig 50-Aarsdagen for Forbundets Dannelse. Efter Hovedbestyrelsens Beslutning markeres denne Højtidsdag blandt andet ved Udsendelse af nærværende Festskrift, der er tænkt dels som en Hyldest til vort tusindaarige Fag og til de Mænd, der gennem Tiderne har ført dets stolte Traditioner videre og taget Del i dets Udvikling, og dels som en Mindevarde over den første Halvsekel af Dansk Karetmagerforbunds Tilværelse. Festskriftet rummer derfor baade et flygtigt Rids af Fagets Udvikling fra de ældste Tider til Nutiden og et historisk Udsyn over de mere bemærkelsesværdige Hændelser inden for vort Forbunds Virkefelt i de forløbne 50 Aar — dog med de Begrænsninger, Pladsforholdene har sat. Det er Hovedbestyrelsens Haab, at dette Festskrift, der udsendes bl. a. til alle Forbundets Medlemmer, maa blive vel modtaget og blive bevaret i taknemlig Erindring om de Kolleger, som for 50 Aar siden lagde Grundstenen til vor faglige Organisation.*

København i Foraaret 1945

PAA HOVEDBESTYRELSENS VEGNE

C. M. CARLSEN

*

Karetmagerfagets Udvikling

★

DEN FØRSTE KÆRRE

I sin Roman »Bræen«, hvis Handling tildels udspilles i den yngre Stenalder, skildrer Forfatteren *Johannes V. Jensen*, hvorledes Personen Hvidbjørn ingen Vegne kan komme med sin Slæde om Sommeren, naar Sneen og Isen er smeltet. Han gaar længe og grunder over, hvordan han nu skal klare sig:

»... Se der er nu Rullerne han plejer at lade sine Fartøjer løbe i Søen med ... om man gjorde en rund Træstok fast under Slæden saadan at den fulgte med og blev ved at rulle under Mederne hele Tiden?

Hvidbjørn kan ikke faa Rullen ud af sit Hoved. Han prøver, lægger Remme om begge Ender af en tyk Træstok og hænger den under Slæden; men Remmene binder og vil ikke lade Rullen gaa rundt.

Den behøver jo nu heller ikke at røre Jorden i hele sin Længde, Hvidbjørn hugger den tynd undtagen ved Enderne og faar den nu virkelig til at hænge ved, men det har ingen Art før han i Stedet for Remmene gør Hul i selve Mederne og lader det tynde af Rullen gaa deri.

Nu kunde Slæden virkelig køre paa den bare Jord. Men de runde Træskiver i Enden maatte gøres større, tages af en tykkere

Træstamme, og det var et langt Stykke Arbejde at hugge den tynd paa Midten; hvorfor ikke gøre en Stang fast paa Slæden og lave Hullet i selve Skiverne?

Det knitrer i Hvidbjørns Haar ved Tanken, han faar Tømmerarbejdet gjort og ser sig saaledes efter flere Somres møjsommelige Forsøg og et uendeligt Hakkeri med Stenøksen i Besiddelse af den første Kærre.

Nu Hestene for! Hvidbjørn henter et Par, og det kan nok hændes de vender det Hvide ud af Øjnene ved Synet af dette Stillads med to maaske meget skæbnesvangre Hjul under. De rømmer sig og bæver saa smaat, gør sig rede til en Galop om det saa skal være til Verdens Ende for Friheden, og det maa de godt, mener Hvidbjørn, men de skal staa stille saalænge til de har faaet Læderremmene paa; en lille Smag af dem henad Flankerne gør dem paa en Gang villige til at tage dem paa og mere frihedslystne til Gavn for hvad Hvidbjørn har i Sinde. Et Bidsel af Hjortetak i Munden til at skumme over, væk fra Hovederne, Drenge, og den glade Hvidbjørn kører ...

Ikke to Minutter efter havde han Ild!

Ja, saa sandt Solen valser i Himlene! Hvidbjørn kørte løbsk paa Stedet, Hjulene der gik Træ mod Træ paa Akslerne røg næsten i samme Nu Vognen var kommen i Fart, og Hestene der troede det var en Steppebrand der gik dem i Næsen satte af i Stormgalop. Røgen straalede ud fra begge Nav, begyndte at sprøjte Gløder, og pludselig brød Hjulene i Flamme, hele Køretøjet stod i lys Lue om Ørene paa Hvidbjørn.«

Hvidbjørn blev til Grin for hele Stenalderbopladsen efter sit første mislykkede Forsøg i Vognbygningens ædle Kunst; men han gav ikke op af den Grund:

»... Han byggede sig straks en ny og forhindrede den fra at bryde i Brand ved at hælde Vand paa Hjulene, en af hans Drenge sad hos ham paa Vognen med en Potte og holdt Akslerne vaade, og dette svarede Regning til han fik sig prøvet frem og lærte at smøre Vognen med Fedt og Talg.

Han forbedrede Hjulene; Skiver taget paa tværs af en Træstamme kunde ikke holde og krævede et umenneskeligt Arbejde at

hugge fri, han lagde to stærke Stykker Træ sammen over Kors og gjorde Navnet i Midten, uden om bøjede han et stærkt Asketræs Skud af et Haandleds Tykkelse hele Vejen rundt og surrede det med Svineskinds Øle.

Surringen beskyttede han ved at lægge endnu en Asketræs Skinne uden om igen til at tage imod Slid, og nu kunde Hjulet næsten ikke blive bedre. Han forlængede Navet, for at Hjulet ikke skulde slingre. Ogsaa Vognen selv forbedrede han, gav den en Stang til at spænde Hestene for og Svingeltræer til Skagler.«

*

Omtrent saadan, som Johannes V. Jensen her saa mesterligt har gjort det, maa vel vort Fags allerældste Historie skulle skrives; den Del, der fortoner sig i den graa Oldtids Mørke.

Om Fortællingen holder Stik med Virkeligheden, kan ingen vide noget om; men det er sandsynligt, at den ligger meget nær Udviklingen, som den er foregaaet.

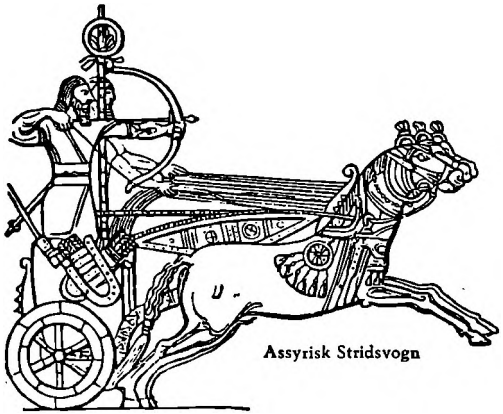
Og selv om der skulde være nogle Unøjagtigheder i vor berømte Digters fantasifulde Beretning om vort Fags »forhistoriske Historie«, forrykker det ikke det Forhold — som for os er det afgørende — at Grundlaget for Karetmagerfagets Oprindelse maa søges helt tilbage i det Tidsafsnit, vi benævner Stenalderen.

Gad vide, om noget andet Fag har Rod *længere tilbage* i Tiden!

OLDTIDENS STRIDSVOGNE

Der er almindelig Enighed blandt Oldtidsforskerne om, at den første Vogntype i Verden har været den 2-hjulede Kærre, om hvilken man iøvrigt mener at vide med Sikkerhed, at den i forhistorisk Tid har været kendt og anvendt i den nære Orient og Ægypten samt i Sydasien. Ja, endda helt til Bagindien og Kina mener man at kunne spore dens Udbredelse i Oldtiden.

Kærren hører saaledes til de allerældste Kulturelementer, der desuden omfatter Kornavl og Anvendelse af Ploven. Ofte ser man da ogsaa paa Stenrelieffer og lignende, at Ploven og Kærren er afbildet sammen.



Assyrisk Stridsvogn

En særdeles bekendt Form for Kærre har vi i de gamle *2-hjulede Stridsvogne*, der benyttedes i saa stor Udstrækning i Oldtiden.

Disse Stridsvogne var aabne bagtil, og de brugtes som alle og enhver ved af Konger og Høvdinge, der dels kæmpede fra selve Vognen, dels brugte dem til i en Hast at komme fra den ene Del af Valpladsen til den anden.

Stridsvognene var forsynet med Brystværn samt en Platform til Krigerne at staa paa. Det var især Babylonere og Assyrere, der anvendte saadanne Stridsvogne, men ogsaa Persere, Grækere, Romere og Kinesere m. fl. gjorde Brug af dem.

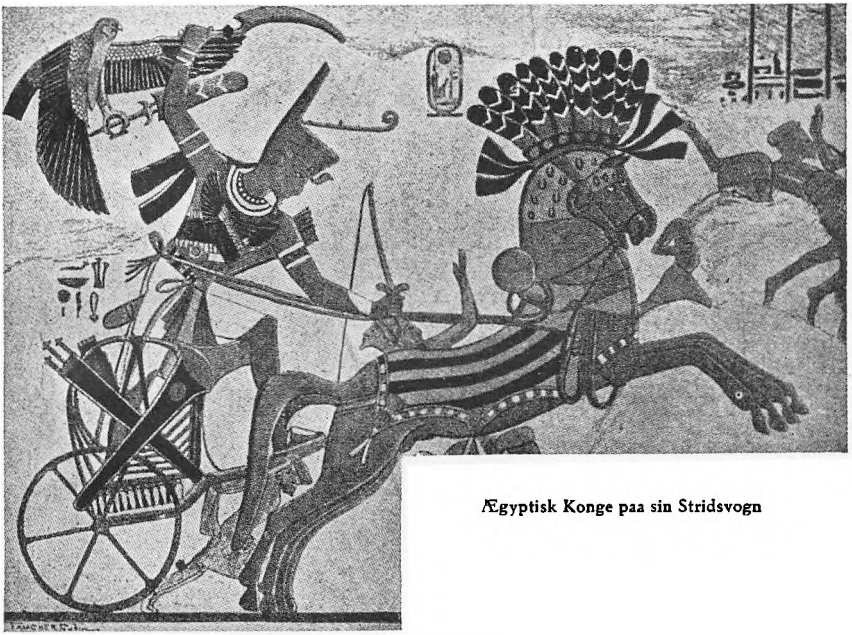
Stridsvogne forekom ogsaa i Norden i den senere Oldtid. De er saaledes nævnt i Forbindelse med det sagnhistoriske Braavalleslag mellem Kong Harald Hildetand af Danmark og Kong Hring af Sverige, hvorom Braavallekvadet fortæller, at Kæmpen Brune styrer den blinde Kong Haralds Stridsvogn frem mod Fjenden, mens Harald med et Sværd i hver Haand hugger Fjender til begge Sider, indtil Brune styrter ham fra Vognen og knuser hans Hoved med en Kølle.

*

Vor Viden om, hvorledes disse Oldtidsvogne saa ud, har vi bl. a. fra Ristninger paa gamle, fortrinsvis assyriske Mindesmærker og fra den blinde Skjald *Homers* Omtale og Beskrivelse af dem i de saakaldte homeriske Digte: »Odysséen« og »Illiaden«.

I »Odysséen«, 6. Sang, beder Kongedatteren Nausikaa saaledes sin Far:

»Hør, lille Far, vil du ej en Vogn mig lade bespænde,
høj og med dygtige Hjul, at til Vask vore prægtige Klæder
ud jeg til Elven kan køre, som smudsige ligge derhjemme«,



Ægyptisk Konge paa sin Stridsvogn

hvortil denne højsindet giver følgende Svar:

»Hverken jeg Mulernes Spand eller andet, mit Barn, vil dig nægte.
Gak du kun! Mine Svende skal fluks en Vogn dig bespænde,
høj, med dygtige Hjul, og vel forsynet med Fading.«

En mere udtømmende og malerisk Beskrivelse af en pragtfuldt udstyret Stridsvogn giver Homer i »Illiaden«, 5. Sang, hvori det hedder:

»... i en Fart stak Hebe paa Vogn de rullende Malmhjul,
otte var Hjulenes Eger, af Jern var Akslen, de løb om;
Fælgen var helt af Guld, uforgængelig stærk, og om Randen
laa fastsluttende Skinner af Malm, et Under at skue,
men af det pureste Sølv var de trindtomrullende Naver.
Baade med Remme af Guld og Sølv var den gyngende Agstol
spændt til Fadingen fast, og der løb to Buer omkring den;
ud fra Karmen der stod en Stang af Sølv, og paa Enden
bandt hun det dejligste Aag af Guld ...«

Udover dette litterære Bidrag, der vel turde være den ældste eksisterende Beskrivelse af et Stykke Karetmagerarbejde, har vi

faktisk kun Stenreliefferne at støtte os til, naar vi skal udforske vort Fags Præstationer og Udvikling i Aartusinderne før vor Tidsregnings Begyndelse, da ingen af de fremstillede Vogne er bevaret for Efterverdenen.

Men at man allerede dengang har omfattet Vognbygningskunsten med stor Hengivenhed og Interesse, kan vi vist anse for afgjort.

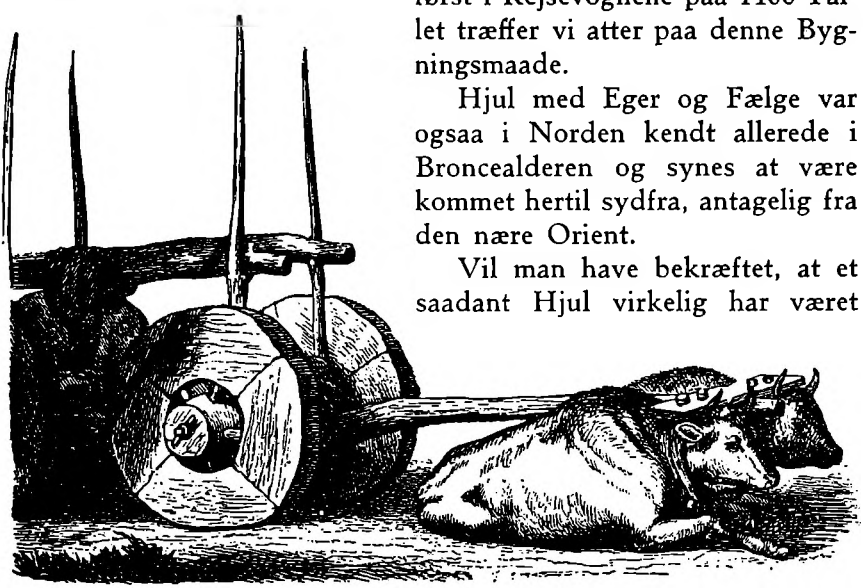
FORBEDREDE KONSTRUKTIONSFORMER

Egerhjulet, hvis Tilstedeværelse og Konstruktion vi i Dag anser for en selvfølgelig Ting, var i sin oprindelige Skikkelse helt af Træ, sammensat af et Nav og nogle Eger samt en Hjulkrans, som ofte bestod af flere Fælge. Man var dog i Oldtiden ikke ukendt med den Kunst at lave Hjulkransen ud af et Stykke Træ ved at bøje dette i varm Tilstand.

Mærkeligt nok gik denne Teknik i Glemme og kom først frem igen i Midten af 1800-Tallet. Ogsaa dette at ophænge Vognkassen i Remme, som Homer skildrer det i »Illiaden«, glemte man, og først i Rejsevognene paa 1400-Tallet træffer vi atter paa denne Bygningsmaade.

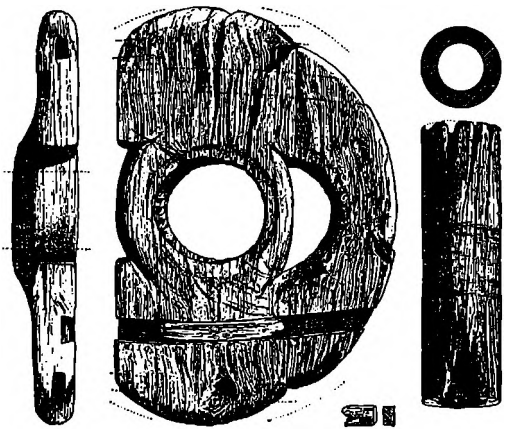
Hjul med Eger og Fælge var ogsaa i Norden kendt allerede i Broncealderen og synes at være kommet hertil sydfra, antagelig fra den nære Orient.

Vil man have bekræftet, at et saadant Hjul virkelig har været



Primitiv dalmatisk Vogn med Okseforspand

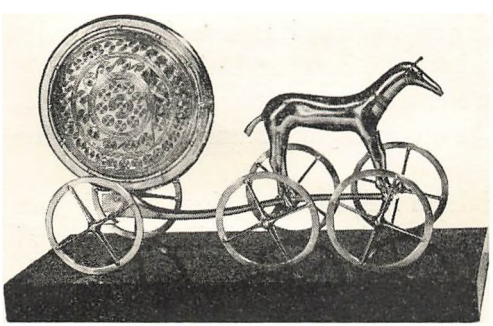
kendt dengang, behøver man blot at betragte Fundet af »Solvognen« fra Trundholm Mose, der er vort mærkeligste Fund fra den tidlige Bronzealder, og som ikke bare fortæller os, at den *4-hjulede Vogn* med Egerhjul var kendt paa den Tid, men samtidig bærer Vidnesbyrd om, at vore dalevende Forfædre i religiøs Henseende var Soldyrkere og saa en Helligdom i det cirkelrunde Hjul-Tegn. Et andet berømt Vognfund, som ligeledes bringer os Bud fra en længst svunden Tids Vognbygningskunst, er *Dejbjerg-Vognene*, der tilhører den førromerske Jernalder, d. v. s. Aarhundrederne nærmest forud for vor Tidsregnings Begyndelse.



Hjul af primitiv Konstruktion, fundet i Dystrup Mose i Jylland

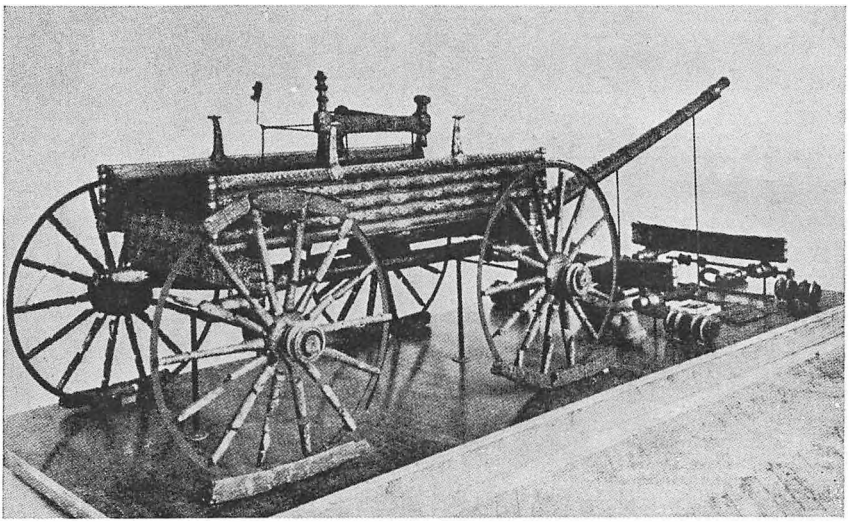
Dejbjerg-Vognene, der blev fundet i 1881—83 i Dejbjerg Mose ved Ringkøbing, er Dele af to 4-hjulede Vogne.

For at faa et Indtryk af, hvorledes Vognen her i Danmark saa ud for ca. 2000 Aar siden, har Nationalmuseets Arkæologer forsøgt at sammenstille de løse Dele af de to fundne Vogne til én Vogn. Interesserede Kolleger vil kunne faa denne Vogn at se ved Besøg paa Nationalmuseet. — Det højst interessante Fund viser, at Vognbygningen herhjemme saa tidligt som i den førromerske Jernalder havde naaet en bemærkelsesværdig høj Udvikling.



Solvognen fra Trundholm Mose. Rekonstruktion, udført i Bronze af Kunstneren Hans Kongslev

Dejbjerg-Vognen, saadan som man paa Nationalmuseet har kunnet sammenstille den, bestaar af en Undervogn og en Overvogn —



Dejbjerg-Vognen. Sammenstillet af løse Dele fra to Vogne fundet i Dejbjerg Mose ved Ringkøbing i 1881-83. Hidrører fra den førromerske Jernalder. Findes udstillet paa Nationalmuseet i København

en lav, aaben Vognkasse — samt en lang Vognstang. Den er forsynet med fire Egerhjul med svære Nav. Hjulkransen ses tydeligt at være bøjet af et Stykke Træ, og Hjulene er beslaaet med Slidringe af Jern. Saavel Nav som Undervogn, Sider og Vognstang er delvis ornamenteret med Broncebeslag.

Begge Dejbjerg-Vogne har utvivlsomt været Stadskøretøjer, muligvis beregnet til Brug ved religiøse Lejligheder, og de synes at forudsætte, at en mere prunkløs Type — en Art Arbejdsvogn — maa have været kendt længe forud, men saadanne Vogne har hidtil ingen Udgravning bragt for Dagen, lige saa lidt som der er fundet Rester af de endnu ældre Stridsvogne, hvorfor Dejbjerg-Vognene indtil videre er at betragte som det ældste eksisterende haandgribelige Bevis for de danske Karetmageres faglige Kunnen i Tiden før vor Tidsregning.

Dette og andet Kildemateriale til Belysning af Vognens tidligste Konstruktionsformer viser, at man tidligt har haft Forstaaelsen af at skulle beskytte Hjulkransen mod Slidtage ved at bruge Hjulskinner af Jern eller Bronce.

Til at begynde med har Beskyttelsen dog sikkert bestaaet i, at man har forsynet Hjulkransen med Søm, slaaet i saa nær ved hin-

anden som muligt; og først meget senere er man naaet frem til at forme den sammenhængende Hjulring, som vi kender den.

Naar man erindrer sig, at det er denne Hjulring, der betinger hele Hjulets Styrke, forstaar man, hvilke kolossale Krav der maatte stilles til Trækonstruktionens Udførelse i tidligere Tider.

Romerriget raadede over et særdeles ypperligt Vejvæsen, hvilket nok har været en stærk medvirkende Aarsag til, at Romerne viste saa stor Interesse for og drev det saa vidt med Hensyn til Bygning af Vogne. En Række af nye Vogntyper: Personvogne, Embedsvogne, Ligvogne og Postvogne, kom frem i Romerrigets Glansperiode, d. v. s. Tiden umiddelbart f. v. T.

Det var dog ikke alle og enhver, der kunde faa Lov til at køre i de romerske Vogne, ligesom der var bestemte Regler for, hvornaar Kørsel med Vogne maatte finde Sted.

I selve Rom var saaledes al Transport af Varer, med Undtagelse af Byggematerialer, forbudt fra Solopgang til Solnedgang, og Luksusvogne maatte kun benyttes af visse højere Personer, saasom Vestalinder, Triumfatorer, højere Embedsmænd og Præster.

Samtidig med at de nye Vogntyper fremkom, forbedredes Konstruktionen af Vognen, idet man nu opfandt *den drejelige Undervogn*, der muliggjorde, at Forhjulsakslen kunde drejes i Forhold til Vognkassen. Endskønt der kun kunde blive Tale om en meget svag Drejning som Følge af, at Hjulene dengang altid ragede højt op paa Siderne af Vognkassen og saaledes stødte mod disse, selv ved en ganske lille Drejning, maa denne Ændring i Vognkonstruktionen betegnes som et mægtigt Fremskridt.

Naar *vi* beundrer de gamle Romere, bør det derfor ikke først og fremmest være, »fordi de var saa dygtige i Latin«, som en slagfærdig, men aabenbart ikke særlig velbegavet Elev engang sagde til sin Lærer, men for deres store Dygtighed i Karetmagerfaget!

HJULMANDEN I MIDDELALDEREN

Med Romerrigets Undergang og i Folkevandringernes Storme gik imidlertid saavel den veludviklede Vognbygningskunst som det meste andet af den antikke Civilisation til Grunde.

Vejene forfaldt i den Grad, at det blev næsten umuligt at færdes ad dem med Vogne, og alle længere Rejser foretog man derfor i Reglen til Hest. Der gik flere Aarhundreder, før Kørsel med Vogne — og dermed Vognbygning — atter blev almindelig.

Denne Periode af Stilstand havde sin egentlige Aarsag i hele den Form for Livsførelse, som kendetegner Middelalderens første Aarhundreder: Naturalhusholdningen, og den Isolation og Afsondring fra Omverdenen, denne Levevis medførte.

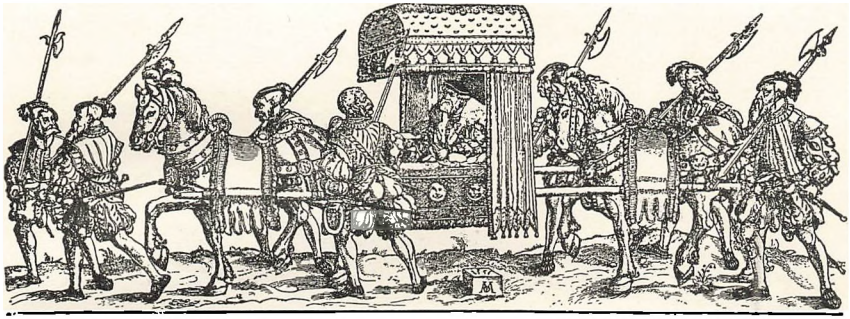
Vender vi os til vore egne Breddegrader, vil vi se, at Befolkningen her levede paa spredte Gaarde med Familiens snævre Kreds som en selvforsynende Enhed. Bønderne byggede selv deres Huse og lavede selv deres Vogne til Arbejdskørsel. Vogne til Luksuskørsel eller Rejsebrug var der overhovedet ikke Behov for som Følge af Befolkningens ringe Samkvem.

Efterhaanden opstod dog af sig selv en vis Arbejdsdeling, idet Folk med særligt Haandelag for et eller andet Arbejde blev en Slags Haandværkere. Og de, der var mest snilde til at »gøre Vogne«, fik naturligvis overladt Jobbet med at lave Vogne. — Under det feudale Lenssamfunds Tid blev denne frivillige Haandværkergerning til Pligtarbejde. Ligesom Bønderne maatte gøre Hoveriarbejde paa Herremandens Marker, maatte Haandværkerne udføre Arbejde i hans Hus.



Hjulmagere i Arbejde i ældre Tid

Der var ikke Tale om, at Herremændene *købte* det færdige Arbejde — enten det nu drejede sig om et Vognhjul eller et andet Stykke Haandværksarbejde — mod Betaling i Form af andre Varer, Levneds-



Fyrstelig Befordring i Tyskland omkring Aar 1500

midler eller lignende. Varebytte eksisterede praktisk talt ikke paa den Tid. Man handlede ikke med Tingene; derimod gerne med den menneskelige Arbejdskraft, Haandværkeren. Han var ganske som Fæstebonden »købt« af Herremanden og derved forpligtet til at udføre Arbejde paa Godset efter Naadigherrens Forgodtbefindende.

Saadan var i al Korthed fortalt Kaarene for Haandværkets Udøvere dengang, og der er ingen Grund til at tro, at de Mænd, som havde gjort det til deres Specialitet at lave Vogne, indtog nogen Særstilling.

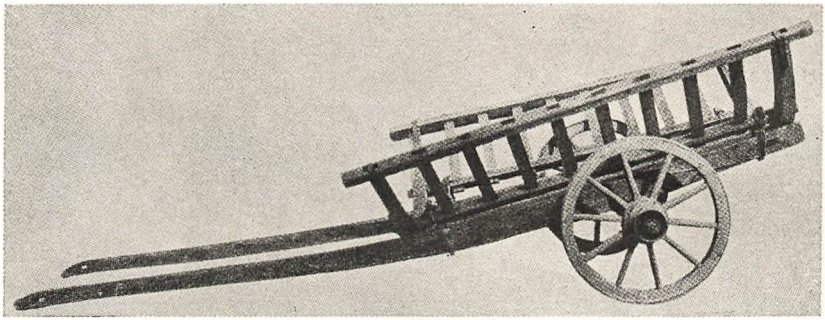
*

Tid efter anden afløstes Naturalhusholdningen af Varebytte, og dette igen af Pengeøkonomi. Handelen begyndte at udvikle sig, og Byerne tog til i Antal og Størrelse.

Byernes Vækst skyldtes bl. a., at Haandværkerne flyttede ind fra Landdistrikterne, hvad de forresten ofte maatte bede Herremanden om Tilladelse til, foruden at de maatte yde ham Vederlag, fordi de unddrog ham deres Arbejdskraft.

Og med Byernes Opkomst tog Udviklingen af Haandværket for Alvor Fart. Nu blev der Brug for Vogne, baade til at tage sig af Varetransporten og til at besørge Personbefordringen.

Til Vogne for Persontrafik maatte man naturligt stille det Krav, at de skulde være behagelige at sidde i, men en saadan Komfort var det ikke saa lige en Sag at opnaa, og det var først i Midten af 1400-Tallet, man fandt paa at ophænge Vognkassen i Kæder, som fra Toppen af fire høje Stænger førtes ind under Vognbunden.



Høkærre fra Västergötland

Vognkassens Frigørelse fra Akslerne gjorde Kørselen meget mere behagelig, end den tidligere havde været, men der var stadig den Gene, at Vognkassen slingrede voldsomt paa ujævn Vej.

Ogsaa denne Ulempe fandt man dog Raad for, idet man blot bøjede de Stænger, hvori Vognkassen var ophængt, hen mod Vognkassens Bund, saadan at Kæderne blev kortere, og Ophængningen ikke gav Mulighed for saa store Svingninger.

I Løbet af 1500-Tallet begyndte man saa smaat at lave Vogne med *Dør* i Siden. Ja, endog med *Kuskesæde!*

I vore Dage synes man jo ikke, at der skulde være noget særligt opsigtsvækkende i, at man forsynede Vognene med et Sæde til Kusken at sidde paa, men dengang vakte det den allerstørste Benovelse. Tidligere havde det været saadan, at Kusken enten gik ved venstre Side af Vognen eller red paa den venstre Hest, hvorfra vi forøvrigt har den kendte Vending: »den nærmer Hest« som Betegnelse for Hesten til venstre.

Kuskvognen anvendtes snart ikke alene til »Fruervogne«, men ogsaa til Mandfolk. Den maatte dog føre en haard Kamp mod gamle Fordomme, og det var ikke før Frankrig blev førende i saadanne Modespørgsmaal, at Kuskvogne eller *Karrosser*, som de nu kaldtes, blev almindelige. Kuskvognen blev saavel herhjemme som i Udlandet Forløber for Vogne, hvor Vognkassen var ophængt i Læderremme i Stedet for Kæder, som tidligere var anvendt.

Efterhaanden blev det en udbredt Skik ogsaa at forsyne Vognene med *Glasruder*. Det kan saaledes nævnes, at Infantine Maria af Spanien i Aaret 1631 fik den første Vogn med Glasruder — en sjælden Luksus paa daværende Tidspunkt.

Ofte var Vognene tillige udstyret med kostbare Udskæringer og Forgyldning, og det var en yndet Sport for Fyrsterne at overgaa hinanden med flot udskaarne, forgyldte Karrosser.

Til Brug ved Personbefordringen anvendte man fra 1640 offentlige Diligencer i England, og med samme Formaal indførtes i 1662 tilsvarende Karrosser i Paris. Som Modstykke til disse svære Vogne fremkom omkring 1670 den lette *Gig*, der er af fransk Oprindelse og kaldtes Caleche eller Chaise. Giggen var en forfinet Udgave af den gamle Kærre, og fra den nedstammer de senere kendte norske og holstenske *Karrioler*.

*

Det var dog ikke bare i Udlandet, Vognbygningen udviklede sig og stedse gjorde nye Fremskridt. Ogsaa Danmark kunde »være med i Vognen«. Vel var vi ikke herhjemme lige saa fremmelige som f. Eks. Franskmændene eller Englænderne med Hensyn til at bygge Vogne, men til Gengæld laa vi et godt Stykke foran baade Sverige og de sydlige Lande.

Derfor behøvede de danske Konger heller ikke at henvende sig til udenlandske Vognbyggere for at faa en god Vogn lavet. Den Sag var de danske »Hjulmænd« fuldtud i Stand til at kunne klare.

Vi ser da ogsaa, at Kong Kristian den Tredie skriftlig henvender sig til en dansk Hjulmand med Anmodning om at faa lavet en Vogn. Kongens Henvendelse lyder saaledes:

»Vi Kristian den Tredie lader dig Peder Hjulmand vide, at efter Vi er kommen i Erfaring, at Du kan gjøre Os Vogne, som Os ere behagelige, saa byde og befale Vi hermed, at Du forføjer Dig herhid til Os og tager behørigt Mandskab med Dig, paa det naar Du hid kommer, Os ikke skal ske nogen Ophold. Dermed ske Vor Villie. *Kristian R.*«

Den tilskrevne Peder Hjulmand, der boede i en Landsby paa Kolding-Egnen og havde fire Sønner beskæftiget i Faget, var ikke uvillig til at føje Kongen i dennes Ønske; men han var tilsyneladende meget optaget af andet Arbejde og stillede derfor som en absolut Betingelse, at de behørige Materialer til Brug ved Arbejdet maatte være til Stede, naar han indfandt sig for at lave Kongens Vogn, saa han ikke skulde spilde Tid med at vente efter disse.

Dette lod Peder Hjulmand høfligt men bestemt Kongen vide i en saalydende Skrivelse, der i ortografisk Henseende nøje svarer til Kongens eget Brev:

»Vi Peder Hjulmand, selv femte, lader Dig Kong Kristian den Tredie vide, at eftersom vi ere komne i Erfaring om, at vi kan gjøre Dig Vogne, som Dig ere behagelige, saa byde og befale vi Dig hermed, at Du forføjer behørige Materialier paa det, naar vi kommer, vi ikke skal finde noget Ophold. Hermed ske vor Villie.

Peder Hjulmand.«

Peder Hjulmands Svar til Kristian den Tredie var prentet paa Pergament, og dette morsomme og højst interessante Dokument til Belysning af den Fagstolthed, som besjælede en datidig Kollega, opbevares den Dag i Dag i det kongelige Arkiv.

VOGNBYGNING I NYERE TID

Paa Grund af Vejenes daarlige Tilstand ved 1700-Tallets Begyndelse var det ofte nødvendigt med et Forspand paa 4—6 Heste selv til mindre Vogne.

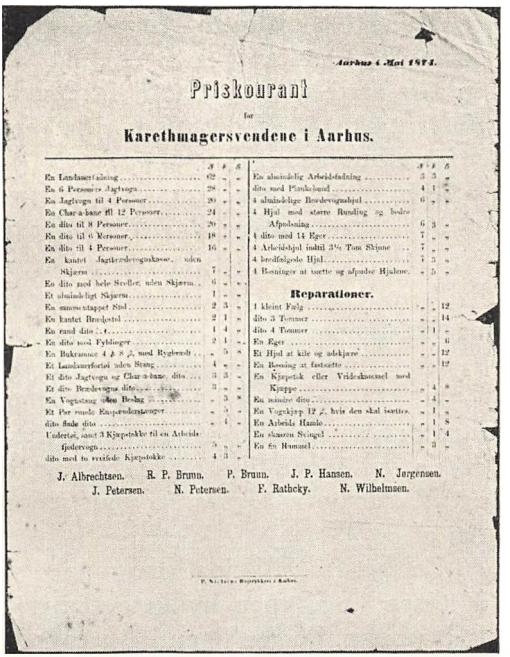
I Løbet af Aarhundredet skete der dog store Fremskridt med Hensyn til Vejbygning, og dette bidrog selvsagt til at øge Samkvemmet mellem de forskellige Lande og Folk.

Som en naturlig Konsekvens heraf blev der Brug for flere Vogne, og Vognbygningen oplevede især omkring Midten af 1700-Tallet en kolossal Forøgelse. Vogntrafikken paa de udbedrede Landeveje tiltog, ligesom ogsaa Post- og Varebesørgelsen krævede et stort Antal Vogne.

Et saadant pludseligt Behov for Vogne kunde ikke undgaa at føre til nye Vogntyper og Forbedring af de allerede eksisterende. Særlig bemærkelsesværdig i saa Henseende er Opfindelsen af *Vognfjedren*, først den saakaldte C-Fjeder og senere den elliptiske Trykfjeder, som ganske overvandt de ubehagelige Svingninger, der længe havde været følt som en stor Skavank ved de hidtidige Vogntyper, hvor Vognkassen var ophængt i Remme.

Af de mange lette og mere bekvemme Vogntyper, der fremkom i sidste Halvdel af 1700-Tallet som Resultat af Vognfjedrens Op-

findelse, kan nævnes tre meget bekendte: *Phaëton*, *Cabriolet* og *Landauer*; desuden den saakaldte *Wienervogn*, opkaldt efter den gamle østrigske Hovedstad Wien, hvis Vognbyggere paa den Tid var kendt viden om for deres store Dygtighed i Faget. Wienervognen var i Reglen beregnet for fire Personer foruden Kusken, der sad foran paa en høj Buk, mens det agende Herskab sad bagi. Den var noget lettere end Landaueren og betragtedes som en Rival til denne. Wienervognen var i udpræget Grad en Rejsevogn, beregnet for længere Rejser, mens Landaueren nærmest var bygget med Henblik paa lokal Bykørsel.



Aarhus i Maj 1874.

Priskurant

for

Karethmagersvendene i Aarhus.

	Rd.	Sk.
En Landauervalsning	62	-
En 6 Personers Jagtvogn	28	-
En Jagtvogn til 4 Personer	20	-
En Char-a-banc til 12 Personer	24	-
En dito til 8 Personer	20	-
En dito til 6 Personer	18	-
En dito til 4 Personer	16	-
En kantet Jagtkarethvognskasse, uden Skjærm	7	-
En dito med hele Sveller, uden Skjærm	6	-
Et almindeligt Skjærm	1	-
En ommonteret Stol	2	3
En kantet Bredsæde	2	1
En rund dito	1	4
En dito med Fyldinger	2	1
En Bukrammer 4 à 8 Sk. med Rygbræt	-	5
En Landauerforstol uden Seng	4	-
Et dito Jagtvogn og Char-a-banc, dito	3	3
Et dito Bredsædevogns dito	3	-
En Vognstang uden Beslag	-	3
Et Par runde Kaproderslæder	-	3
dito dito dito	-	4
Undertøi, samt 3 Kjøreplokke til en Arbeidsfjedervogn	3	-
dito med to svenske Kjøreplokke	4	3

	Rd.	Sk.
En almindelig Arbeidsladning	3	3
dito med Plankebund	4	1
4 almindelige Bredevognshjul	6	-
4 Hjul med større Runding og bedre Afpolsning	6	3
4 dito med 14 Eger	7	-
4 Arbeidshjul indtil 3¼ Tom Skjene	7	-
4 bredfælgede Hjul	4	3
4 Beninger at sætte og afpolse Hjulene	-	5

Reparationer.

I kleint Fælg	-	12
dito 3 Tommer	-	14
dito 4 Tommer	-	1
En Eger	-	6
Et Hjul at kile og udskjære	-	12
En Besning at fastsætte	-	12
En Kjøreplok eller Vridehasemel med Kjøppe	-	4
En mindre dito	-	4
En Vognkjøp 12 ℔. hvis den skal sættes	-	1
En Arbeids Hamle	-	1
En skaaren Svingel	-	1
En ny Hamsel	-	3

J. Albrechtsen. R. P. Brunn. P. Brunn. J. P. Hansen. N. Jørgensen.
J. Petersen. N. Petersen. F. Rathcky. N. Wilhelmsen.

Priskurant over Karetmagerarbejde, dateret Aarhus i Maj 1874.
Priserne er opgivet i Rigsdaler, Mark og Skilling

En saakaldt Halvkalechevogn vandt navnlig stor Udbredelse paa de engelske Godser, efter at de engelske Karetmagere var naaet op paa Højde med de østrigske med Hensyn til faglig Kunnen.

Trods de mange Fordele, de nye, lette og bekvemme Vogne frembød, var der stadig Ulemper at overvinde. En af dem var, at de dengang anvendte smedede Jernaksler saa ofte skulde smøres, og at Smørelsen altid flød ud af Hjulnavet og udsatte Folk for at faa deres Tøj tilsmurt med Vognsmørelse. Endvidere var der den Brist ved den smedede Vognaksel, at den var forholdsvis blød og kun kunde holde en kortere Tid, før den slørede stærkt.

Det var derfor et stort Fremskridt, da en Vognbygger i Offenbach am Main i Begyndelsen af 1800-Tallet opfandt »*Patentakslen*« — en Staalaksel, der var saa haardt hærdet, at den var næsten uopslidelig, naar den blev vedligeholdt med Smørelse. Tilmed havde Patentakslen den meget store Fordel, at den kun skulde smøres nogle faa Gange aarligt, og at Smørelsen ikke flød ud af Navet.

Her i Danmark fik Fabrikationen af »Fjedervogne« ikke lige straks noget større Omfang. Det var ikke før omkring 1860, at enkelte store Gaarde tillod sig den Flothed at anskaffe et saadant Befordringsmiddel, og først i 1870-erne vandt Fjedervognen almindelig Udbredelse.

Den første Type synes at have været *den opsvejfede Vogn* med en buet eller kantet Udskæring, der gav Plads for Underløb til det forreste Hjulpar; men iøvrigt er det noget vanskeligt at fastslaa, i hvilken Rækkefølge de første Typer af Vogne er kommet frem paa Markedet.

En gammel Priskurant for Karetmagerarbejde, dateret Aarhus i Maj 1874, som er i Dansk Karetmagerforbunds Besiddelse, kan dog oplyse os om, at der dengang foruden *Landauere* kendtes baade *Jagtvogne* til 4 og 6 Personer og *Charabanc'er* til 4, 6, 8, 10 og 12 Personer. Ogsaa Arbejdsfjedervogne er nævnt i Priskuranten af 1874.

Bortset fra Arbejdsfjedervognen var Charabanc'en den billigste af disse Vogntyper, hvilket vel i nogen Grad forklarer den store Udbredelse, denne Vogn i Aarenes Løb vandt som folkeligt Køretøj. Prisen for Karetmagerarbejde til en 4 Personers Charabanc var kun 16 Rigsdaler og for en 12 Personers 24 Rigsdaler, mens en 6 Personers Jagtvogn kostede 28 Rigsdaler og en Landauerfading alene 62 Rigsdaler.

En Priskurant fra 1875, gældende for København, omfatter foruden Landauere, Jagtvogne og Charabanc'er følgende Vogntyper, som altsaa paa det Tidspunkt maa have været ret almindelige i Hovedstaden og dens Omegn: *Landaulet, Wienervogn, Karet, Kalechevogn, Kavalervogn, Dogcart* og *Ponnyvogn* samt »Kjøbenhavns Sporvejs-Selskabs Sporvogn«, til hvilken sidste Karetmagerarbejdet i Priskuranten er ansat til 600 à 650 Kroner!

I forskellige Priskuranter fra Tiaaret før og efter Aarhundredskiftet, da Produktionen af Vogne naaede sit Højdepunkt her i Landet, nævnes yderligere disse Vogntyper: *Droske, Roadcart, Gig* og *Jumbe.*

Under Rubrikken »Forretningsvogne« finder man Benævnelser som Militair-Ambulancevogn, Postkareth og Brevpostvogn, ligesom ogsaa »Kjøbenhavns Omnibuskompagnis Vogn« og »Kjøbenhavns Celleomnibus« endnu dengang figurerede i Karetmagernes Prislister.

Fra 1910 og fremefter blev det almindeligt med *Gummibelægning* paa Luksusvognenes Hjul, og dermed naaede den nyere Tids Vognbygning sin tredie betydningsfulde Forbedring; først den hærdede elliptiske Vognfjeder, dernæst Patentakslen og sidst Gummibelægningen.

Hver for sig har disse tre Opfindelser ved deres Fremkomst betydet en hel lille Revolution inden for Faget. Tilsammen danner de et Billede af Vognens og Fagets Udvikling i de sidste ca. fem Menneskealdre.

*

Ser man bort fra den Højkonjunktur, Vognen har oplevet i de senere Aar i Kraft af Krigen og de Ulemper paa det befordringsmæssige Omraade, Krigen har medført, kan det vist anses for givet, at Vognbygning i gammeldags Betydning og Brug af Hestevogne til Luksuskørsel og Rejsebrug stort set er forbi.

Karetmageren, som han huskes fra omkring Aarhundredskiftet, tilhører allerede Historien. De mange smukke og stilfulde Vogntyper fra dengang er der ikke Brug for mere og bliver det næppe nogen Sinde. Det er ikke daarligt udført Karetmagerarbejde, der er Skyld i denne Udvikling; men Tiden kræver et hurtigere Tempo over Befordringen. Det gamle Slagord, at »den, der kører med Stude, kommer ogsaa med«, synes ikke at have Gyldighed mere.

Karetmageren skal dog være den sidste til at stikke en Kæp i Udviklingens Hjul. Skal vort Fag vedblive at bestaa, maa vi stadig forny os og give os i Kast med de Opgaver, Tiden stiller. Faktisk er der slet ingen Grund til at understrege dette; thi intet Fag har vel i det sidste Par Menneskealdre i den Grad maattet tilpasse sig efter Tidens Krav som vort, eftersom der næppe paa noget Omraade er sket en saa gennemgribende Udvikling som inden for Befordringsmidlerne. Vi behøver kun at henvise til Jernbanerne, Sporvognene og Automobilerne for at overbevise enhver om, at vort Fag ikke har kunnet lægge sig til Hvile paa allerede indhøstede Erfaringer og vundne Positioner, men at det stadig har maattet indrette sig efter Teknikkens og Modens Luner.

Waggonbygning og Karosseriarbejde er i Dag en væsentlig Del af Karetmagerens Arbejdsfelt, men samtidig er mange af vore Kolleger beskæftiget ved Karetmagerarbejde i den oprindelige Betyd-

ning. I disse to Grene af vort Fags Omraade genspejler sig to Yderpunkter: Fagets Ælde og dets nøje Kontakt med Nutiden.

Vort Arbejde giver os i Kraft af dets Alsidighed et levende Indtryk af den Udvikling, der er sket lige fra hint historiske Øjeblik, da Verdens første Kærre blev til, indtil i Dag, da Jernbaner, Sporvogne og Automobiler besørger største Delen af Landjordstrafikken, og dette berettiger os til med største Ret at hævde, at Karetmagerfaget baade har dybe Rødder i Fortiden og er i Pagt med Tiden nu.

Det er endnu for tidligt at skrive Historie om den fagtekniske Udvikling i det sidste halve Hundrede Aar, skønt der er sket en kolossal Ændring i vort Arbejdes Karakter; thi alt dette er os saa nær inde paa Livet, at de ældre af Forbundets Medlemmer stadig vil have det i frisk Erindring.

Hvem husker f. Eks. ikke de første Rute- og Turistbiler, som blev bygget her i Landet? Eller de ældste Lastvogne eller Droskebiler med de aabne Førerhuse? Eller Jernbanewaggonerne uden Gennemgang, som de saa ud før den første Verdenskrig?

Jo, alt dette husker de fleste udmærket godt, og det er heller ikke glemt, hvad der siden er sket paa Karrosseribygningens Omraade. Derfor vil vi lade den Del af vort Fags Historie henligge ubeskrevet til Forbundets 100 Aars Jubilæum i 1995! Til den Tid er nok et og andet gaaet i Glemmebogen.

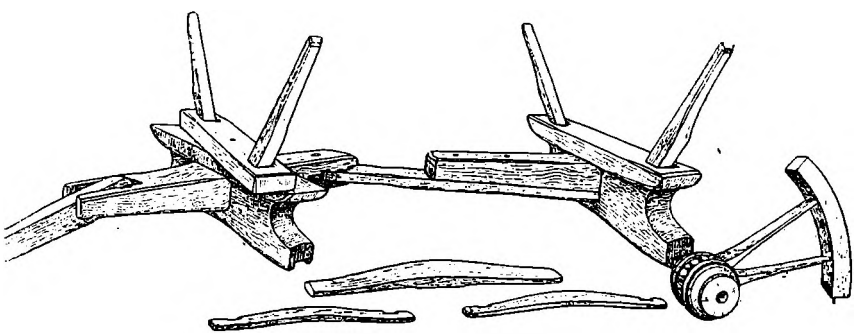
KARETMAGERFAGETS BØRNELÆRDOM

Ethvert ordentligt Fag har sin specielle »Børnelærdom«, sine Fagudtryk, som den nye i Faget maa tilegne sig, før han kan begaa sig paa Værkstedet, og Karetmagerfaget staar selvfølgelig ikke tilbage paa det Punkt.

Fagudtrykkene er med til at give Faget dets Særpræg, og de omfatter mange forskellige Ting og Begreber. Alene Benævnelserne for Karetmagerværktøjets forskellige Dele kan være en hel Hukommelsesprøve for en nyantaget Lærling. Han skal fra første Øjeblik have Øjne og Øren aabne for, at der er Forskel paa den konvekse *Rundhøvl* og den konkave *Hulhøvl;* han skal straks vide, hvad en *Kradser,* en *Stangcirkel* eller en *Radstok* skal bruges til, og

hvordan Tingene ser ud. Inden længe skal han ogsaa helst forstaa at bruge dem ... men det er en anden Historie.

Og saa er Værktøjets Navne vel endda ikke det værste at huske for en nybagt Karetmagerlærling. En Vogn bestaar jo af uendelig mange Dele, og hver lille Del har sit særlige Navn, og det kan nok volde noget Besvær for en ganske uindviet at holde Rede paa disse. Tilmed er Fagudtrykkene for f. Eks. en stiv Arbejdsvogns forskellige Dele ret varierende for Landets Egne, hvad der yderligere gør Sagen indviklet, dog ikke for Lærlingen, da Lærestedet jo i Reglen



Trætøj til en stiv Arbejdsvogn

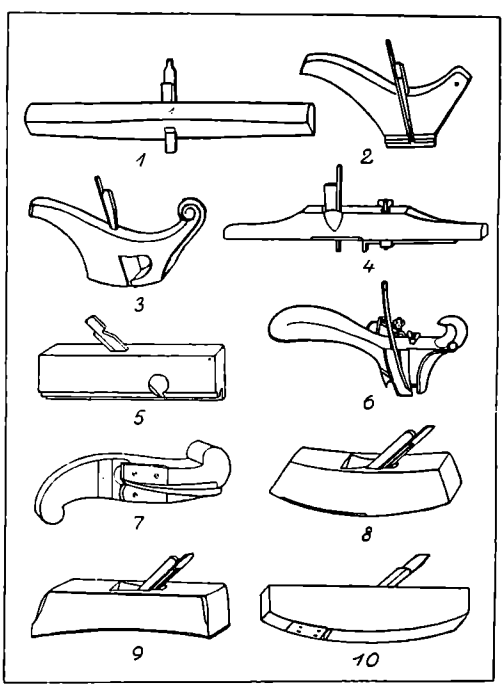
er det samme hele Læretiden, men rejser han efter endt Læretid f. Eks. fra Sjælland til Østjylland eller fra Lolland-Falster eller Fyn til Vestjylland, maa han yderligere have suppleret sit Forraad af Fagudtryk.

Vognstangen hedder saaledes ikke Stang, men *Stjært* i det vestlige og Dele af det østlige Jylland. *Fortyvene*, som Sjællænderne siger, kaldes *Sule* paa Falster, *Kinder* paa Fyn, *Kenninger* eller *Kæber* i Østjylland og *Stangarme* i Vestjylland.

Det, man paa Sjælland benævner *Bagtyvene*, kalder Vestjyderne ligeledes *Stangarme*, mens det i Østjylland hedder *Langvognsgaffel*, paa Fyn *Svejeskinne* og paa Falster *Bagdup*. *Akseltræet* kaldes paa Fyn *Aksel*, i Østjylland *Akselstok* eller *Bolster*. *Broen* kalder Vestjyderne *Langbom*, mens Østjyderne kalder den *Langbom* eller *Bagvær*, og endelig mener Fynboerne, den bør hedde *Bagværing*.

Om *Kæpstokken*, der visse Steder paa Sjælland kaldes *Vrideskammel*, er der nogenlunde Enighed, og det samme gælder *Kæppen*, *Navet*, *Eger* og *Fælge*. Fælgen er man dog i Vestjylland tilbøjelig til at ville kalde *Gang*. *Langvognen* benævnes ens over hele Landet undtagen i Østjylland, hvor man anvender Udtrykket *Langvær*.

Hammelstok eller *Hammel* er man ogsaa enig om i Landets forskellige Egne, men derimod ikke helt om *Svinglen*, der i Vestjylland kaldes *Ledhammel*.

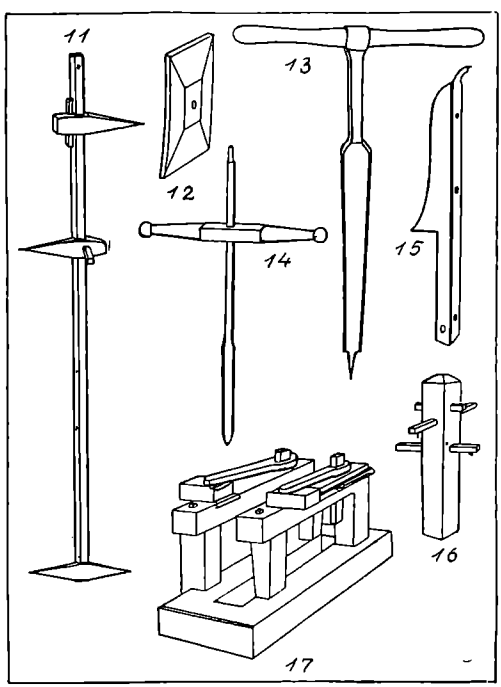


Nogle Stykker specielt

1 Grundhøvl
2 Falshøvl
3 Falshøvl
4 Kradser
5 Nothøvl
6 Kassenothøvl
7 Fransk Nothøvl
8 Rundhøvl
9 Hulhøvl

Der kunde nævnes i Snesevis af saadanne Fagudtryk, som enhver Karetmager maa lære, før han er »fuldbefaren« i Faget. De givne Eksempler er kun en lille Part af dem. Hver Branche har sin særegne Udtryksform, sit Gloseforraad; hver Egn af Landet taler faktisk sit specielle Tungemaal, naar det gælder Fagudtrykkene. Og dog er det fælles for os allesammen, en Bestanddel af vort Fag, et Karaktertræk, som Udviklingen kan omforme, men ikke udviske. Fagsproget er en Del af Fagets »Sjæl«.

Karetmagerværktøj



10 Rundskrubhøvl
11 Stangpasser
12 Brystplade
13 Bøsningsbor
14 Schwachebor
15 Skæredup
16 Ridsmaal
17 Radstok



»Velkomst« af Sølv, Vægt 2570 Gram, fuld Højde ca. 65 cm. Bærer Indskriften: »Aller Erlige Rad Und Stelmager Gesellers Velckom. Anno 1748 d. 1. Aprilc.
(Dansk Folkemuseum fot.)

Fortidens Organisationsliv

LAUGETS OPGAVER

Det danske Haandværk og de danske Købstæder har paa sin Vis fælles Historie. Først inden for Købstadens Rammer skabtes de Muligheder, som nødvendigvis maatte til, for at en selvstændig Haandværkerstand kunde udvikle sig.

Flertallet af vore ældste Købstæder er »Akselkøbinger«, som man kaldte dem, fordi Bønderne bragte deres Varer til og fra Torvet paa Vognakslen; og man har vel Lov til heraf at slutte, at Folk, som kunde lave disse Vogne — Hjulmagere — har været blandt de første Haandværkere i Middelalderens Byer, men iøvrigt er det forsvindende lidt, vi ved om, hvilke Haandværksfag der først udskilte sig.

Købstæderne var ikke ret store; de største af dem havde næppe over et Par Tusinde Indbyggere. Byens Anliggender styredes af de edsvorne Fuldborgere af de gamle grundbesiddende Slægter gennem »Gildet«, og i Gildet kunde Haandværkerne, der væsentlig var et tilflyttet Element, ikke optages. I 1422 forordnede Erik Plovpenning udtrykkelig, at Haandværkere ikke kunde vælges til Borgmester eller Raadmand, og denne Beslutning stod ved Magt helt frem til 1800.

Købstæderne havde ikke meget tilovers for Haandværkerne, og da de efterhaanden meldte sig paa Parnasset, var det ikke som selvstændige Næringsdrivende, men som fattige Lønarbejdere, der maatte vandre fra Hus til Hus, fra Gaard til Gaard og forarbejde de Materialer, Kunden selv havde indkøbt, mod en vis Dagløn.

Under saadanne Vilkaar var det naturligt, at Haandværkerne — tilmed da Købstadens Borgere ikke vilde tage dem med paa Raad i Afgørelser om Byens Ve og Vel — søgte at skabe deres eget Værn i Form af egne faglige Foreninger: *Laug*. Saadanne Laug ved man har eksisteret helt fra 1100-Tallet.

Hvert Laug omfattede i Reglen kun et enkelt Fags Udøvere, og som saadanne fagvis inddelte Haandværkerorganisationer havde de deres Opgave og Betydning i Samfundet. Lauget havde Eneret paa alt Arbejde, som forekom inden for Fagets Omraade, og Haandværkeren var i egentlig Forstand en Slags offentlig »Embedsmand« inden for Bysamfundet, udstyret med visse Privilegier, der sikrede ham Udkommet, mod at han til Gengæld forpligtede sig til at levere »ustraffeligt Arbejde«.

Laugets vigtigste Opgave var at *regulere Tilgangen* til Faget, drage Omsorg for *Afsætning af Produktionen* samt at overvaage *Uddannelsen af Lærlinge*. Ved Siden heraf viste Lauget ogsaa Interesse for Medlemmernes sociale Forhold, og »Laugsbrødrene« satte en Ære i at hjælpe hinanden, naar en var i Nød. Lauget fungerede tillige som en Slags *Voldgiftsret* for Medlemmerne, idet disse almindeligvis havde Pligt til at forelægge indbyrdes Stridigheder for Laugsmyndighederne.

Oprindelig omfattede Lauget ikke blot Fagets Mestre, men tillige Svendene, hvad der for saa vidt var rimeligt, idet der ikke var ret mange Svende, og de derfor var saa nogenlunde sikre paa hver især at kunne blive Mestre.

Denne Udsigt til selv at kunne etablere sig som Mester havde til Følge, at der ikke fandtes noget egentligt økonomisk Modsætningsforhold mellem Mestre og Svende, og at Svendene ikke lagde nogen større Kraft i Lønkravene, for hvad de krævede i Lønforhøjelse det ene Aar, risikerede de selv som Mestre at komme til at betale mere det næste Aar. De modstridende Mester- og Svendeinteresser viste sig først, da Lønarbejdet for det overvejende Flertal af Fagets Udøvere blev et livsvarigt Vilkaar.

LÆRLINGEKAAR I LAUGSTIDEN

En grundig Oplæring var dengang som nu en første Betingelse for at blive en dygtig Karetmager. Forskellen mellem før og nu ligger deri, at det dengang var temmelig vanskeligt at komme i Lære, idet man i Laugstiden stillede saa uendelig mange Betingelser for at kunne optage en ung Mand i Faget som Lærling.

Forklaringen hertil er tildels den, at der var ret snævre Grænser for Afsætningens Størrelse og dermed for, hvor mange Faget kunde yde et tilstrækkeligt Udkomme. Derfor ønskede man ikke flere oplært i Faget, end man vidste, der kunde blive Arbejde til.

Desuden var det jo saadan, at Faget var et Levebrød, men ikke en Bestilling, man havde Lov at tjene tykt paa. Faget var ikke en privat Livsgerning, som kunde udnyttes til personlig Fordel, men et Hverv, som tilhørte alle dem, der retmæssigt og ærligt havde skaffet sig Part i det, og Udøvelsen af det var betinget af, at man rettede sig efter de gældende Regler derfor.

Aftalen mellem Mesteren paa den ene Side og Lærlingen og hans Værge eller Forældre paa den anden Side om Oplæring i Faget var derfor heller ikke en personlig Overenskomst mellem de to Parter, men i høj Grad et fagligt Anliggende. Ved Læreforholdet blev Lærlingen ganske vist optaget i Mesterens Husstand, men han betragtedes samtidig som tilhørende *hele Faget*, og *det* maatte ikke gøres til Skamme. Heraf kom, at der stilledes saa krasse Fordringer til den unge Mands Herkomst og Ære.

Læretiden i Faget begyndte i Reglen med en Prøvetid, og først naar den var forløbet til Parternes Tilfredshed, foretoges den højtidelige og bindende Indskrivning i Laugets Protokol. Indskrivningen foregik ofte ved et Laugsmøde, hvor Lærlingen og hans Værge mødte frem og redegjorde for hans Forhold.

Lærlingen blev derefter spurgt, om han havde Lyst til Faget, og efter at have svaret ja blev han sendt udenfor, mens Laugsbrødrene holdt »Umfrag«, der foregik paa den Maade, at hver enkelt blev spurgt, om han havde noget at indvende mod Indskrivningen af den nye Lærling. Hvis dette ikke var Tilfældet, kunde Lærlingen indskrives og Læretiden begynde. Lærlingen var dermed optaget i Mesterens Husstand, var underkastet hans Opdragelse og Behandling, og den var ikke altid blid.

Nogen Grænse for Arbejdstidens Længde var der ikke fastsat, og Lærlingen var i Reglen i fuld Aktivitet fra tidlig Morgen til sen Aften. Hans Arbejde bestod ikke blot i det daglige Slid paa Værkstedet, men omfattede alt forefaldende i Mesters Hus: Byærinder, Rengøring, Pasning af Husdyr o. s. v. Dertil kom, at Føden ikke altid var hverken god eller tilstrækkelig, og Prygl var ikke nogen sjælden Ret.

Og saa var det værste for ham maaske endda ikke det haarde Slid og den haardhændede Behandling, han var udsat for af Mester saavel som Svend, men at han — selv inden for det Fag, han havde valgt sig — overhovedet ikke var regnet for noget. Ingen Svend maatte nedværdige sig til at følges med Lærlingen ad offentlig Vej, daarligt nok vise ham en Smule Venlighed.

Man forstaar, at Lærlingen under saadanne Vilkaar saa hen til Læretidens Udløb med den største Forventning; thi den Dag, han »løsgaves« efter fire—fem Aars Oplæring, blev han en fri Mand. Og som udlært Svend kunde han færdes overalt i Verden.

Det at blive Svend betød dog ikke blot Frihed. Med Optagelse i Svendestanden var ogsaa forbundet Ære og Værdighed. Men for at blive optaget maatte der en særlig Indvielse til, der gav den nybagte Svend den længe eftertragtede faglige Anseelse.

Naar Indvielsen var lykkeligt overstaaet, var han til Gengæld »Mand for sin egen Hat«, kunde frit omgaas hvem som helst og var ikke bundet til samme Arbejdssted længer, end han selv ønskede. Svendeindvielsen var saaledes det store Vendepunkt i den unge Karetmagers faglige Tilværelse.

SVENDEINDVIELSEN

Svendeindvielsen var en højtidelig Handling med mange mere eller mindre pudsige Ceremonier. Den er sikkert i Reglen forløbet paa den Maade, at en ledende Svend først har holdt en Tale til den udlærte unge Mand, efterfulgt af selve Indvielsen med paafølgende Navngivning og endelig Omskikningen af den unge Svend om Arbejde.

Den egentlige Indvielseshandling udviklede sig med Tiden til lutter Halløj og Munterhed, hvorimod der i Talen til den nye Svend

bevaredes en Del oprindelige Træk, som alle havde til Hensigt at gøre den paagældende opmærksom paa, hvilket ærbart og udmærket Haandværk han tilhørte, og hvordan han havde at opføre sig i Fremtiden for at gøre Faget størst mulig Ære.

Mindst lige saa højtidelig som Talen ved Svendeindvielsen har Tildrikningen af *Velkomsten* været. Fra fordums Tid var jo det fælles Bæger, som gik rundt fra Mund til Mund, et Tegn paa, at man var broderligt forenede, tilhørte et Broderskab og var forpligtet til at bistaa hinanden i alle Livets Forhold.

Paa et Omraade kom denne Broderskabsfølelse især til Udtryk, og det var i Vandringslivet. Svendene var jo det gamle Haandværks bevægelige Element. Det laa i Arbejdets Natur, at ingen Svend kunde paaregne stadigt Arbejde. De maatte være forberedt paa en omskiftende Tilværelse, komme og gaa eftersom der nu var Brug for dem. Svendene hørte til det farende Folks tusindtallige Skare, vandrende fra den ene By til den anden for at søge Arbejde.

Set paa Afstand ligger der et gyldent Skær af Romantik over disse Svendevandringer, men det var i Virkeligheden en krank Skæbne at blive udleveret til. Udover nogle faa Hospitaler for Byernes egne fattige kendtes social Forsorg overhovedet ikke dengang. Kunde den vandrende Svend ikke klare sig selv, havde han kun Barmhjertigheden hos sine Medmennesker at ty til. Ret til Hjælp i Nødens Stund var et ukendt Begreb, og enhver Form for Hjælpsomhed over for andre skete af lutter Naade.

Det kunde saaledes ofte være en drøj Tilværelse at gaa »paa Valsen«, og man forstaar godt, at Svendene, efterhaanden som Vandringstiden blev en regelmæssig Part af deres Eksistens, dannede selvstændige Foreninger: *Svendebroderskaber* eller *Svendegilder*, for derigennem at have Kontakt med Kollegerne, hvor de end færdedes i Verden.

I Svendegildet havde man sit eget særlige Sprog og sine Ceremonier, som enhver »zünftig« Svend maatte kende for at begaa sig, og kunde han ikke Remserne og Titulaturerne, som skulde bruges, naar han søgte Arbejde eller samledes med sine Kolleger i Svendekroen, udenad, blev han ikke betragtet som en agtværdig Fagfælle.

For at Svendene rigtig skulde føle sig standsværdige, forlangtes ofte en særlig Indvielse for den, som optoges i Svendegildet, men

hvorledes saadanne Svendeindvielser gik for sig, inden for de enkelte Fag, ved man kun lidt om.

Hovedparten af de Skikke, som var forbundet med en Svendeindvielse, forekommer i Dag ganske latterlige, men der er ingen Tvivl om, at Datidens Haandværkssvende betragtede den som Indvielsen i og Retten til at udøve »ærligt Arbejde«. Ingen ærlig Svend eller Mester lod haant om disse zünftige Skikke. De var Lov for enhver Haandværker og blev nøje efterlevet, paa Vandring, i Værkstedet og i Herberget.

Grundlaget for Svendegildet var dels det Forhold, at Mestrene, da Produktionen steg, holdt fast paa, at Mestrenes Antal ikke væsentligt maatte forøges, og dels at manglende Kapital forhindrede Svendene i at udrede de ofte meget store Udgifter, som Laugsafgifterne og Mesterstykket krævede.

LIVET I SVENDEKROEN

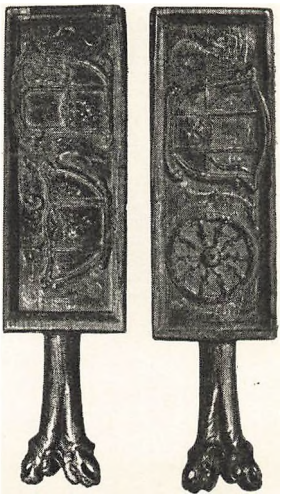
Svendene var under disse Forhold tvunget til at vandre, og det blev da nødvendigt at have et Sted, hvor disse farende Svende kunde henvende sig og hente Oplysning om Arbejdsforhold o. l. samt hente Hjælp, naar det tiltrængtes. *Herberget* eller *Svendekroen* blev Midtpunktet for en saadan Virksomhed.

Dog var Herberget ogsaa til Gavn for Mestrene, idet de der kunde søge Oplysning om, hvorvidt der var ledig Arbejdskraft at faa; men først og fremmest var det Stedet, hvor Svendenes Interesser samledes. Her flokkedes de Svende, som havde Arbejde i den paagældende By, og traf sammen med tilrejsende Svende, af hvem de kunde spørge Nyt fra andre Egne og Lande. Her holdt de deres Sammenkomster, og her blev de Skikke holdt i Hævd, som nu engang var zünftige Haandværkeres Særkende.

Et betydningsfuldt Led i Svendegildets indre Organisationsliv var »Umfragen« (et Rundspørge), der fandt Sted et Par Gange om Aaret, og hvortil alle Svende havde ubetinget Mødepligt. I disse Umfragen maatte alle tilstedeværende Svende efter særlige Formler fortælle alt, hvad de vidste var i Strid med Haandværkets Skik og Brug, og man kan vist gaa ud fra, at det ikke bare var Svendenes

Forsyndelser, der blev fremholdt. Ogsaa Mestrenes Forhold har sikkert været drøftet livligt.

Det Skrin, hvori Svendenes Papirer, Protokoller, Penge og andre Værdier opbevaredes, kaldtes »*Laden*«. Den havde en særlig symbolsk Betydning og var omgivet af den største Respekt. Naar der var »klappet op«, og Laden var aabnet, havde enhver at forholde sig paa den ganske bestemte Maade, de skrevne Regler, »Rollen«, forlangte.



»Regimente« eller Lydhammer, et Banketræ i Eg, som gjorde det ud for Dirigentklokke. (Dansk Folkemuseum fot.)

Opklapningen foretoges med en »*Lydhammer*« af Svendegildets Formand, Oldgesellen. Lydhammeren var fantasifuldt udstyret i Overensstemmelse med sit Formaal: at virke symbolsk og skabe Respekt, men den var ikke altid af Hammerform. De københavnske Hjulmagersvendes Lydhammer, der eksisterer endnu og findes paa Nationalmuseet, er formet som et Banketræ. Paa dens ene Side er udskaaret et Vognstel ved Siden af Stellet til en Porte-chaise samt Aarstallet 1769, og den anden Side er dekoreret paa nogenlunde samme Maade.

Oldgesellen indledede altid hvert Møde med at oplæse Rollen. Derefter foregik Umfragen, idet alle tilstedeværende tre Gange blev spurgt, om de havde noget at fremføre eller klage over. Nye Svende blev fremstillet og fik derpaa selv Ordet for at give deres Mening til Kende.

Hvis der ved Mødet var nyankomne eller nybagte Svende til Stede, blev de efter Umfragen tildrukket af »*Velkomsten*«, Svendegildets store Drikkebæger. Velkomsten fyldtes med Øl og overraktes vedkommende, der saa skulde tømme den tre Gange til Ære for Mestre og Svende, for Herbergsfar og Herbergsmor og for hele Selskabet. En nybagt Hjulmagersvend kunde nok have noget Besvær med at »gøre Besked i tre Drikke« og tilmed gøre det »med tør Mund«, som Ritualet krævede. Velkomsten var nemlig saadan indrettet, at der hørte en vis Behændighed til at drikke af den uden at spilde.



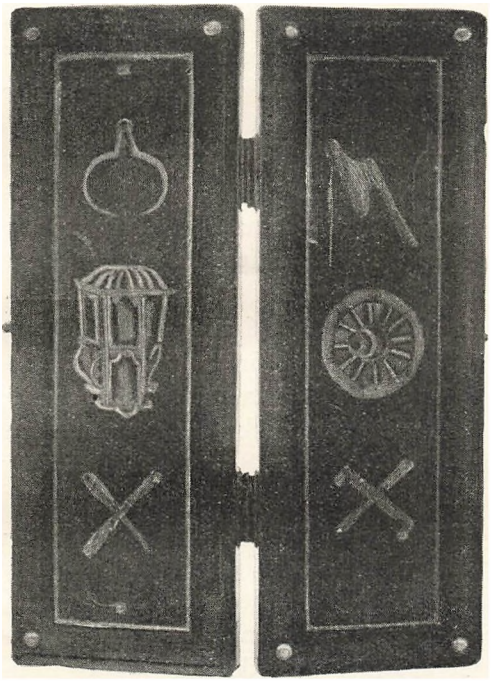
De københavnske Karetmagersvendes prægtige Skænkekande af Sølv. Vægt 1500 Gram. Højde ca. 30 cm. (Dansk Folkemuseum fot.)



»Fiksér-Kande« af Tin, indrettet saadan, at man ikke uden særligt Kendskab til dens Indretning kan drikke af den uden at spilde. Bærer Aarstallet 1744. (D. F. M. fot.)

Af Laugsgenstande ejede Hjulmagersvendene i København foruden Velkomsten *en usædvanlig prægtig Skænkekande af Sølv*, som ligeledes opbevares paa Nationalmuseet. I Kandens Laag er indsat en forgyldt norsk Sølvspecie (Mønt) fra Chr. IV.s Tid (1648). Langs Kandens Overkant findes følgende Indskrift: »Aller Ehrlicher Rath und Stellmacher Gesellen Frisch Schenk Kanne — A° 1768 d. 1. Januari.«

Hjulmagersvendenes smukke Sølvkande betragtes dog af Kendere som en ren Undtagelse, idet det almindelige var en *Tinkande*. En saadan havde vore Kolleger imidlertid ogsaa. Den er af nogenlunde samme Størrelse som Sølvkanden, men naturligvis ikke nær saa flot. Til Gengæld er den indrettet paa en ganske særlig Maade, idet Kandens Hank er hul indvendig og forsynet med en Aabning saavel forneden som foroven, hvor den møder den paa et Stykke ligeledes hule Overrand, der udvendig har en lille Aabning, saadan at man ved at suge gennem denne kan faa Kandens Indhold op gennem Hanken og saaledes drikke, hvad der ellers er umuligt paa Grund af det gennemhullede Overparti. Hvis en nybagt Svend ikke kunde drikke af denne saakaldte »Fiksèrkande« uden at spilde, maatte han betale en Bøde!



Regnskabstavle ell. »Zechbrædt«. Motiverne paa den udvendige Side er udført som Dekupørarbejde (indlagt Finér). Tavlen er fra Midten af 1700-Tallet



Skafferstokkene var Funktionstegn for den valgte Skaffer, hvormed han bød Tavshed, naar en af Svendene skulde holde Tale. (Dansk Folkemuseum fot.)

Til Svendekroens faste Inventar hørte iøvrigt et saakaldt »*Zechbrædt*« — en Slags »sort Tavle«, hvorpaa Herbergsfar førte Regnskab over sine Tilgodehavender hos Svendene. Paa de københavnske Hjulmagersvendes Zechbrædt, der er til at folde sammen, staar der paa de indvendige Sider: *Ø — B* og *P — T*, hvilket antagelig betyder Øl, Brændevin og Pibe, Tobak. At være opført paa Zechbrædtet betød altsaa at være Skyldner til Herbergsfar.

Endvidere fandtes der to drejede, søjleformede ca. 1 Meter lange *Skafferstokke*, der var et Funktionstegn for den valgte Skaffer. Med disse bød han Tavshed, naar en af de forsamlede Svende agtede at holde en Tale.

Skønt mange Ting saaledes tyder paa, at Hjulmagersvendene nøje har overholdt de zünftige Skikke, er der Forskere, som paastaar, at Hjulmagerne ikke paa rette Vis var zünftige, og dette slutter de ud fra det Forhold, at en her i Landet udlært Hjulmagersvend ikke blev antaget »udenrigs paa de tydske Steder«, uden at han først maatte staa to Aar i Forbundt, hvorimod de herværende tyske

Mestre, af hvilke der var et Par Stykker, straks antog de tyske Svende, som kom hertil, endog udstødte de danske for deres Skyld »og det med saadan Foragt, at de tydske Svende ey skal ville træde i Arbejde, saa længe den danske Svend er i Tjeneste.«

Der blev fra Laugets Side klaget til Myndighederne over »disse hovmodige tydske Svende, der ikke engang i forekommende Dødsfald vil værdige en dansk Svend at følge ham til Jorden, mindre iblandt de danske Svende indfinde sig paa Herberget at erlægge og betale deres Tidepenge.«

Klagen resulterede i, at Enevoldsmagten i Marts 1727 efter lang Betænkningstid mandede sig op til at udtale, at ingen af Hjulmandslauget maatte forskrive en fremmed Svend, saa længe der var danske at faa, og at disse altid fremfor de fremmede skulde have Arbejde og Underhold. Men Sagens Kerne: de danske Svendes Behandling ved de tyske Laug gik man udenom.

Grunden til Uoverensstemmelserne behøver dog ikke nødvendigvis at have været Mangel paa den rette Zünftighed hos de danske Hjulmagersvende. Det var nemlig ofte Tilfældet, at der inden for samme Fag fandtes forskellige saakaldte »Vandringsskaber«, der hver havde sine Skikke og Ceremonier og ikke anerkendte hinanden. Den Mulighed foreligger altsaa, at Aarsagen til Striden skal søges paa dette Felt.

Endelig kan det da ogsaa skyldes, at den Opfattelse paa et vist Tidspunkt var ret udbredt i de tyske Svendebroderskaber, at de danske Laug var blevet »geschimpft« (vanæret), hvorfor de danske Haandværkssvende paa deres Rejser ikke anerkendtes som jævnbyrdige af deres tyske Kolleger.

HJULMÆNDENES LAUGSARTIKLER

Hvert Fag havde sine særlige *Laugsartikler*, d. v. s. skrevne Love eller Regler, som Myndighederne havde meddelt for at præcisere det enkelte Fags Rettigheder og Pligter over for det øvrige Samfund. Disse Regler kaldtes »*Skraaen*«.

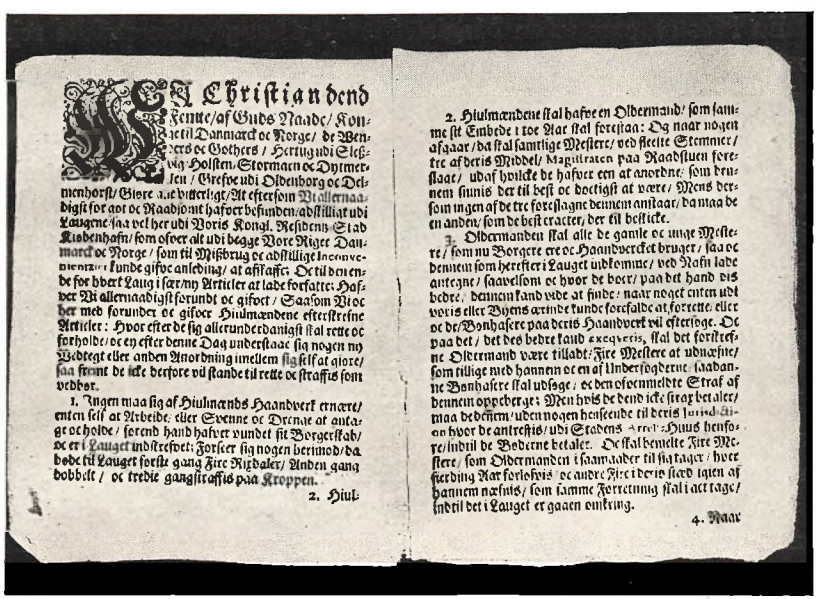
Af Hensyn til Menigmand var det almindeligvis bestemt heri, at Fagets Udøvere skulde udføre godt og ustraffeligt Arbejde til rimelige Priser, og det var forbundet med Bødestraf — undertiden

udmaalt i Øl eller Mad — at overtræde Skraaens Bestemmelser. Kontrollen med Reglernes Overholdelse udøvedes oftest af en Slags »Prisudvalg«, bestaaende af Oldermanden i Lauget og et Par Laugsbrødre.

Paa den anden Side sikrede Skraaen den faglærte Haandværker det daglige Udkomme og værnede ham mod illoyal Konkurrence af Fuskere og Bønhaser. Den indeholdt desuden Regler for, hvor mange Mestre, der maatte være i Byen inden for det enkelte Fag, og mange andre Bestemmelser vedrørende Fagets interne Forhold.

Efterfølgende Uddrag af Hjulmændenes Laugsartikler af 6. Marts 1686 vil give et Indtryk af, hvilke Rettigheder og Pligter vore Fagfæller i Hovedstaden dengang havde.

Ingen maatte ernære sig af »Hjulmands-Haandværk« ved eget Arbejde eller holde Svende og Drenge, førend han havde sit Borgerskab i Orden og var indskrevet som Mester i Lauget. Overtraadte nogen denne Bestemmelse, blev de betragtet som Bønhaser og skulde bøde til Lauget, første Gang fire Rigsdaler, anden Gang det dobbelte og tredie Gang straffes paa Kroppen.



Vi Christian den Femte/ af Guds Naade/ Konge til Dannemarck oc Norge/ de Wenders oc Gothers / Hertug udi Slesvig Holsten/ Stormarn oc Dytmerschen / Greffue udi Oldenborg oc Delmenhorst/ Giøre alle vitterligt/ At efterdj Vi allermaadigst for godt oc Raadsom befunden/ adskilligt udi Laugene/ saa vel her udi Vores Kongl. Residentz-Stad Kiøbenhafn/ som ofver alt udi begge Vore Riger Dannemarck oc Norge / som til Mißbrug oc adskillige Inconvenientier kunde gifve anledning/ at affskaffe: Oc til den ende de for bedre Laug i sær my Artikler at lade forfatte: Hafver Vi allermaadigst forundt oc gifvet / Saasom Vi oc her med forunder oc gifver Hiulmændene efterstreene Articler: Hvor efter de sig allerunderdanigst skal rette oc forholde/ oc ey efter denne Dag understaae sig nogen my Vedtegt eller anden Anordning imellem sig self at gjøre/ saa fremt de icke derfore vil standet til rette oc straffis som vedbør.

1. Ingen maa sig af Hiulmændz Haandverk ernære/ uden self at Arbeide/ eller Svenne oc Drenge at antage oc holde/ førend hand hafver vundet sit Borgerskab/ oc er i Lauget indskrefvet: Forseer sig nogen herimod/ da bøde til Lauget første gang Fire Rigdaler/ Anden gang dobbelt / oc tredie gangstraffis paa Kroppen.

2. Hiul-

2. Hiulmændene skal hafve en Oldermand/ som samme sit Embede i toe Aar skal forestaa: Og naar nogen afgaar/ da skal samtlige Mestere/ ved stedte Stemmer/ tre af deris Meddel/ Magistraten paa Raadstuen foreslaar/ udaf hvilcke de hafver een at anordne/ som dennem sinnis der til best oc doctigst at være/ Mens dersom ingen af de tre foreslagne bemeldt antaar/ da maa de en anden/ som de best eracter/ der til bestikke.

3. Oldermanden skal alle de gamle oc unge Mestere/ som nu Borgere ere oc Haandwercket bruger/ saa oc dennem som herefter i Lauget indkomme/ ved Navn lade anteegne/ saavelsom oc hvor de boer/ paa det hand dis bedre/ dennem kand vide at finde: naar noget enten udi voris eller Byens ærinde kunde forefalde at forrette/ eller oc de/ Bønhasere paa deris Haandverk vil efterlige. Oc paa det/ det des bedre kand exequeris, skal det forskrefne Oldermand være tilladt: Fire Mestere at udnæfne/ som tillige med hannem oc en af Underfogderne saadanne Bønhasere skal udsøge/ oc den ofvenmeldte Straf af dennem opbeberge: Men hvis de dend icke strax betaler/ maa bedemm/ uden nogen hensende til deris Jurisdiction hvor de antræffis/ udi Stadens Arrest-Huus henfore/ indtil de Boderne betaler. Oc skal bemelte Fire Mestere/ som Oldermanden i saamaader til sig tager/ hver fierding Aar forlofvis/ oc andre Fire i deris sted tagen af hannem nævnis/ som samme Forretning skal i act tage/ indtil det i Lauget er gaaen omkring.

4. Naar

Trykt Eksemplar af Hjulmændenes Laugsartikler, udstedt af Chr. V den 6. Marts 1686

Til at opspore eventuelle Bønhaser og Fuskere og afkræve dem den ovennævnte Bod var det Oldermanden i Lauget tilladt efter Tur at udnævne fire Laugsmestre, som sammen med ham og en af Kongens Underfogeder skulde foretage det fornødne i saa Henseende. Betalte Bønhaserne ikke straks Bøden, skulde de, uden Hensyn til Jurisdiktion, føres til Stadens Arresthus og indsættes, indtil de betalte.

En Betingelse for overhovedet at blive optaget som Mester i Lauget var, at man havde udført sit Mesterstykke. Laugsartiklernes Bestemmelse herom lød saaledes:

»Naar nogen Mester udi Lauget skal antages, da skal han først gøre sit Mester-Stykke, nemlig et Hjul uden nogen Sammenfeling og dog cirkelrund, saa at det er en Alen høj over Navnet og fire Tol høj paa Fælgene, som skal være Tol tykke.«

Ved allerhøjeste Reskript af 23. Februar 1820 blev Mesterstykket ændret derhen, »at samme for Fremtiden skal være enten Fadningen af en tosædig eller firesædig Kareth eller Fadningen af en Sommervogn, med eller uden bevægeligt Dække, efter en dertil forfærdiget og af det kongelige Academie for de skjønne Kunster approberet Tegning«.

En Mester, som uden Magistratens og Laugets Samtykke rejste bort fra Staden og tog Bopæl i en anden By eller paa Landet og blev borte »i Aar og Dag«, kunde ikke »søge sit Sted i Lauget« uden først at »stille Magistraten og Lauget tilfreds«.

Reglerne for Fagets Læreforhold gik ud paa, at Mesteren maatte have Lærlingen hos sig en Maaned paa Prøve. Var der efter den Tids Forløb gensidig Tilfredshed, skulde der oprettes skriftlig Kontrakt mellem Mesteren og Læredrengens Paarørende, og Læretiden skulde da være fire Aar, saafremt Mesteren fik Penge for at oplære ham; i modsat Fald var Læretiden fem Aar.

Naar Drengen havde udlært, maatte han ikke forhindres i at blive Svend, hvis han var dygtig, men kunde der tvistes herom, skulde Oldermanden og de fire ældste Mestre i Lauget bedømme, om han burde antages til Svend eller ikke.

Havde Drengen saaledes udstaaet sin Læretid og var anerkendt som Svend, skulde Mesteren give ham Lærebrev, hvorefter han enten her i Landet eller udenlands skulde arbejde tre Aar som Svend og i Hovedstaden et Aar som Mestersvend, førend han kunde

blive optaget som Mester i Lauget. Vejen til Mestertitlen og de Rettigheder, som dermed fulgte, var altsaa baade lang og trang.

Om Arbejdstidens Længde hed det, at Svendene skulde være paa deres Mesters Arbejde og Værksted fra Klokken 5 om Morgenen til Klokken 9 om Aftenen. Maaltider undtaget. Læredrengene skulde møde en Time før, altsaa Klokken 4 om Morgenen, og man tør vist gaa ud fra som ganske givet, at de kun rent undtagelsesvis fik Lov at holde Fyraften samtidig med Svendene. — Det var en drøj Tørn at være Karetmagerlærling dengang.

Et udmærket Indtryk af den disciplinære Strenghed i Laugstiden faar man ved at erfare, at naar f. Eks. en Svend var utilfreds med den Kost, Mesteren bød ham, skulde han, for hver Gang han gav Udtryk for sin Utilfredshed, betale to Rigsdaler til Laugets fattige eller straffes to Nætter og Dage paa Vand og Brød, og var det en Lærling, der var utilfreds, skulde han straffes paa Vand og Brød i to Dage i Raadhuskælderen.

En Erklæring som denne, der hidrører fra det københavnske Hjulmagerlaugs Drengeprotokol, vidner iøvrigt paa tydelig Maade om den Afstraffelse, som kunde blive en Lærling til Del:

»Saasom jeg undertegnede Jørgen Christoffersen haver forset mig imod min Læremester Peter Andersen, og mod dette lovlige Hjulmandslaug, her udi Kjøbenhavn, efter min Læreart; thi forpligter jeg mig inden 14 Dage fra underskrevne Dato fra Kjøbenhavn formedels min store Forseelse at forføie og ei efter denne Dag formedels den Sags Skyld, at søge Arbeide her udi Byen, langt mindre der at nedsætte mig, eller udi Hjulmandslauget at blive Mester, ei heller mig paa 3 Mile nær Kjøbenhavn at nedsætte.

Hafnia den 6. Februar 1695. *Jørgen Christoffersen*
Egen hon.«

For at Svende, som blev syge og ikke selv havde Midler til eget Underhold, kunde blive hjulpet til deres Helbred igen eller — hvis de døde — kunde blive »til Jorden manerligen bestædet«, skulde enhver Mester hver Maaned tilbageholde fire Skilling af sin Svends Fortjeneste og lægge dem i Laugets fattiges Bøsse, der skulde staa i Oldermandens Hus, og hvortil han og en af de ældste Svende hver

skulde have en Nøgle. Hjælpen skulde tilbagebetales, hvis den hjulpne atter blev rask og fik lønnet Arbejde.

Laugsartiklerne fastsatte ogsaa Regler for Tilsigelse af Ligbærere, naar en Mester, hans Hustru, Børn, Svend, Dreng eller Pige afgik ved Døden. Bøden for ikke at efterkomme en saadan Tilsigelse var en Rigsdaler.

I alle Forhold, som Laugsartiklernes Bestemmelser ikke tog Sigte paa, havde man at forholde sig som fastsat i Forordningen af 23. December 1681, og hvad Svende og Drenge angik som bestemt i Forordningen af 6. Maj 1682.

UFORGRIBELIGE PROPOSITIONER

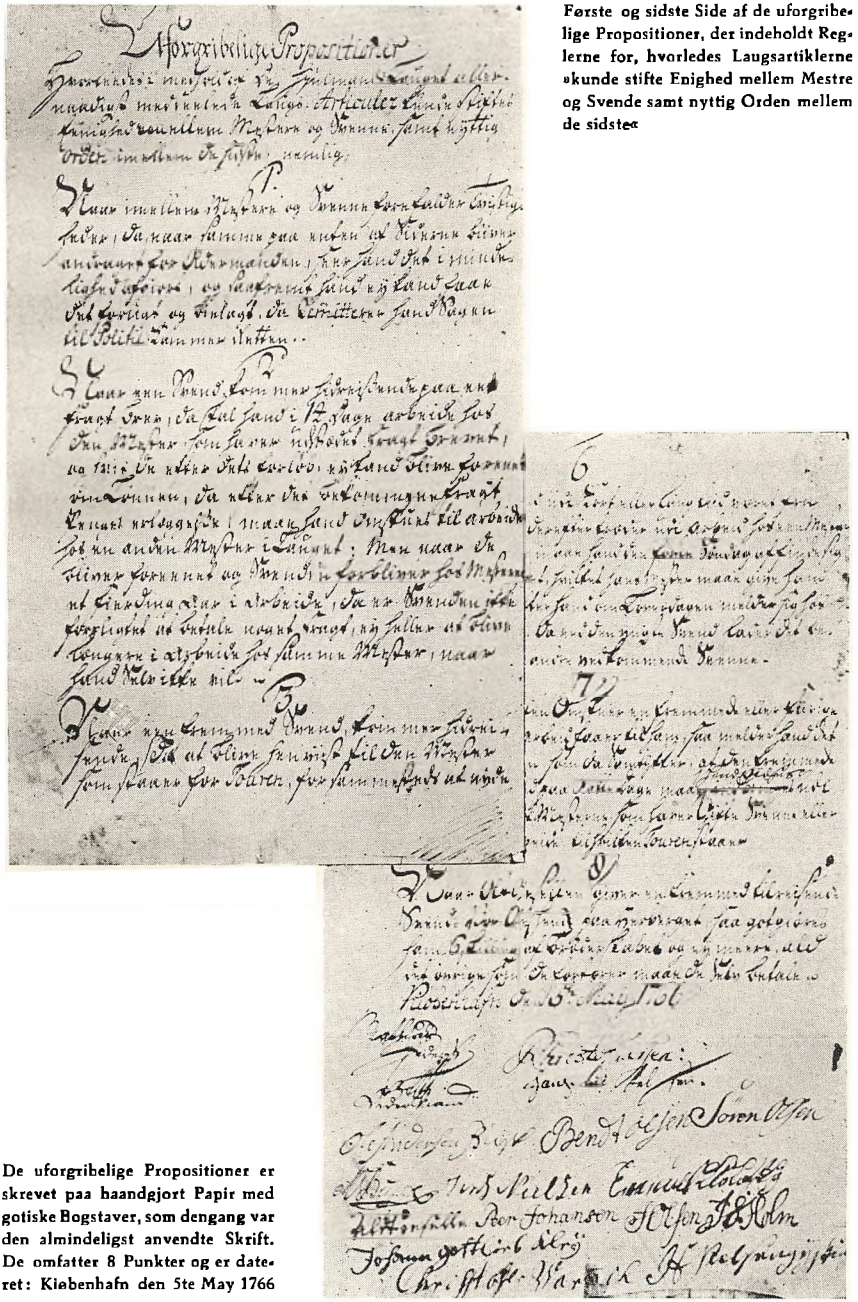
For vort Fags Vedkommende fandtes foruden Laugsartiklerne de saakaldte »*uforgribelige Propositioner*«, som var en nærmere Redegørelse for, »hvorledes Indholdet af de Hjulmands-Lauget allernaadigst meddelede Laugs-Articuler kunde stifte Enighed mellem Mestre og Svende samt nyttig Orden mellem de sidste.«

Det meddeltes saaledes f. Eks. i de »uforgribelige Propositioner« af 5. Maj 1766, at forefaldende Tvistigheder mellem Mestre og Svende skulde indbringes for Laugets Oldermand, og kun saafremt denne ikke formaaede at forlige og bilægge Sagen, skulde den overgives til Politikammerets Afgørelse.

Naar en Svend kom tilrejsende »paa Fragtbrev« skulde han i de første 14 Dage arbejde for den Mester, som havde indløst »Fragtbrevet«, og hvis de efter den Tid ikke kunde blive enige om Lønnen, skulde Svenden have Ret til at blive »omskuet« til Arbejde hos en anden Mester, dog først efter »bekommende Fragtpenges Erlæggelse«.

Blev de derimod enige om Lønnen, og Svenden blev hos Mesteren et Fjerdingaar, bortfaldt automatisk Svendens Forpligtelse til at betale Fragtpengene, ligesom han ogsaa var fritaget for at blive i Arbejde hos Mesteren længere, hvis han ikke ønskede at blive.

Iøvrigt skulde en fremmed Svend, som kom tilrejsende, henvises til den Mester, som stod for Tur, for der at nyde Natteleje og Pleje. Mesteren maatte da straks sende Bud til Oldgesellen, som skulde omskue den ankomne Svend. Omskuningen skulde Oldgesellen forrette uden Betaling, ogsaa selv om den fandt Sted paa en Søndag.



Første og sidste Side af de uforgribelige Propositioner, der indeholdt Reglerne for, hvorledes Laugsartiklerne kunde stifte Enighed mellem Mestre og Svende samt nyttig Orden mellem de sidste

De uforgribelige Propositioner er skrevet paa haandgjort Papir med gotiske Bogstaver, som dengang var den almindeligst anvendte Skrift. De omfatter 8 Punkter og er dateret: Kiøbenhafn den 5te May 1766

Naar en i Byen arbejdende Svend blev afskediget, skulde han om Søndagen mellem Klokken 1 og 2 præcis melde sig paa Herberget for Oldgesellen, som da var til Stede for paa Forlangende at omskue ledige Svende. Forsømte nogen Svend Mødetiden, da maatte han »paa hans egen Regning ligge over udi otte Dage«.

Det kunde naturligvis hænde, at Oldgesellen ved Omskuningen ikke fik skaffet en fremmed eller afskediget Svend noget Arbejde, men ogsaa denne Mulighed var forudset i Propositionerne. I saa Fald skulde Oldgesellen melde det til Oldermanden, som da gav sit Samtykke til, at den paagældende Svend i otte Dage fik Arbejde hos en af de Mestre, som havde gifte Svende eller Militære i Arbejde.

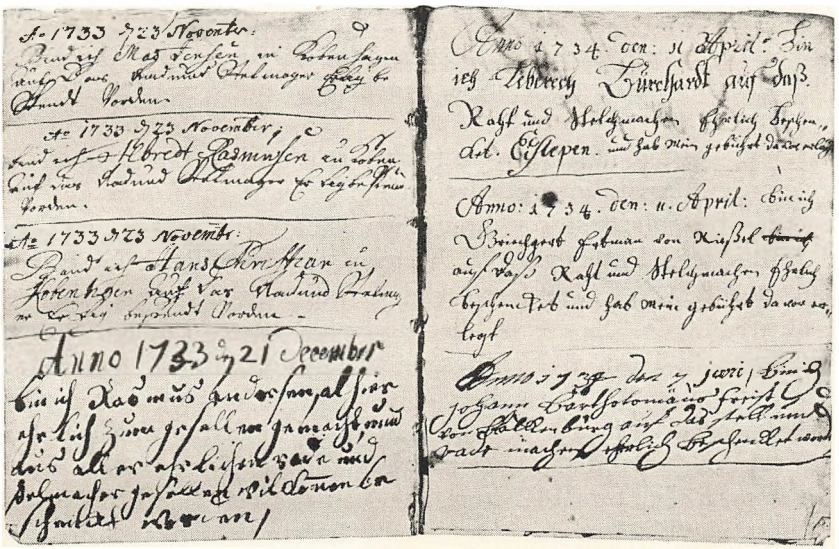
Endelig kan nævnes, at naar Oldgesellen gav en fremmed tilrejsende Svend Geskenk paa Herberget, og noget saadant hørte sig jo til, saa skulde der godtgøres ham 6 Skilling af Svendebroderskabets Kasse, og ikke en eneste Skilling mere; alt det øvrige, som de fortærede, maatte de selv betale!

KONTRAKTFRIHED OG FRIMESTRE

I de fleste Tilfælde kunde Mestre og Svende, takket være Skraaens Bestemmelser og de uforgribelige Propositioner, enes om de indbyrdes Anliggender. Dermed være dog ikke sagt, at der ikke nu og da forekom Uoverensstemmelser, for det gjorde der unægtelig.

Mærkværdigt nok synes den lange Arbejdsdag ikke nogen Sinde at have givet Anledning til Stridigheder, hvorimod Svendenes Krav om en ugentlig Fridag udover Søndage og Helligdage — en »*blaa Mandag*« — nok kunde sætte Sindene i Bevægelse. Paa andre Krav, som f. Eks. Kravet om Indførelse af »*Begærvalg*«, d. v. s. Adgang til frit at vælge hvilken Mester, man vilde arbejde hos, modsat tidligere Tiders »Omskuning«, kom det endog til Arbejdsnedlæggelse.

Myndighederne saa ikke med venlige Øjne paa saadanne Arbejdsnedlæggelser. Allerede i 1734 udstedtes et lovformeligt Strejkeforbud, hvorefter Svende, der rottede sig sammen og afholdt sig fra at arbejde, »og hvad mere deslige indfaldende rebelliske Utilbørligheder være kan«, skulde straffes ikke blot med Fængsel, Rasphus og Arbejde i Fæstningen, men endog efter Omstændighedernes Beskaffenhed paa Livet.



Et Par Sider af en gammel Protokol fra 1733, hvori de nye Svende indskrev deres Navne, Teksten er skrevet paa Tysk, som de zünftige Skikke dengang forlangte

Som Følge af Arbejdsnedlæggelser i en Række Fag udstedtes i 1749 en Plakat, hvorved de haarde Straffebestemmelser fra Forordningen af 1734 kom til at gælde for samtlige Laug i Landet. Men Strejkerne hørte ikke op af den Grund.

Under en Tømrerkonflikt i 1794 i København var der endog Tilløb til Generalstrejke, hvad der forstaaeligt nok vakte nogen Uro og Bekymring i Myndighedskredse, og man var derfor mere end villige til at nedsætte en Kommission, som kunde modtage Svendenes Klager og give Forslag til Lovændringer vedrørende Laugenes Forhold.

Frugten af Laugskommissionens Arbejde blev *Forordningen af 21. Marts 1800* om Haandværkslaugene i København, der fra 1832 ogsaa kom til at gælde for Provinsen.

Forordningen gennemførte *Kontraktfrihed* mellem Mestre og Svende, d. v. s. at Parterne fremtidig selv maatte enes om Løn- og Arbejdsforhold i Modsætning til tidligere, da Laug, Magistrat eller Regering havde fastsat Vilkaarene.

Til Beskyttelse for den gennemførte Kontraktfrihed indeholdt Forordningen et Forbud mod »Sammenrottelse« og Strejke. End-

videre tillodes det Svende efter fire Aars Arbejde ved Faget at løse Borgerbrev som *Frimestre*, altsaa at drive selvstændig Virksomhed uden Laugets særlige Tilladelse, noget Svendene længe havde eftertragtet.

Laugsvæsenet havde dermed faaet et alvorligt Grundskud, og det gjorde ikke Stillingen bedre for Laugene, at en helt ny og tidssvarende Produktionsform: Industrien, var i Færd med at gro frem.

Industriens Løsen var: *fri Næring*, og dette Krav fandt god Sangbund i 1800-Tallets første Halvdel, der var saa stærkt optaget af de frisindede Idéer, som allerede havde fæstet Rod i Frankrig og England i Form af Næringsfrihed og Indførelse af lige og almindelig Valgret.

Laugsmestrene vilde ikke vide noget af al denne Tale om Frihed; men deres Modstand var forgæves. Folkeviljen var dem imod. Grundloven af 5. Juni 1849 knæsatte Næringsfrihedens Princip som det eneste gyldige og fastslog, at alle Indskrænkninger i den frie og lige Adgang til Erhverv, som ikke var begrundet i det almene Vel, skulde hæves ved Lov.

Den 1. Januar 1862 traadte en saadan Lov: »Loven om Haandværks- og Fabriksdrift m. m.«, populært kaldet Næringsloven, i Kraft i fuldt Omfang, hvormed alle Laugsskranker var faldet. Der var nu fri Bane for en økonomisk Udvikling i Kapitalismens Tegn. En ny Tid var begyndt, en ny Fase i Forholdet mellem Svende og Mestre, mellem Arbejdere og Arbejdsgivere. Det lille Frø var saaet, hvoraf dansk Fagbevægelse snart skulde vokse frem.

NYE TIDERS TANKER

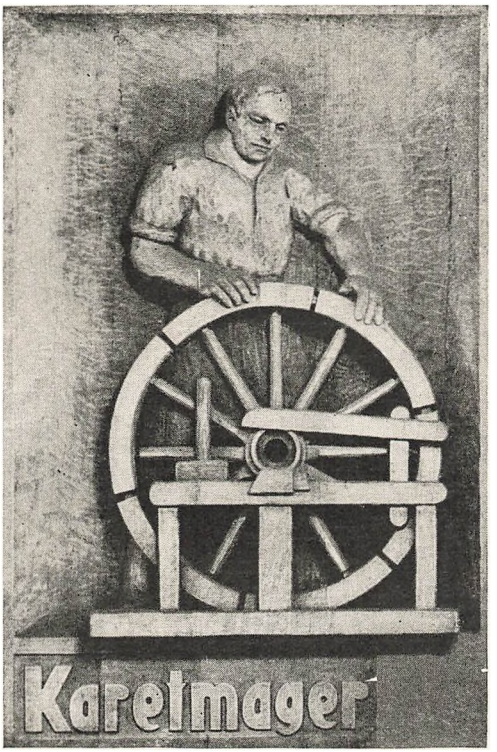
Man har hævdet, at Laugsmestrene havde svært ved at forstaa, at det nu for Alvor var forbi med Laugsvæsenet. Det samme skal ikke kunne siges om Karetmagersvendene i København.

Allerede fire Uger efter Næringslovens Ikrafttræden vedtog de at stille deres nu unyttige Laugssager til Auktion. Laden blev renset for gamle Papirer og en Liste affattet over de Genstande, som man ønskede at beholde til Minde om en svunden Tidsperiode.

Ogsaa rent organisationsmæssigt tog Karetmagersvendene Skridtet fuldtud, idet de fra den 1. Januar 1862 omdannede den gamle

Karetmagersvendeforening til en Sygekasse, som skulde have til Formaal at understøtte Medlemmerne i Sygdomstilfælde samt yde Lægehjælp til dem, deres Koner og ukonfirmerede Børn, at yde Begravelseshjælp for afdøde Medlemmer samt Ligbærere til disse, deres Koner og ukonfirmerede Børn, og endelig at yde gamle, trængende Medlemmer samt disses Enker Understøttelse.

Til denne Syge-, Begravelses- og Enkeunderstøttelseskasse føjedes senere et Pensionsfond, en Hjælpekasse og en Laanekasse, samtidig med at man sikrede Balance i Kasserne ved Dannelsen af et Reservefond; en frodig og alsidig Foreningsvirksomhed, som tydeligt vidner om Karetmagersvendenes sociale Sindelag.



Karetmageren, et Relief i Træ. — Detail af Udsmykningen i Festsalen i Arbejdernes Forsamlingsbygning i Rømersgade, København

Af alle disse forskellige Kasser er Hjælpekassen — Karetmagernes fælles Hjælpeforening — set i Relation til dens oprindelige Formaal den mest interessante. Den blev nemlig oprettet saa tidligt som i Begyndelsen af 1872 som en veritabel *Strejkekasse*, men et saa uartigt Ord dristede Karetmagersvendene sig selvfølgelig ikke til at bruge. Man erindrede sig endnu Laugstidens strenge Straffe for »Sammenrottelser«.

Hjælpekassens Forhistorie er følgende:

Paa en Generalforsamling i Karetmagersvendeforeningen, som blev afholdt umiddelbart før Jul 1871, vedtoges det enstemmigt at rette Henvendelse til Fabrikanter og Mestre om en Lønforhøjelse paa 16 pCt. Bestyrelsen havde stillet Forslag om 10 pCt., men det

har Forsamlingen aabenbart ikke fundet tilstrækkeligt til at afhjælpe Tidens herskende Misforhold mellem Løn og Priser. Det blev i hvert Fald med stor Majoritet vedtaget at forlange 16 pCt. Forhøjelse.

Baggrunden for denne Vedtagelse synes at have været et Initiativ fra den gamle Oldgesellforening, efter 1862 kaldet Haandværkernes Formandsforening, der følte sig alvorligt truet af den voksende socialdemokratiske Arbejderbevægelse, og som derfor fandt det betimeligt at foretage sig noget for ikke helt at blive slaaet ud i Konkurrencen.

Formandsforeningen havde foreslaaet de endnu eksisterende Aflæggere af Laugstidens Svendeforeninger at nedsætte et Udvalg og søge Føling med Arbejdsgiverne for Opnaaelse af Løntillæg, samtidig med at Formandsforeningen foreslog oprettet et Fond til gensidig Støtte »i alle paakommende Tilfælde, selv ved nødvendig Arbejdsnedlæggelse«.

Der blev ogsaa nedsat et saadant Fællesudvalg for samtlige Fag, men dets Henvendelse til Arbejdsgiverne gav ikke noget Resultat. Karetmagersvendene tog derfor selv Affære, og for dem var det ikke Tirader, men fuld Alvor. Deres Henvendelse til d'Herrer Fabrikanter og Mestre, stilet til Laugets Oldermand, var ganske vist holdt i meget høflige og spagfærdige Vendinger, men Generalforsamlingens enstemmige Beslutning om at kræve 16 pCt. lagt til Lønnen var en alvorlig Paamindelse til Arbejdsgiverne om, at der stod Vilje og Magt bagved; og at man ikke gik af Vejen for en Strejke, om det skulde vise sig nødvendigt, understregedes tilfulde af Oprettelsen af en Hjælpeforening med Understøttelse af strejkende Medlemmer for Øje.

Skrivelsen til Laugets Oldermand lød saaledes:

Til Oldermanden for Karetmagerlauget.

Den i lang Tid dybtfølte Erkjendelse af at Arbeidernes Lønninger paa Grund af den stedse stigende Pris paa alle Livsfornødenheder ikke er tilstrækkelig, der i den senere Tid paa saa mange Maader har givet sig tilkjende her og paa Landet, er ogsaa kommen til Orde paa en Generalforsamling, der 20nde dennes blev afholdt

af Karetmagersvendene. Det blev ved den Lejlighed udtalt som et almindeligt Ønske og som en Nødvendighed, at Arbeidslønnen forhøies med 16 pCt., samt at denne Forhøielse af Arbeidslønnen tog sin Begyndelse pr. 1ste Januar 1872.

Idet undertegnede Bestyrelse giver sig den Frihed at meddele Deres Velbaarenhed dette, tillader man sig at udtale det Haab, at Deres Velbaarenhed i Nidkjærhed for Laugets Interesse vil foranstalte en Forhandling med Laugets Mestre samt indbyde d'Hrr. Vognfabrikanter til samme Møde og haaber at opnaa en tilfredsstillende Overenskomst med d'Herrer Karethmagermestre og Fabrikanter.

Bestyrelsen for Karethmagersvendene i Kjøbenhavn,
den 29. December 1871.

I Sandhed en Nytaarshilsen, der forslog noget! Hvorvidt Fællesmødet nogen Sinde blev afholdt, fremgaar ikke af de tilgængelige Kilder, men Karetmagersvendeforeningens Bestyrelse arbejdede energisk videre med Sagen. Der blev udarbejdet Lister over Svende og Mestre, hvoraf forøvrigt fremgik, at der paa det Tidspunkt var 106 Karetmagersvende og 28 Mestre og Fabrikanter i København.

Paa en Generalforsamling en af de første Dage i Februar 1872, altsaa en god Maaneds Tid efter Lønaktionens Begyndelse, kunde Bestyrelsen sejrsstolt meddele, at alle større Værksteder og Fabrikker havde tiltraadt Forhøjelsen af Arbejdslønnen. Fire Virksomheder havde endog forud, uden Opfordring, tilbudt Svendene en tilfredsstillende Lønforhøjelse, i hvilken Anledning Bestyrelsen havde vedtaget at lade indrykke en Annonce i to Dagblade med Taksigelse til disse Arbejdsgivere for deres Imødekommenhed!

Hvad Grunden kan have været til, at Formanden fandt det paakrævet at sætte det Spørgsmaal under Afstemning, om enhver i Forsamlingen var villig til af yderste Evne at understøtte de Svende, som i paakommende Tilfælde var nødsaget til at nedlægge Arbejdet, staar ikke klart, men maaske frygtede man, at Mestrenes Imødekommenhed kun var af forbigaaende Karakter, og at der meget vel kunde komme et ubehageligt Efterspil i Form af Repressalier fra Mestrenes Side, som kunde gøre en Arbejdsnedlæggelse nødvendig.

Det kom dog ikke til nogen Arbejdsnedlæggelse i 1872. Mestrene fandt sig i at betale den forhøjede Løn, og alt gik roligt til Foraaret 1875, da Danmark oplevede sin første Karetmagerstrejke.

Lønforhøjelsen i 1872 havde afhjulpet et øjeblikkeligt Misforhold mellem Løn og Priser, men da Prisen paa Levnedsmidler i Tiden derefter udviste stadig Stigning, kunde det dengang opnaaede Løntillæg givetvis ikke i det lange Løb tilfredsstille Svendene.

I Løbet af et Par Aar var Leveomkostningerne steget med 7—8 pCt., og Lønspørgsmaalet blev derfor atter aktuelt. Efter enstemmig Vedtagelse paa et Møde i Karetmagersvendeforeningen i August 1874 blev et 15 Mands Udvalg nedsat, som skulde udarbejde et Forslag til en ny Priskurant.

Denne forelaa til endelig Vedtagelse paa en Generalforsamling den 25. Januar 1875 og blev tre Uger senere udsendt til samtlige Karetmagermestre og Vognfabrikanter i København sammen med en trykt Følgeskrivelse, hvori Svendenes Udvalg bad om velvillig Modtagelse af Priskuranten.

Fra Karetmagerlaugets Oldermand indløb den 1. Marts s. A. et skriftligt Svar paa Svendeudvalgets Henvendelse til de enkelte Mestre om en ny Priskurant. Svaret var underskrevet af samtlige 33 Fabrikanter og Mestre i København og indeholdt en blank Afvisning af Svendenes Krav.

Man paastod bl. a., at Arbejdslønnen »i de senere Aar« var steget 30 pCt., og at Arbejdet, saafremt den af Svendene forelagte Priskurant blev antaget, vilde blive fordyret i den Grad, at man ikke kunde konkurrere med Udlandet.

Brevet sluttede: »Formener Udvalget desuagtet at maatte fremtvinge Priskurantens Antagelse, saa gør det os ondt at maatte meddele Dem, at vi i saadant Tilfælde alle har besluttet at lukke vore Værksteder.«

I disse sidste Linier af Mestrenes afvisende Svar ligger der en utvetydig *Lockout-Trusel*, og Svendeudvalget lod derfor omgaaende indrykke en Meddelelse i »Social-Demokraten«, hvori samtlige Karetmagersvende i Ind- og Udland under Henvisning til den truende Lockout advaredes mod Tilgang til de københavnske Virksomheder. Meddelelsen var dateret den 4. Marts 1875, saa man vil forstaa, at



PRISKURANT

paa

Karethmagerarbeide.

Vedtagen paa Generalforsamlingen den 25de Januar 1875.

Kassearbeide.

	Kr.	Ø.
Landaut, firesædet	220	-
Landaut, toesædet	180	-
Landauer, firesædet i Kassen med to Sammenlæggninger i Bredden	170	-
Landauer med kastet Bund, uden Sammenlægning i Bredden	160	-
Landauer, brudefarvning med glat Bund	150	-
Vintervogn, med Vinduer helt rundt	170	-
Kareth, firesædet, med Vinduer helt rundt	150	-
do. med Fyldninger bag og Vinduer for	130	-
do. uden Vinduer i Siderne	120	-
do. toesædet, rund forstil med sammenlappet Bak	160	-
do. med Bakker i Bekkene	150	-
do. lige forstil med sammenlappet Bak	140	-
do. med Bakker i Bekkene	130	-
Postkareth, firesædet	134	-
do. toesædet	124	-
Paipedkareth, lille	140	-
Brevpostvogn	70	-
Kalechevogn, stor firesædet med Dare, Klap og indbygget Bak	110	-
Kalechevogn, kastet i Kassen og med Dare	80	-
do. uden Dare	80	-
do. toesædet, slank Façon med Barometerde uden Dare	76	-
Kalechevogn, med 2 runde Stole til at Sytte	90	-
do. do. do. og med Dare	100	-
(De ommeste Vogne uden Kalesche og Polstring 10 Kr. mindre).		
Phaeton med paaskrudde Hængsler	12	-
do. med indbagte Hængsler og 2 lose Rammer	16	-
En Kalesche paa en uuhen bygget Vogn	20	-
En Polstrekning med Besiag paasat	8	-
Jagtvogn til 4 Personer (Sortskibs) slank Façon	90	-
do. kastet i Kassen	100	-
do. til 4 Personer, med Dare og Klap	90	-
do. med Dare og Klap	84	-
Char-a-banc til 12 Personer, med Bakker i Siderne, indbygget Bak, fast Bund, stærk lmi i Siderne, 3 glatte Sederamner, og 3 Rygbrædder	72	-
Char-a-banc til 8 Personer	56	-
do. til 12 Personer o: en indbygget Bak, Bakker i Siderne, lige fast Bund, 3 glatte Sederamner, og 3 Rygbrædder	68	-
Char-a-banc med sammenlappede Sider	60	-
do. til 10 Pers. med Bakker i Siderne	60	-
do. med sammenlappede Sider	70	-
do. til 8 Pers. med Bakker i Siderne	48	-
do. med sammenlappede Sider	58	-
do. til 6 Pers. med Bakker i Siderne	44	-
do. med sammenlappede Sider	53	-
(En rund Bund i en stor Char-a-banc 4 Kr. og i en lille 2 Kr. mere. Char-a-banc hvorpaa der skal rund Dagvogn en enkelt Bunding 4 Kr., med dobbelt Bunding 8 Kr. og hvis der er rund Bund 10 Kr. mere).		
Kavalervogn (Phaeton) med Bakker i Siderne og en glat Sedaramme	24	-
Kavalervogn med sammenlappede Sider	28	-
En Dør i samme Vogn	9	-
Dogcart med glatte Sider og i Klap	48	-
do. med i Klapper og en Ramme (Indbygget Bak 4 Kr. mere).	48	-

	Kr.	Ø.
Ponyvogn, med rund Pindstol og 4 Bomme	42	-
do. med do. uden Bomme	34	-
do., med Siderunding og Fyldinger i Not	44	-
Skjærre og 4 lige Flade udgravede paa den ene Side	12	-
do. do. udgravede paa begge Sider	16	-
Kruust Skjærre og krumme Flade udgravede paa begge Sider	24	-
Brandvæsenfadning til 4 Stole	16	-
do. do. til 1 Stol	4	-
Opbygning til den forreste Stol	4	-
En rund Pindstol med lige Bøile med dreiede	14	-
do. med hel rund Ryg og rund forstil. Pinde.	16	-
En rund Fyldingstol med lige Bøile	20	-
do. do. med hel rund Ryg og rund forstil (Med Falsning og Halkbøile 2 Kr. mere).	24	-
En Arbeidsstol 30 cm. Not	10	-
do. uden Not med paasiagne Lister	14	-
do. med Bakker i Siderne og Trellister	8	-
do. med do. og Spanskrørsister	8	-
En Klap i en Stol med Besiag paasat	4	-
(Snirkler paa Stole 2 Kr. Pierret).		
Et Tyvesæde af Bakker og en glat Sederamme med Sammenlægning og uden Fyldninger	8	-
En lige dreiet Ryglame	1	50
Kopletter 1" høie med udgravede Lister, pr Alen	1	65
do. 4" — — —	1	30
do. 5" — — —	1	65
do. 6" — — —	2	50
Indskaarne Hængsler paa Kasser	3	-
Arbeidsplan og Maaleier til bekkede Vogne	5	-
do. uden Vogne	4	-

Arbeidsvogne.

	Kr.	Ø.
En stor Arbeidsfadning 6 Al. lang 2" Bund	20	-
do. do. 5 " — 4" —	18	-
En mindre do. 3½ " — 2" —	14	-
En Slagtervognfadning	10	-
En Natrenovationsvognfadning	96	-
En Dagrenovationsvognfadning	26	-
En Arbeidsfadning til løsbart Kalk	16	-
En Fadning til en fransk Murervogn	64	-
En Bryggervogn med 4 Bomme, Sedebrædt og Fodbræit uden Nedfalining af Skinner eller Beslag	38	-
En simpel Sædekasse til Samme	9	-
Havedstykke, Stridder, Dragter og Kloder	8	-
Fjederbræt med Kloder	3	-
Et Lad til en stor Flytterogn 6 Al. 2" Tvs	16	-
Et Mødervognlad 5 Al. lang	12	-
Et Tellerognlad	10	-
do. med Aarbre	12	-

Jagtvogne.

	Kr.	Ø.
En Cofeerbrædevogn	60	-
Et Landauer eller Kareth-Forbæi. Aarbre.	16	-
Stangarme, Dragter og Bammel	20	-
do. med Trædende	24	-
Et Kalechebæi eller Jagtvognsbæi	12	-
Et Portai uden Dragter	8	-
Ponyvognsunderstel	7	-
Et Fjederbræt med Snirkler 4 kr. do. uden Snirkler	7	65

	Kr.	Ø.
Undersæt til en stor Arbeidsvogn, Axeltræ Stangarme, Krandsfælg og Hammel	8	-
Undersæt til den mindre	6	-
do. til en Trænervogn	14	-
Bladvognsundervogn med Stang	50	-
2 Kjørestykke med Bridsler til en Trænervogn	3	-
En Kjørestok til en stor Arbeidsvogn	2	25
do. til en mindre	2	-
En ruulet Kjørestok	1	-
do. do. med Selsbøier	4	-
Langvogns og Hjulparrner 4 Kr., større do.	5	-
Fjederbræt til en stor Arbeidsvogn	1	75
do. til en lille Arbeidsvogn	1	-
Stag og Dragter	2	50
Een sort krumme Dragter	3	-
En Arbeidsstang i Kr. 50 ltr., indpasset og med Besiag paasat	3	-
En Ladkasser eller Jagtvognsstang	2	25
do. med Forbrædebesiag	2	50
Et Fagl.kurpandertræger Sæde	1	25
do. do. runde	2	50
do. grønne imipanelte og med Besiag paasat	3	50
En Par skraane Sæde Svinger	1	50

Hjul.

	Kr.	Ø.
4 Hjul (Landauer eller Kareth) med Tillegning af sære krumme Beile	30	-
4 do. med 30 Fælg og 36 Eger	26	-
4 do. med 30 Fælg og 36 Eger	25	-
4 Hjul til en Fælg og 32 Eger	24	-
4 Jagtvogns eller Char-a-banc Hjul med 34 Eger og 45 Fælg	22	-
(Med forkastede Toppe 2 Kr. mere).		
4 brede Hjul 4"	20	-
4 mindre Arbeidshjul 3"	24	-
4 do. do. 2"	20	-
4 Bladvognshjul	48	-
4 Stængerhjul, sedvanlig Afpasning af Hjulene efter Ringen	4	-
Bladvognshjul	8	-

Reparation.

	Kr.	Ø.
En ... sprunget med Tilling af Beiler	4	-
4 Hjul sprugne med smalle Fælg, et Fælg		40
4 brede Fælg 4"		55
4 2" Fælg		45
En Eger, et sprunget Hjul		10
En Skrue		10
10 Hjul-nøiaagert og klet		25
En do. bagekaaret		25
En do. afpudset efter Ringen		25
En Axeltræ til en stor Arbeidsvogn	2	25
En Stangarm til Samme	1	25
En Krandsfælg	1	00
En Kjørs i en Kjørestok		50
do. i en mindre Vogn		25
En Bund i en stor Arbeidsvogn	3	-
En Fjed i Samme	1	-
En Sæde	3	-

Mindste Dagleu 3 Kroner for 1ste Timers daglig Arbeide, som udbetales i Kontoregn hver Uge. Resteie Dagleu 3 Kroner.
Alt Arbeide antages af Mesteren førstig fra Banken og Klæreabeide betales efter Samdeuen. Fortjeneste paa Akort, dog ikke over 3 Kroner daglig.
Mesterne holder Svendene med Belysning eller godtgjør dem derfor.

Udvalget for Udarbeidelsen af en Priskurant:

Bartels.	**P. Hansen.**	**J. Jensen.**	**P. Jensen.**	**O. Larsen.**	**Chr. Nielsen.**	**J. Chr. Nielsen.**
J. Nielsen.	**Nørregaard.**	**J. Petersen.**	**S. Petersen.**	**Rønne.**	**Sigvarsen.**	**Tesch.**	**H. Ulstrup.**

Bertels. Vognmestergade Bogtrykkeri.

Priskurant - Forslaget af 25. Januar 1875, der var Forløberen for Danmarks første Karetmagerstrejke

Svendeudvalget var indforstaaet med den faglige Taktik og straks var klar over, hvad der skulde foretages. Der blev samtidig sendt Lauget en Skrivelse, hvori man tilbageviste Paastanden om Lønforhøjelsen paa 30 pCt. samt gjorde opmærksom paa, at Afvisningen af Lønkravet ikke vilde faa nogen Indflydelse paa den én Gang fattede Beslutning, nemlig at søge Priskuranten gennemført.

Mestrene vilde imidlertid ikke aflønne efter den tilsendte Priskurant, og saa var der for Svendene kun Kampens Vej at gaa. Den 17. Marts vedtog man enstemmigt at etablere en *almindelig Arbejdsnedlæggelse* paa alle Virksomheder inden for Karetmagerfaget i København. Forud for denne Vedtagelse var en partiel Strejke allerede begyndt. Fra og med den 18. Marts var Arbejdsnedlæggelsen total; alt Arbejde laa stille i samtlige Karetmagerværksteder og Vognfabrikker i Hovedstaden.

Det er næppe sandsynligt, at d'Herrer Mestre og Fabrikanter havde ventet en saa resolut og omgaaende Optræden fra Svendenes Side, og de har troligt nok været en Smule nervøse over den Udvikling, Sagen pludselig tog.

Svendene kunde paa den anden Side heller ikke imødese Fremtiden med ubetinget Sindsro. Karetmagersvendeforeningen talte kun omtrent 100 Medlemmer, og de Midler, dens Hjælpekasse af 1872 raadede over til et saadant Øjemed, var temmelig smaa og i hvert Fald utilstrækkelige til en langvarig Arbejdskamp.

Derfor ser man da ogsaa »Udvalget for samtlige Karetmagersvende«, der blev nedsat for at udarbejde den nye Priskurant, og som nu fungerede som Strejkeudvalg, i »Social-Demokraten« henvende sig til samtlige Fagforeninger med broderlig Anmodning om økonomisk Støtte, idet man understreger, at der fra Karetmagersvendenes Side vil blive gjort Gengæld i lignende Tilfælde.

Den sidste Bemærkning var faktisk overflødig, eftersom Karetmagersvendene allerede flere Gange forud havde vist god Vilje til at støtte andre Fag i Kampen for Opnaaelse af bedre Lønvilkaar, saaledes *Murersvendene*, der under en dem paatvungen Arbejdsnedlæggelse i 1872 fik 1 Mark ugentlig af hver Karetmagersvend, som frivilligt vilde yde, *Kurvemagerne*, der fik 10 Rigsdaler i Støtte under en Strejke i 1872, og *Bygningssnedkerne*, der i 1873 i en tilsvarende Situation fik 30 Rigsdaler af Karetmagersvendene.

Den økonomiske Støtte lod heller ikke vente paa sig nu, da det var Karetmagersvendene, der trængte til den. Der kom mange gode Bidrag til Strejkeudvalget saavel som til »Social-Demokraten« og Socialdemokratiets og Fagforeningernes Centralbestyrelse, der ligeledes modtog frivillige Bidrag til de strejkende Karetmagersvende.

Som altid i en saadan Situation forsøgte Mestrene at faa Virksomhederne i Gang igen ved Hjælp af Strejkebrydere. Der blev

lokket i Annoncer i Dagbladene med hele 4 Kroner i Dagløn, skønt Svendenes Priskurant kun stillede Krav om en Mindste-Dagløn af 3 Kroner. Ja, saa vidt man kan forstaa af et bevaret Brev fra den Tid, blev der endog gjort Forsøg paa at »importere« Svende fra Værksteder helt ovre paa Bornholm for om muligt paa den Maade at faa Arbejdet i Hovedstaden i Gang.

Men Mestrene havde ikke Heldet med sig; ingen vilde optræde i Rollen som Skruebrækker, og Mestrene maatte derfor gaa til Svendene med et Modforslag til ny Priskurant og søge derigennem at naa til et Resultat. Et saadant Forslag forelaa den 1. Maj 1875, underskrevet af fire af de større Virksomheders Indehavere; men paa det Tidspunkt var allerede nogle af Smaamestrene gaaet ind paa at betale efter den af Svendeudvalget udarbejdede Priskurant.

Svendene gennemgik nu det af Mestrene stillede Priskurantforslag, og det saa egentlig meget tilfredsstillende ud. I nogle Tilfælde gav det nye Forslag ganske vist kun Halvdelen af, hvad Svendene havde forlangt i Tillæg, men i mange andre Tilfælde var Prisen til Gengæld forhøjet til det dobbelte af, hvad der tidligere blev betalt for samme Arbejde.

Alligevel gjorde Svendeudvalget endnu et Forsøg paa at opnaa lidt mere for visse Arbejder, end Mestrene havde tilbudt, men Laugets Oldermand erklærede, at man overhovedet ikke vilde diskutere noget nyt Priskurantforslag, da Svendeudvalget ikke havde besvaret det af Lauget fremsendte Forslag af 1. Maj; og hvis Svendene forøvrigt ikke havde i Sinde at akceptere dette Forslag, vilde Mestrene være henvist til for Eftertiden enkeltvis at akkordere med Svendene om Priserne, truede Oldermanden.

Svendene var, som foran antydet, ikke utilbøjelige til at godkende Mestrenes Priskurant, eftersom den vilde betyde en klækkelig Lønforhøjelse, og da Forsøget paa at opnaa endnu større Fordele ikke lykkedes, vedtog Svendene paa en Generalforsamling den 20. Maj 1875 at antage Mestrenes Priskurantforslag. Dermed afblæstes faktisk Strejken, som da havde varet i 9 Uger. Indtil denne Dag havde kun to Karetmagersvende brudt deres kammeratlige Forpligtelser ved at genoptage Arbejdet.

Til stor Forbavselse for Svendene viste det sig imidlertid nu, at kun *fire* større Virksomheder var villige til at betale efter den nye

Priskurant, som Mestrene selv havde foreslaaet, mens langt den overvejende Part altsaa vægrede sig ved at underskrive den.

Tilbage stod saaledes stadig et Stykke Arbejde med at faa de resterende Mestre til at betale efter Priskuranten, hvilket dog gik forholdsvis hurtigt fra Haanden, da alle naturligvis var interesserede i at faa deres Bedrifter i Gang saa snart som muligt. Allerede den 10. Juni 1875 kunde Priskurant- og Strejkeudvalget i »Social-Demokraten« meddele Navnene paa 20 Mestre og Fabrikanter, som havde underskrevet Priskuranten og dermed forpligtet sig til at betale efter dennes Takster.

Tid efter anden fulgte de manglende Smaamestre efter, vel efterhaanden som de fik Brug for en Svend paa Værkstedet, og dermed ebbede den heldigt gennemførte Lønaktion af 1875 ud.

Naar en Historiker har villet karakterisere Lønaktionen som »en mislykket Strejke«, maa dette vist bero paa en Fejlvurdering af dens faktiske Resultat.

Karetmagersvendene betegnede det ifølge »Folkets Avis« for 20. Marts 1875 som deres Hensigt »ved Indførelse af en Priskurant ... at opnaa ensartet Betaling for Arbejdet paa alle Værksteder, som det rette Middel til at hæve den smaalige Akkorderen om hvert enkelt Stykke Arbejde, der ofte drejer sig om et Par Mark og maaske endnu mindre«, og da de i Virkeligheden naaede alt, hvad der er udtrykt i dette »Strejke-Program«, kan man vist ikke med Føje hævde, at Strejken mislykkedes.

At man ikke fuldtud opnaaede de Akkordpriser, der var stillet Krav om, behøver jo ikke nødvendigvis at betyde, at Strejken var tabt. I saa Fald vilde vel langt de fleste Strejker være at anse for mislykkede.

KARETMAGERNES PRODUKTIONSVÆRKSTED

Alt imens Karetmagermestrene energisk forsøgte at skaffe sig fornøden Arbejdskraft udefra til Bemanding af Værkstederne, oprettede de strejkende Karetmagersvende deres eget *kooperative Værksted*, »Karetmagernes Produktionsforretning«.

Og ogsaa i denne Sag blev der handlet hurtigt fra Svendenes Side. — En Uge efter Strejkens Begyndelse averterede man efter

egnede Værkstedslokaler, beregnet for en Karetmagervirksomhed paa 10—12 Mand, og kun én Maaned efter var Produktionsforeningens Love vedtaget.

Lovene fortalte ikke noget som helst om, at Produktionsforeningen var dannet paa Baggrund af en Strejke. Formaalsparagraffen lød saaledes: »Foreningens Formaal er ved Oprettelse af et Produktionsværksted for Karetmagere at virke hen til, at Fagets Arbejdere faar det størst mulige Udbytte af deres Arbejde.«

Men enhver kan forstaa, at det var Strejken, der fremkaldte denne pludselige Interesse for at etablere en selvstændig Virksomhed i de københavnske Karetmagersvendes Fælleseje, og at dens egentlige Formaal var at holde i det mindste en Del af de strejkende Svende i Arbejde.

Desuden har man vel forudset den Mulighed, at man nu, da alle andre Karetmagerværksteder laa stille, kunde kapre en Part af deres Kunder og fastholde dem efter endt Strejke.

Hvorvidt Produktionsforeningens Kundekreds i Begyndelsen har været stor eller lille, vides ikke, lige saa lidt som det er muligt at sige noget om, om en stor eller lille Part af Kundekredsen efter Strejken vendte tilbage til deres tidligere Forretningsforbindelse, men saa meget staar dog fast, at Karetmagersvendenes Produktionsforening kom i Gang i Midten af Maj 1875, ifølge Opgivelse i »Social-Demokraten« med en halv Snes Svende i Arbejde.

Produktionsforeningens Financiering — det vil i første Række sige Tilvejebringelsen af Startkapital — foregik paa den Maade, at enhver Karetmagersvend, som ønskede at blive Medlem, betalte 35 Øre i Indtegningspenge og derefter et ugentligt Bidrag af 25 Øre.

Naar et Medlem i Ugebidrag havde indbetalt i alt 20 Kroner, fik han udleveret en Aktie, lydende paa dette Beløb, der gav ham Ret til at faa Del i Forretningens eventuelle Overskud. Han skulde dog vedblive at svare Ugebidrag, men saaledes at han fik udstedt endnu en Aktie, hver Gang han havde indbetalt 20 Kroner.

Foreningen modtog desuden Indlaan af Medlemmerne. For disse Indlaan, der ikke maatte være under 100 Kr., udstedtes der til vedkommende et Gældsbevis, hvorefter Beløbet blev forrentet med 5 pCt. p. A.

Til at forestaa Produktionsværkstedet og Driften af dette var ansat en Forretningsfører, der under Ansvar overfor og Kontrol af

Bestyrelsen havde den selvstændige Ledelse af Værkstedet og Forretningen. Han skulde afslutte Kontrakt om Overtagelse af Arbejde, indkøbe Materialer, antage og afskedige Svende og føre Regnskab. I den Udstrækning, hans Tid tillod det, skulde han deltage i Arbejdet paa Værkstedet.

Det er desværre kun yderst sparsomme Oplysninger, der er bevaret om dette højst interessante Eksperiment, men saa meget fremgaar dog af de gamle Protokoller og Skrivelser, at Karetmagersvendeforeningen flere Gange ydede Produktionsforeningen Laan, hvorimod det er ugørligt bestemt at sige, hvor store Pengebeløb det drejer sig om, men det overstiger i hvert Fald 2500 Kr.

Hvornaar Foreningen er ophørt at eksistere, er heller ikke ganske klart, men visse Ting tyder paa, at det har været engang i 1878. Den sidst kendte Annonce fra Forretningen fandtes i »Social-Demokraten« i August 1877, og sidste Gang, Produktionsforeningen er omtalt i Karetmagersvendeforeningens Protokol, er i Juli 1878, da der tilbagebetaltes 770 Kroner af et i sin Tid stiftet Laan paa 2000 Kroner.

Man kunde have ønsket Karetmagersvendenes Produktionsforening en blidere Skæbne og en længere Levetid, end den fik. Det vilde have været interessant, om Hovedstadens Karetmagersvende endnu i Aar, 70 Aar senere, havde haft eget Værksted, der kunde have staaet som et synligt Minde om hine bevægede Dage i 1875, da vort Land for første Gang oplevede, at Karetmagersvendene gik i Strejke.

Det skal dog noteres til Trøst, omend en ringe, at det saa langtfra var noget Særsyn i 1870-erne, at Produktionsværksteder startedes og maatte bukke under. Det gælder Kurvemagernes, Bygningssnedkernes, Skomagernes, Skræddernes, Skibstømrernes, Blikkenslagernes og flere andre. I flere Fag naaede man ikke længer end til de blotte Planer.

Aarsagerne til Produktionsværkstedernes Vanskeligheder kan have været flere; dels har Manglen paa tilstrækkelig Kapital vel i flere Tilfælde været en følelig Brist, og dels har det nok skortet paa Modenhed hos Datidens Arbejdere til selv at drive Virksomhederne.

*

Baggrunden for Dannelsen af »Karetmagernes fælles Hjælpeforening« er omtalt foran, men derimod ikke dens Virke, hvilket skyldes, at den slet ikke kom til at virke i den Situation, som var Skyld i dens Oprettelse. Den forventede Arbejdsnedlæggelse i 1872 blev ikke til Virkelighed, og der blev derfor ikke dengang Brug for de Midler, Hjælpeforeningen igennem Medlemmernes ugentlige Bidrag havde tilvejebragt med det Formaal for Øje at understøtte Medlemmerne under en almindelig Arbejdsnedlæggelse.

Først under Strejken i 1875 traadte Hjælpeforeningen i Funktion efter sin oprindelige Bestemmelse. Til Gengæld skete det nu paa en saa eftertrykkelig Maade, at omtrent hele det opsparede Pengebeløb blev opbrugt til Understøttelse af de strejkende.

Efter Strejken kølnedes imidlertid Medlemmernes Interesse for Hjælpeforeningen, og ved Nytaar 1878 var der kun 16 Medlemmer tilbage i Foreningen. Disse vedtog enstemmigt at ophøre med at betale Kontingent fra 1. Januar s. A., ligesom det besluttedes, at Kassens Midler skulde henstaa urørt i tre Aar. Der var paa det Tidspunkt smaa 400 Kroner i Kassen.

Med denne Vedtagelse synes Hjælpeforeningen praktisk talt at være ophørt med at eksistere. Pengene fik i hvert Fald Lov at henstaa urørt i ti Gange tre Aar; først saa sent som i 1910, da kun tre af Hjælpeforeningens 16 Medlemmer fra 1878 endnu var i Live, skete der noget inden for Hjælpekassen, idet Kassebeholdningen, der nu var vokset til 880 Kroner, omsattes i Obligationer.

Endnu ti Aar gik hen, indtil 1920, da man i Anledning af, at Karetmagersvendeforeningens Sygekasses Formand, *Fr. Hansen*, kunde fejre 40 Aars Jubilæum som Formand, besluttede at oprette et *Fr. Hansens Mindelegat* af de Pengemidler, som i 1870-erne var indbetalt til Hjælpeforeningen som Strejkefond, og som nu med tilskrevne Renter udgjorde ca. 1200 Kroner.

*

Det er kun delvis rigtigt, naar det er paastaaet, at Karetmagersvendene i 1870-erne ikke var Socialister. En Del af dem maa bestemt have været det; ellers var man sikkert ikke i 1876 blevet enige om kun at avertere i »Social-Demokraten«.

Derimod er det rigtigt, at Karetmagersvendeforeningen ikke tilsluttede sig *de frie Fagforeninger*, som den faglige Arbejderbevægelse dengang kaldte sig.

En Skrivelse fra Hovedbestyrelsens Formand, *Louis Pio*, om Tilslutning til de frie Fagforeninger var til Behandling paa en Generalforsamling sidst i August 1876, men kunde ikke vedtages paa Grund af Forsamlingens Beslutningsudygtighed.

Samme Spørgsmaal var paa Dagsordenen igen en Uge senere, men blev udsat til Afgørelse af den nye Bestyrelse. Hvorledes denne stillede sig til Sagen, fremgaar af, at Tilslutning ikke fandt Sted.

Naar man skal vurdere, om Karetmagersvendene var socialistisk indstillet eller ikke, maa man dog ogsaa tage Hensyn til, at de ofte støttede Fagforeninger, som var tilsluttet de frie Fagforeninger, under Arbejdskampe, og at man i Karetmagersvendeforeningen allerede i Foraaret 1876 var afventende med et Svar til »Arbejderkommissionen« i København, fordi man ikke kendte Centralbestyrelsens Stilling dertil.

Det bør i denne Forbindelse heller ikke glemmes, at Karetmagersvendene helt fra 1877 deltog med Fane i de frie Fagforeningers Grundlovstog til den slesvigske Sten.

Paa den anden Side skal det indrømmes, at Karetmagersvendeforeningens faglige Virksomhed efter 1875 kun var ringe, men noget tilsvarende var forøvrigt Tilfældet inden for de egentlige Fagforeninger, der helt og fuldt bekendte sig til den socialistiske Linie, og denne Passivitet var en naturlig Følge af, at Danmark i Aarene 1876—80 oplevede en svær økonomisk Krise, som gav de eksisterende faglige Foreninger yderst vanskelige Kaar at arbejde under.

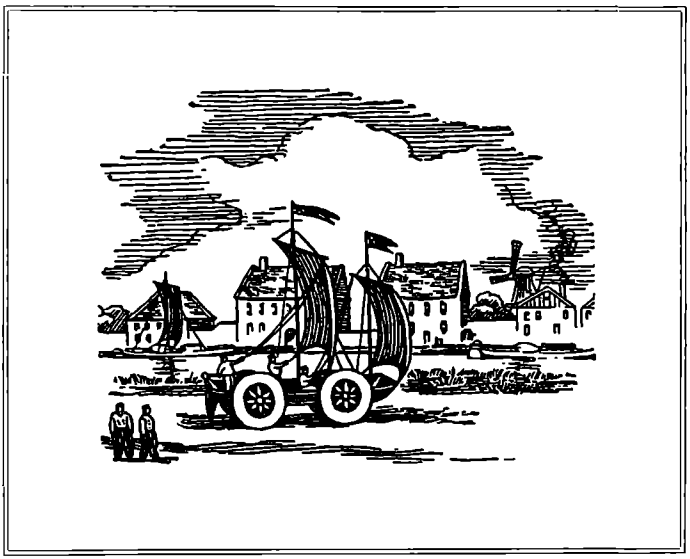
Et levende Indtryk af Tilstandenes alvorlige Karakter faar man ved at læse en samtidig Beskrivelse i »Social-Demokraten«, hvori det bl. a. hedder: »Hvor vi vender Blikket hen for Øjeblikket, ser vi Arbejdsløshed og Elendighed. 2000 Arbejdsmænd, der baade kan og vil arbejde, er bragt til Tiggerstaven, og flere Tusinde Haandværkere gaar ledige.« Louis Pio anslog i Vinteren 1877 Arbejdsløsheden til at omfatte 50.000 Arbejdere i hele Landet, heraf 20.000 Arbejdere alene i København.

Arbejdsgivernes »Højsind« fornægtede sig selvfølgelig ikke i en saadan Situation. I Sommeren 1877 modtog Karetmagersvendeforeningen en Skrivelse fra Oldermanden for Hjul- og Karetmager-

lauget, hvori meddeltes Opsigelse af Priskuranten af 1875 »paa Grund af den herskende Arbejdsløshed«! For Eftertiden agtede hver enkelt Mester at akkordere med sine Svende om Priserne, hed det i Skrivelsen.

Hertil kunde Foreningen under den alvorlige Situation, hvori Arbejderne befandt sig, desværre kun svare, at en Offentliggørelse af Navnene paa de Mestre, som ikke fortsat vilde betale efter Priskuranten, i et Par af Københavns Dagblade vilde blive Følgen af dette Brud.

Med Afgivelsen af dette Svar ophørte Karetmagersvendeforeningens Tilværelse som »Fagforening«. Heller ikke efter Krisens Ophør i Begyndelsen af 1880-erne dristede Foreningen sig til at drive faglig Virksomhed. Dens Virkefelt var herefter udelukkende begrænset til Sygehjælp og anden social Hjælpetjeneste af lignende Art.



Hollænderen Simon Stevins Sejlvogn, omkr. Aar 1600

Fagbevægelsen vinder Terræn

★

KARETMAGERNES FAGFORENING

For dansk Arbejderbevægelse som Helhed var 1880'ernes første Aar præget af Reorganisation og Stabilisering efter de strenge Kriseaars lammende Virkninger. Mange nye Fagforeninger blev dannet, og en skønne Dag i Efteraaret 1884 blev ogsaa Karetmagersvendene i København enige om, at de vilde have dannet en *rigtig* Fagforening.

Hvis en Videnskabsmand rent biologisk skulde bestemme denne Fagforenings Tilblivelse, vilde han utvivlsomt paastaa, at den var blevet til ved Knopskydning. Karetmagernes Fagforening er nemlig i sin Oprindelse en Gren af den gamle Karetmagersvendeforening fra Laugstiden.

Det, der skete paa Karetmagersvendeforeningens Generalforsamling den 11. September 1884, var i Virkeligheden kun en Deling, saaledes at der af den gamle Forening blev dannet to: *en Sygekasse* og *en Fagforening*. For at Fagforeningen ikke senere skulde lyve sig fra sit Ophav — og vel ogsaa for at den ikke udadtil skulde faa et for radikalt Anstrøg — vedtog man udtrykkelig, at den skulde beholde Navnet: Karetmagersvendeforeningen; men der udover var der vist heller ikke meget tilbage af den gamle Laugsaand. Tiden og Udviklingen havde ændret Svendenes Indstilling over for Tilværelsens Problemer.

Det var billigt at være Fagforeningsmedlem dengang. Kontingentet beløb sig kun til 5 Øre pr. Uge. Efter et Aars Forløb blev det forhøjet til det dobbelte, uden at man dog vil tro, at det af den Grund afskrækkede nogen fra at melde sig i Fagforeningen.

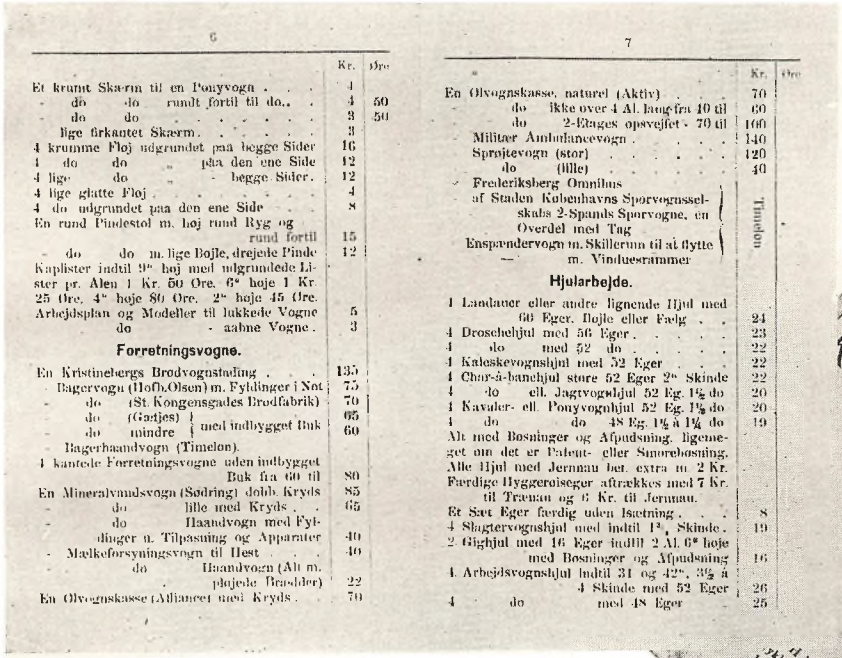
Den nydannede »Karetmagersvendeforening« førte de første Aar en stille Tilværelse. Tiderne var meget daarlige, og den Tilgang af Medlemmer, man havde ventet, ikke alene udeblev, men en Del af dem, der ved Foreningens Stiftelse havde indmeldt sig i Haab om, at det i Løbet af ganske kort Tid skulde lykkes at forbedre de daarlige Lønvilkaar, udtraadte igen, da de skuffedes i deres Forventninger. Medlemstallet svandt til sidst ind til 29.

I Foraaret 1888 reorganiseredes Foreningen. Navnet blev ændret til »Karetmagernes Fagforening«, og nye Love vedtoges. Der afholdtes i Sommerens Løb flere Agitationsmøder. Ved et af disse talte Journalist *A. C. Meyer* om Haandværkets Udvikling og Nødvendigheden af faglig Sammenslutning, mens »De engelske Fagforeninger« var Emnet ved et andet Møde. Der blev heller ikke sparet paa personlige Henvendelser til Kollegerne rundt paa Byens Værksteder.

Medlemstallet steg som Følge af den energiske Agitation i Aarets Løb til ca. 70. Alligevel var vel kun Halvdelen af samtlige Karetmagersvende Medlemmer af Fagforeningen; men da der samtidig sporedes en Opgang i Konjunkturerne, besluttede man ikke desto mindre at gøre et Forsøg paa at gennemføre en Priskurant.

Mestrene stillede sig ret velvillige til Sagen, da man i Foraaret 1889 tilsendte Karetmagerlauget et Forslag til en Priskurant med Bemærkning om, at man var villig til at forhandle om Forslaget. Der blev nedsat et Fællesudvalg af Mestre og Svende, og i dette Udvalg opnaaedes Enighed om et Udkast til en Priskurant og et Arbejdsregulativ, som efter at være godkendt af Generalforsamlinger i saavel Karetmagernes Fagforening som i Karetmagerlauget traadte i Kraft den 1. September 1889.

De Fordele, der dermed var opnaaet, var kun smaa. Mindstelønnen fastsattes til 25 Øre i Timen, og Akkordpriserne stod i Forhold dertil, men man havde dog naaet at sætte Bom for Vilkaarlighed og blandt Kollegerne skabt Tro paa, at der ved Enighed og Sammenhold kunde skabes Fordele for Arbejderne, og dette var det væsentligste Resultat af Overenskomsten af 1889.



6

	Kr.	Øre
Et krumt Skærm til en Ponyvogn	4	
do do rundt fortil til do.	4	50
do do	3	50
lige firkantet Skærm	3	
4 krumme Fløj udgrundet paa begge Sider	16	
4 do do paa den ene Side	12	
4 lige do - begge Sider	12	
4 lige glatte Fløj	4	
4 do udgrundet paa den ene Side	8	
En rund Pindestol m. høj rund Ryg og rund fortil	15	
do do m. lige Bøjle, drejede Pinde	12	
Kaplister indtil 3" høj med udgrundede Lister pr. Alen 1 Kr. 50 Øre. 6" høje 1 Kr. 25 Øre. 4" høje 80 Øre. 2" høje 45 Øre.		
Arbejdsplan og Modeller til lukkede Vogne	5	
do - aabne Vogne	3	

Forretningsvogne.

En Kristinebergs Brødvognstading	135	
Bagervogn (Hofh.Olsen) m. Fyldinger i Not	75	
do (St. Kongensgades Brødfabrik)	70	
do (Gadjes) } do mindre } med indbygget Buk	65	
do mindre }	60	
Bagerhaandvogn (Timelon).		
4 kantede Forretningsvogne uden indbygget Buk fra 60 til	80	
En Mineralvandsvogn (Sødring) dobb. Kryds	85	
do lille med Kryds	65	
do Haandvogn med Fyldinger m. Tilpasning og Apparater	40	
Mælkeforsyningsvogn til Hest	40	
do Haandvogn (Alt m. pløjede Brædder)	22	
En Olvognskasse (Alliancet) med Kryds	70	

7

	Kr.	Øre
En Olvognskasse, naturel (Aktiv)	70	
do ikke over 4 Al. langfra 40 til	60	
do 2-Etages opsvejfet - 70 til	100	
Militær Ambulancevogn	140	
Sprøjtevogn (stor)	120	
do (lille)	40	
Frederiksberg Omnibus af Staden Københavns Spørvognsselskabs 2-Spands Spørvogne, en Overdel med Tag	Timelon	
Enspændervogn m. Skillerum til at flytte — m. Vinduesrammer		

Hjularbejde.

1 Landauer eller andre lignende Hjul med 60 Eger, Bøjle eller Fælg	24	
4 Droschehjul med 56 Eger	23	
4 do med 52 do	22	
4 Kaleskevognshjul med 52 Eger	22	
4 Char-à-banchhjul store 52 Eger 2" Skinde	22	
4 do ell. Jagtvognshjul 52 Eg. 1½ do	20	
4 Kavaler- ell. Ponyvognhjul 52 Eg. 1½ do	20	
4 do do 48 Eg. 1½ à 1¼ do	19	
Alt med Bøsninger og Afpudsning, ligemeget om det er Patent- eller Smørebøsning. Alle Hjul med Jernnav bet. extra m. 2 Kr. Færdige Hyggeroiseger aftrækkes med 7 Kr. til Trænau og 6 Kr. til Jernnau.		
Et Sæt Eger færdig uden Isætning	8	
4 Slagtervognshjul med indtil 1¾ Skinde	19	
2 Gighjul med 16 Eger indtil 2 Al. 6" høje med Bøsninger og Afpudsning	16	
4 Arbejdsvognshjul indtil 31 og 42", 3½ à 4 Skinde med 52 Eger	26	
4 do med 48 Eger	25	

Prisliste over Karetmagerarbejde, dateret København 1889

Fagforeningen havde nu overstaaet sine Børnesygdomme. Medlemstallet viste jævn Stigning i Aarene derefter, indtil det endelig i September 1898 lykkedes at faa samtlige Karetmagersvende i Hovedstaden til at indmelde sig som Medlemmer af Karetmagernes Fagforening.

*

Inden dette skete, havde ogsaa Provinsens Karetmagersvende indset det fornuftige i at være fagligt organiseret. I 1892 var der dannet Afdelinger i *Odense*, *Aalborg* og *Randers*, mens *Aarhus* og *Hjørring* var fulgt efter i 1893.

Af disse fem Lokalafdelinger havde de fire jyske allerede den 16. December 1894 stiftet *et jysk Landsdelsforbund under Navnet: Dansk Karetmagerforbund* med Hovedsæde i Aalborg.

Der blev herfra rettet Henvendelse til Afdelingen i København — og formentlig samtidig til Odense Afdeling — om Tilslutning til Forbundet, men Københavnerne var utilfreds med, at der skulde henlægges hele 5 Øre ugentlig til et Strejkefond, og der gik over et halvt Aar, før de mange og ofte lange Drøftelser af dette Spørgsmaal var til Ende og et Ændringsforslag udarbejdet. Der maatte oven i Købet sendes et Hovedbestyrelsesmedlem fra det jyske Forbund til København for at overbevise de københavnske Kolleger om, at en 5-Øre om Ugen var et rimeligt Beløb at henlægge til et Strejkefond.

Man er som bekendt tilbøjelig til at ville beskylde Jyderne for at være fedtede og nærige — hvilket forøvrigt af Jyderne selv udlægges som en Dyd — og det er muligt, at denne Karakteristik har Gyldighed i Dag, men det kunde godt se ud, som om det var Københavnerne, der var det i 1895 —! Hvorvidt man deraf vil slutte, om Københavnerne er blevet ringere eller bedre, afhænger naturligvis udelukkende af, om man er Københavner eller Jyde, medmindre man da vil bøje sig for en uvildig Fynbos Dom i denne Sag.

Nok om det. En af de første Dage i September 1895 modtog Afdelingen i København en Indbydelse fra det jyske Forbunds Domicil i Aalborg til at lade sig repræsentere paa en Kongres, som var berammet til Afholdelse den 29. s. M. i Randers, med Spørgsmaalet om Dannelse af et *Landsforbund* paa Dagsordenen.

DANSK KARETMAGERFORBUND

Dansk Karetmagerforbunds stiftende Kongres i Randers den 29. September 1895 talte i alt 10 Delegerede, heraf fire fra København, to fra Randers samt een fra hver af Byerne Aalborg—Nørresundby, Aarhus, Odense og Hjørring, som tilsammen repræsenterede 161 Medlemmer.

Desværre foreligger der ikke noget udtømmende Referat af denne første Kongres' Drøftelser. Vil man danne sig et Indtryk af Begivenheden, maa man støtte sig dels til den haandskrevne Protokols Resumé af Forhandlingerne og dels til »Social-Demokraten«s kortfattede Meddelelse.



Kongressen 1895 i Randers

De vigtigste Punkter paa Kongressens Dagsorden var uden Tvivl: Punkt 4, *Vedtagelse af Love for Forbundet* og Punkt 5, *Forslag om en Rejsekasse.*

Om Behandlingen af disse to Punkter refererede »Social-Demokraten«:

»Angaaende Organisationens Navn vedtoges det paa Forslag af *Petersen*, Randers, at kalde det nye Forbund »*Dansk Karetmagerforbund*«.

Til Udkastet for Forbundslovene var stillet en Del Ændringer fra Afdelingen i København, som affødte nogen Diskussion.

Alvart, Hjørring, ønskede et ugentligt Bidrag til et Strejkefond. Dette blev imidlertid forkastet, efter at man havde vedtaget en Paragraf om planmæssige Strejkebidrag. Der fastsattes et maanedligt Kontingent til Administrationsudgifter. Iøvrigt blev Ændringerne fra København vedtagne med enkelte Underændringer fra Provinserne.

Barfod, Odense, foreslog at danne en Rejsekasse for Forbundets Medlemmer. Da Tiden imidlertid var saa knapt tilmaalt, enedes man om ad frivillig Vej at støtte de rejsende Forbundsmedlemmer det første Aar for saa til næste Delegeretmøde at faa udarbejdet Love for en Rejsekasse.«

Til Forbundets Forretningsfører valgtes *O. M. Jensen*, København, til Viceforretningsfører *P. Christensen*, København, og til Medlemmer af Hovedbestyrelsen iøvrigt *P. Bentsen*, København, *C. Petersen*, Randers, og *R. Barfod*, Odense.

*

Forbundets Virksomhed i det første Aar var ikke særlig omfattende, men ikke desto mindre yderst betydningsfuld, idet den gik ud paa at støtte de enkelte tilsluttede Afdelinger i deres Bestræbelser for at faa indført tidssvarende Priskuranter.

Heller ikke om dette Arbejde foreligger dog nærmere Enkeltheder, hvorfor vi maa nøjes med at konstatere, at Forbundet allerede i sit første Leveaar tog Lønspørgsmaalet op til Behandling. I *Viborg* kom det vist endda til Konflikt, inden Mestrene bøjede sig og underskrev en ny Priskurant, og antagelig har det ogsaa andre Steder staaet haardt paa, før Lønforhøjelserne blev gennemført.

Uden at kende Detaillerne i dette Arbejde kan man sikkert roligt paastaa, at Forbundet, inden et Aar var gaaet, havde faaet bekræftet Rigtigheden af, hvad en Randers-Kollega sagde ved Afslutningen af den stiftende Kongres: »Vi maa selv skabe os en ordentlig Tilværelse. Der er ingen, som giver os noget, naar vi ikke fremsætter vore Krav.«

Baade med Hensyn til Antallet af Afdelinger og Medlemstallet udviste det første Aar god Fremgang for Forbundet. Ved Afholdelsen af den anden Kongres den 27. og 28. September 1896 i Odense var der saaledes mødt Delegerede fra Afdelinger i 13 Byer med tilsammen 230 Medlemmer. En Del af disse Afdelinger var dog saa smaa, at de maatte være fælles om at sende en Repræsentant.

Mens det ikke har været muligt at fremskaffe Ordlyden af de Love, der blev vedtaget paa Forbundets første Kongres i 1895, saa eksisterer der stadig trykte Eksemplarer af de Love, som blev vedtaget paa Kongressen i 1896.

Da det formentlig nu et halvt Aarhundrede senere kan have en vis Interesse at se, hvorledes man dengang formulerede Forbundets Program, anføres her Lovenes Formaalsparagraf:

§ 1.

Formaalet er:

a. at samle alle Karetmagersvende i hele Landet til et Forbund;
b. at værne om og befordre sine Medlemmers faglige og økonomiske Interesser.

Dette Formaal søges opnaaet ved:

1. at søge oprettet Afdelinger af Forbundet i Byer og paa Landet, hvor saadanne ikke findes;
2. at faa indført en Minimumsløn for alt Hjul- og Karetmagerarbejde, og i det hele taget at søge Lønnen hævet saa højt som muligt;
3. at søge Forholdene ordnet saaledes, at Formanden i hver By for sig kan paavise alt Arbejde;
4. at søge statistiske Oplysninger angaaende Løn-, Lærlinge- og Arbejdsforholdene i Faget;
5. at søge indført en kortere Arbejdstid.

Ogsaa paa Kongressen i 1896 var Spørgsmaalet om Oprettelse af en Strejkekasse eller et Strejkefond til Behandling, men et Forslag i den Retning blev — ligesom i 1895 — forkastet, og man bibeholdt den hidtidige Ordning, dog med den Ændring, at Forbundskontingentet forhøjedes til 20 Øre maanedlig, saaledes at den øjeblikkelige Strejkehjælp kunde udredes af Forbundets Kasse og ikke behøvede at paalignes Medlemmerne. Forbundsledelsen havde dog ifølge Lovene Ret til, naar det viste sig fornødent, at paaligne hvert Medlem et Strejkekontingent af indtil 50 Øre pr. Uge. Understøttelsen til strejkende Medlemmer ansattes til 7 Kr. ugentlig for ugifte og 10 Kr. ugentlig for gifte.

Angaaende Rejseunderstøttelse, der ligeledes havde været til Debat paa den foregaaende Kongres, vedtoges, at denne skulde udredes af Forbundets Kasse med 25 Øre pr. Mil, og at rejsende Medlemmer kun skulde betale halv Kontingent.

Endvidere drøftedes Lærlingeforholdene i Faget, Agitationen for Tilgang til Forbundet, Udgivelse af eget Fagblad og flere andre vigtige Spørgsmaal.

Som et Kuriosum kan nævnes, at der til Kongressen var stillet Forslag om Indførelse af særlige *Faghuer* for Karetmagersvende, ligesom Bagernes hvide Huer og Skorstensfejernes sorte Silkehatte, men den Sag blev fornuftigt nok overladt til de enkelte Afdelingers Afgørelse.

Til Forretningsfører genvalgte Kongressen *O. M. Jensen.*

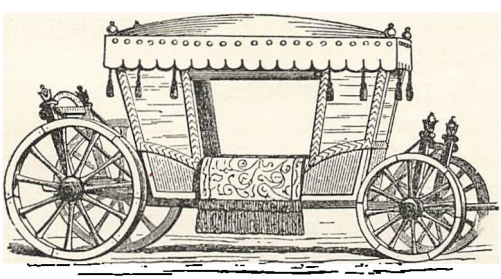
STREJKEN I AALBORG 1897—99.

Rekorden i Strejkehyppighed inden for Dansk Karetmagerforbund sattes saa tidligt som i 1897, da der i Løbet af Aarets første fire Maaneder udbrød ikke færre end tre Strejker, hvoraf de to fandt Sted i København og den tredie i Aalborg.

Mens Strejkerne i København hver for sig kun berørte en enkelt Virksomhed, omfattede Strejken i Aalborg ved sin Begyndelse i April Maaned 1897 alle Karetmagerværksteder i Byen, hvis Indehavere nægtede at underskrive og betale efter den af Fagforeningen forelagte Priskurant. Efter Opgivelser fra Det statistiske Departement drejede det sig om 6 Mestre, som paa den Maade ramtes af Strejken.

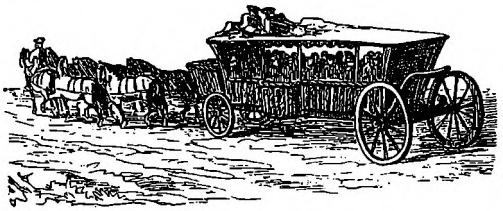
Der blev nu god Brug for Kongresbeslutningen om Paaligning af Ekstrakontingent i Tilfælde af Strejke. Alene i April Kvartal 1897 paalignedes der Afdelingerne et Ekstrakontingent af 705 Kr., og det var mange Penge dengang, da Forbundet kun talte omkring 250 Medlemmer, og Arbejdslønnen endnu laa nede paa 8—15 Kr. om Ugen.

Strejkekontingentet faldt imidlertid punktlig fra Afdelingerne. Ingen svigtede sine Forpligtelser, naar det gjaldt om at støtte Kolleger i Kampen for højere Løn og bedre Arbejdsvilkaar. Fra praktisk talt alle Afdelinger kom der endog baade store og smaa frivillige Bidrag til de strejkende Aalborg-Kolleger.

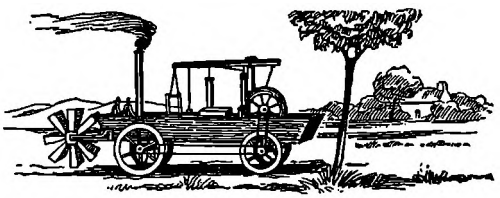


Vogn fra 17. Aarhundrede

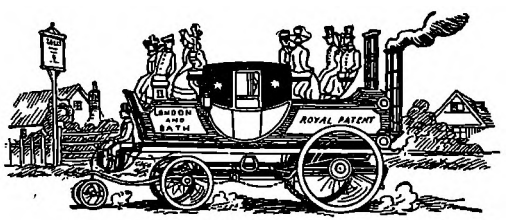
For at begrænse Udskrivningen af Ekstrakontingent mest muligt besluttede Hovedbestyrelsen kort Tid efter Strejkens Begyndelse, at de strejkende havde Pligt til at modtage tilbudt Arbejde andet Sted, naar bare de kunde opnaa samme Løn, som de havde faaet hos deres nu blokerede Mestre. Paa den Maade haabede man efterhaanden at kunne faa de strejkende i Arbejde, saadan at de ikke behøvede at ligge deres arbejdende Kammerater til Byrde, da disse havde svært nok ved at faa Lønnen til at slaa til i Forvejen.



Omnibus fra Paris til Versailles i 18. Aarhundrede



Oliver Evans' Amfibium, Philadelphia 1804



Englænderen Goldsworthy Gurneys Dampvogn
London 1829

Aalborg-Kollegerne var indforstaaet med denne Taktik, og efter et Aars Forløb kunde Forbundet ophøre med at opkræve Ekstrakontingent, idet de fleste af de strejkende da havde opnaaet andet Arbejde, men i Løbet af det ene Aar var der ogsaa paalignet Forbundets lille Medlemsstab i alt 2.035 Kr. i Ekstrakontingent, hvortil kom de frivilligt ydede Bidrag.

Der var dog stadig nogle Mestre, som ikke havde underskrevet Priskuranten, og som derfor maatte finde sig i fortsat at være blokeret for organiseret Arbejdskraft.

Med Henblik paa disse enkelte Mestres Genstridighed vedtog Forbundets Hovedbestyrelse paa et Møde i November 1898 at lade indrykke en Meddelelse i de jyske Partiblade, hvori Forældre og Værger, som ønskede deres Børn anbragt i Karetmagerlære, blev gjort bekendt med, at der var Strejke i Aalborg samt hos hvilke Mestre, Arbejdet var nedlagt. Dermed vilde man forhindre Me-

strene i ad Omveje at skaffe sig Arbejdskraft. Og saadan sørgede i det hele taget baade Afdelingen og Forbundet for, at der til Stadighed blev lagt Hindringer i Vejen for de faa Mestre, der ikke vilde betale deres Arbejdere den samme Løn, som andre Mestre i samme By var indgaaet paa at betale.

Resultatet af disse Bestræbelser udeblev da heller ikke, skønt det varede meget længe, før de virkelig frugtede. I Februar 1899 meddelte de blokerede Mestre, at de nu var villige til at underskrive Priskuranten, men kun paa Betingelse af, at Forbundets Medlemmer forpligtede sig til at arbejde sammen med de Skruebrækkere — eller »Hædersmænd« som Strejkebryderne dengang flot benævntes —, som det i Tidens Løb var lykkedes Mestrene at engagere.

Noget saadant kunde vore Aalborg-Kolleger naturligvis ikke gaa med til. Svaret blev en Resolution fra Afdelingens Generalforsamling, hvori det hed:

»Til Overenskomst mellem Karetmagermestrene og Karetmagernes Fagforening i Aalborg forlanger Fagforeningen, at Mestrene underskriver Prislisten og tillige, at Mestrene, naar Blokaden er hævet, kun beskæftiger Medlemmer af Dansk Karetmagerforbund.«

Efter dette øjnede de blokerede Mestre ingen anden Udvej end betingelsesløst at underskrive Priskuranten, hvilket de endelig i Slutningen af Februar 1899 besindede sig til at gøre. Strejken kom saaledes til at vare i hele *22 Maaneder*, inden den bragte den fulde Sejr hjem.

Strejkebryderne var nu gjort brødløse, medmindre de foretrak at melde sig ind i Karetmagernes Fagforening, for saa var der selvsagt ikke noget som helst i Vejen for, at de kunde opnaa Arbejde paa lige Fod med de øvrige organiserede Kolleger.

Tre »Hædersmænd« benyttede sig af Lejligheden til at rense Samvittigheden ved at anmode om Optagelse i Aalborg Afdeling. I Betragtning af deres ukollegiale Optræden under den langvarige Strejke var det dog en Betingelse for deres Optagelse, at de hver betalte en Bøde paa 60 Kr. samt tilstillede Forbundets Hovedbestyrelse en skriftlig Undskyldning for deres Adfærd.

Som man ser, blev der ikke just taget med Fløjlshandsker paa slige Personer, men det var i Reglen tvingende nødvendigt at gaa

saa radikalt til Værks, hvis man overhovedet vilde gøre sig Haab om at gaa sejrrig ud af Kampen. En mere lemfældig Behandling kunde let faa til Følge, at »Hædersmændene« snart igen faldt deres organiserede Kolleger i Ryggen, og det maatte man selvfølgelig gøre alt for at afværge.

DE SAMVIRKENDE FAGFORBUND

Den 3. Januar 1898 skete den store Samling i dansk Fagbevægelse: Dannelsen af *De samvirkende Fagforbund*, hvorved et længe følt Savn af en virkelig Hovedorganisation, som i givne Situationer kunde samle de mange enkelte Forbund og Organisationer til en kampduelig Hær, blev afhjulpet.

Navnlig for de mindre Fagforbund som Dansk Karetmagerforbund var Dannelsen af Hovedorganisationen af stor Værdi, idet man altid her vilde kunne hente Raad og Vejledning i paakommende Tilfælde.

Derfor var vort Forbund heller ikke sen om at indmelde sig i De samvirkende Fagforbund. Beslutningen herom blev taget ved først givne Lejlighed, nemlig paa Forbundets tredie Kongres, der holdtes i København den 25. og 26. September 1898. Vedtagelsen var aldeles enstemmig.

Paa samme Kongres skete der en Lovændring vedrørende Godkendelse af Konflikter, hvorefter Strejker, som ikke ansaas at ville komme til at omfatte mere end 4 Medlemmer, kunde godkendes eller forkastes af Hovedbestyrelsen og ikke behøvede at udsendes til Afdelingernes Afgørelse.

Derimod skulde alle Strejker, som mentes at ville berøre mere end 4 Medlemmer, stadig godkendes med to Trediedele Majoritet af samtlige Afdelinger, inden de maatte iværksættes. Bestemmelsen om de 4 Medlemmer blev i 1902 ændret til 4 pCt. af Forbundets Medlemstal.

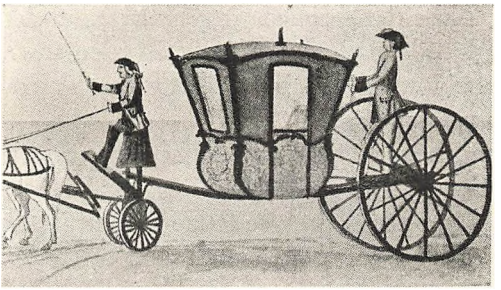
Kongressen i 1898 traf endvidere Beslutning om, at Forbundskontingentet skulde forhøjes til 40 Øre maanedligt, og at Hovedbestyrelsen skulde udvides til 7 Medlemmer. Begge disse Vedtagelser vidner om, at Forbundets Arbejde og Opgaver var i stadig Vækst.

Det var især de mange »Lønbevægelser« rundt omkring i Forbundets Afdelinger, der lagde Beslag paa Forbundsledelsens Tid og Arbejdskraft. Man maatte nemlig gaa forsigtig til Værks, at ikke det hele skulde ende med Nederlag, og derfor sørgede Hovedbestyrelsen omhyggeligt for, at kun en enkelt Afdeling ad Gangen stillede Lønkrav. Det var nemlig saadan dengang, at Lønkravene i Reglen maatte understøttes af en Trusel om Strejke, hvis de overhovedet skulde forventes gennemført. I de fleste Tilfælde kom det ganske vist ikke til Strejke, men paa Forhaand kunde man selvsagt ikke føle sig helt sikker paa, at Lønkravene lod sig gennemføre uden Arbejdsnedlæggelse, og Hovedbestyrelsen maatte da sørge for at regulere Afdelingernes Adgang til at gaa i Lønaktion. Det gik faktisk »efter Tur«.

I Januar 1899 paabegyndtes en Lønbevægelse i *Randers*, efter at Randers Afdelings Fordringer til Arbejdsgiverne forud var godkendt med $^2/_3$ Majoritet i de øvrige Afdelinger. Lønspørgsmaalet i Randers kom i Orden allerede inden Maanedens Udgang, og derefter var det *Træarbejdernes faglige Klub* i København, der stod for Tur til at fremsætte Lønkrav.

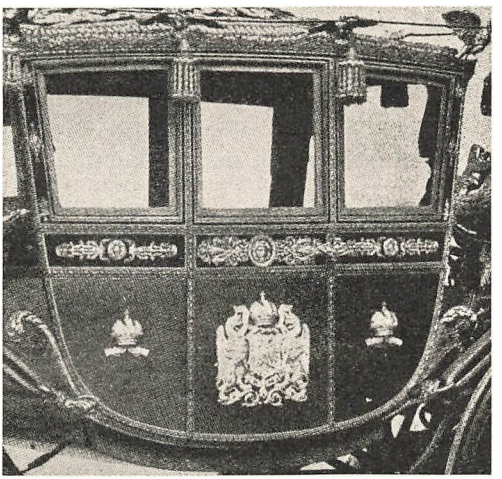
Da de var gennemført med godt Resultat, fulgte *Holbæk* Afdeling efter; dernæst *Karetmagernes Fagforening i København*, *Maribo* Afdeling, *Odense* Afdeling og *Trævarearbejdernes Fagforening* i København — men kun een Afdeling ad Gangen. Ellers risikerede man bare, at det hele gik tabt, fordi der ikke var tilstrækkelig Mulighed for økonomisk Støtte under en eventuel Konflikt. Der maatte som nævnt altid manipuleres med største Forsigtighed.

Paa den Maade lykkedes det i Løbet af Kongresperioden 1898—1900 at gennemføre Lønstigninger i 7 Afdelinger, omfattende langt over Halvdelen af Forbundets Medlemmer, uden at det i mere end et enkelt Tilfælde kom til Strejke; det var hos Aktieselskabet N. Larsens Vognfabrikker i København, hvor Arbejdet blev nedlagt nogle Uger i Efteraaret 1899, fordi Virksomheden havde udmeldt sig af Karetmagerlauget og i den Anledning ikke vilde betale efter Priskuranten af 1. April s. A. Strejken endte efter fire Ugers Forløb med, at der oprettedes en særlig Overenskomst med dette Firma, og dette Forhold med to forskellige Overenskomster i København vedvarede til Maj 1914, da Aktieselskabet fik Overenskomst sammen med Karetmagermesterforeningen.



Stadskøretøj fra Holbergs Tid

I Midten: Galavogn i Empirestil





»Kaffemøllen«

Udflugtsvogn paa Strandvejen i 1860

Forbundet hentede under Arbejdet hermed værdifuld Instruktion og Støtte hos De samvirkende Fagforbund, og Glæden over Hovedorganisationens Dannelse har sikkert intet Sted været større end inden for Dansk Karetmagerforbund.

De samvirkende Fagforbund havde imidlertid i disse Aar andre og større Opgaver, som lagde mere Beslag paa Offentlighedens Opmærksomhed, end de smaa og temmelig fredelige Lønaktioner i vort Forbund.

Arbejdsgiverne var i flere Fag begyndt at gaa til Modaktion over for Arbejdernes Strejker ved at etablere Lockouter, og de lagde efter et Par mislykkede Lockouter ikke Skjul paa, at de agtede til sin Tid at skride til »Anvendelse af de yderste Midler«, som Arbejdsgivernes nydannede Kamporganisation, *Dansk Arbejdsgiver- og Mesterforening*, udtrykte sig.

Overfor denne alvorlige Trusel maatte De samvirkende Fagforbund være paa Vagt. Det gjaldt nu om at samle Kræfterne til den store Dyst, som alle klart indsaa maatte komme.

DEN STORE LOCKOUT

Naar man anvender Udtrykket »*Den store Lockout*«, er ingen i Tvivl om, hvad der menes. Saa er det Lockouten i 1899, der er Tale om.

Reelt set er det helt misvisende at kalde Lockouten i 1899 for den *store* Lockout, eftersom De samvirkende Fagforbund flere Gange senere har været engageret i Arbejdskampe af større Omfang end den i 1899, og hvorunder lige saa betydelige Interesser har staaet paa Spil.

Alligevel vil Kampen i 1899 blive betragtet som den *store*, thi den var ikke blot det første gigantiske Sammenstød mellem de to Samfundsklasser, men den blev i sine Virkninger grundlæggende for hele den kommende Udvikling.

Anledningen til Lockouten i 1899 — eller i hvert Fald Arbejdsgivernes Motiv til dens Iværksættelse — var, at 370 jyske Snedkersvende nægtede at godkende en Overenskomst, som under Forbehold af Underorganisationernes Tilslutning var indgaaet mellem De samvirkende Fagforbund og Arbejdsgiverforeningen.

Paa Trods af det tagne Forbehold udlagde Arbejdsgiverforeningen Forkastelsen som en Underkendelse af Hovedorganisationernes Autoritet og nægtede enhver Forhandling, dersom Overenskomsten ikke blev vedtaget og efterlevet af Snedkerne.

Disse agtede imidlertid ikke at respektere Overenskomsten, men vedblev at strejke, og Arbejdsgiverforeningen erklærede da *Lockout* fra den 2. Maj 1899.

De samvirkende Fagforbund besluttede at støtte Snedkerne, saafremt Arbejdet blev genoptaget i de syv jyske Byer, hvor der var Strejke.

Efter dette vedtog Snedkerne Overenskomsten, men nu erklærede Arbejdsgiverne den for bortfalden og fremsatte et omfattende Dokument i otte Punkter, hvis Underskrivelse var en Betingelse for Lockoutens Bortfald.

Blandt andet krævedes, at fremtidige Overenskomster mellem Hovedorganisationerne ikke maatte gøres afhængige af Underorganisationernes Tilslutning, og Hovedorganisationerne skulde være *ansvarlige* for deres Gennemførelse.

Arbejdsgivernes Ret til selv at lede og fordele Arbejdet samt at anvende den Arbejdskraft, der passede dem, skulde ikke blot anerkendes, men *garanteres* af Arbejdernes Hovedorganisation. Fastlønnede Formænd og Arbejdsledere *maatte ikke optages* som Medlemmer af Arbejderorganisationerne.

Og endelig den mest drastiske af Fordringerne: Udløbstiden for alle Overenskomster skulde fastsættes til *1. Januar* med tre Maaneders forudgaaende Opsigelse.

De samvirkende Fagforbund paapegede det urimelige og umulige i nogle af disse Krav og fremsatte Ønske om en Forhandling; men samtidig hermed udsendte Arbejdsgiverforeningen et Paabud om *Lockout i 13 Fag, omfattende ca. 30.000 Arbejdere!* Disse blev udelukkede den 24. Maj og derefter.

Som Følge af Lockouten blev yderligere ca. 10.000 arbejdsløse, saaledes at det allerede paa det Tidspunkt var den største Arbejdskamp, Verden havde set. De samvirkende Fagforbund talte endnu dengang kun 73.000 Medlemmer.

De samvirkende Fagforbund indklagede Arbejdsgiverforeningen for et i 1898 i anden Anledning nedsat »Fællesudvalg til Afgørelse af Arbejdsstridigheder«, som gav Arbejderne Medhold i, at Lock-

outen var et Brud paa trufne Aftaler, men Arbejdsgiverforeningen kerede sig ikke om, hvem der havde *Ret* i denne Sag, kun om, hvem der var den *stærkeste*.

Der blev stillet Forslag om at nedsætte en Voldgiftsdomstol til Afgørelse af Striden, men Arbejdsgiverne forkastede Forslaget.

Efter et Par Maaneders aaben Kamp gentog Arbejdsgiverforeningen i ultimativ Form Kravet om de otte Punkters uafkortede Gennemførelse og føjede hertil en Række skærpede Anmærkninger.

Fra De samvirkende Fagforbunds Side blev der svaret med en Afvisning af dette Ultimatum og stillet Modforslag, hvortil bl. a. knyttedes Kravet om *9 Timers Arbejdsdag for alle Arbejdere.*

Da Arbejdsgiverforeningen stadig forholdt sig afvisende, blandede Offentligheden sig i Striden med Forlangende om Afslutning. Et Mæglingsforslag blev stillet og vedtaget af begge de stridende Parter, af De samvirkende Fagforbund dog med det udtrykkelige Forbehold, at Forliget loyalt blev overholdt af Arbejdsgiverne, idet man havde bragt i Erfaring, at disse allerede havde udarbejdet Værkstedsregulativer, som var en klar Omgaaelse af Forliget, ligesom de havde Planer om »sorte Lister« over visse Arbejdere.

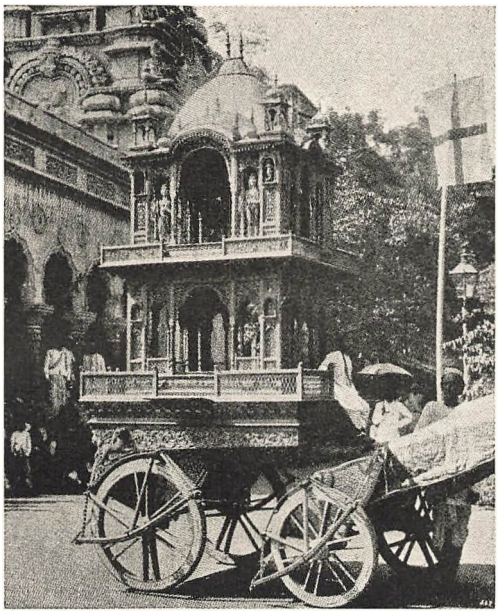
Dette Forbehold var nok til, at Arbejdsgiverforeningen erklærede, at man betragtede Overenskomsten som bortfalden. De truede med nye, store Udvidelser af Lockouten, der skulde omfatte 15.000 Arbejdere; men inden denne Udvidelse blev iværksat, tog Statsministeren (Konsejlspræsidenten) Initiativet til en ny Mægling, der endelig den 5. September 1899 resulterede i det Forlig, som betegner Afslutningen af den gigantiske Arbejdskamp: *Septemberforliget.*

Den store Lockout havde da varet ved i fire Maaneder. Den berørte ca. 4500 Arbejdsgivere og ca. 40.000 Arbejdere og medførte Tab af ca. 2.713.000 Arbejdsdage. I alt satte Arbejderne over 2.800.000 Kr. ind i Kampen til Understøttelse og Administration.

*

For vort Fags Vedkommende kom Lockouten kun til at omfatte Fagets Udøvere inden for Jernindustrien og paa Vaggonfabrikken »Scandia« i Randers. I alt var 63 af Forbundets ca. 350 Medlemmer direkte udelukket. Dertil kom Lockoutens Bivirkninger, der gjorde yderligere en Del arbejdsløse, saaledes at henved en Trediedel af samtlige Forbundets Medlemmer var uden Beskæftigelse.

Det bedste Indtryk af, hvorledes man i vort Forbund saa paa Situationen efter Lockouten, faar man ved at læse Forretningsfører *O. M. Jensens* samtidige Redegørelse i Fagbladets første Nummer, der udkom i November 1899, altsaa umiddelbart efter Lockoutens Afslutning.



Indisk Tempelvogn

»Selv om vort Fag ikke i sin Helhed har været berørt direkte af Lockouten, saa er Arbejdsløsheden ved den skabte Situation bleven betydelig forøget, og det er vanskeligt at skelne imellem, hvad der er en Følge af Lockouten, og hvad der skyldes andre Aarsager,« skrev O. M. Jensen.

»Iøvrigt maa det desværre antages,« fortsatte han, »at Følgen af Lockouten ogsaa vil mærkes i den nærmeste Fremtid, og de Mænd, som letsindigt paaførte Samfundet denne Landeplage, har et stort Ansvar ikke alene over for de Savn, som de paaførte de organiserede Arbejdere, men tillige over for deres egne Standsfæller, som de ved Trusler om Boykotning og lignende fik til at træde Krigsdansen, ved Løfte om Udsigt til fuldstændig Egenraadighed paa Arbejdsmarkedet. Men efter at Slaget er endt, maa Arbejdsgiverne sikkert indrømme, at de har spillet højt Spil, men tabt hele Indsatsen.

Dog gælder det for vor Organisation om, at vi ikke i Fremtiden stoler paa, at vi ikke bliver draget ind under en Lockout, for saa vidt denne ad Aare skulde forsøges paany, men at vi staar rustet til Tænderne; ikke alene ved, at vi ved Agitation søger at gøre vort Medlemstal større, men tillige ved, at vi søger at forskanse os i økonomisk Henseende.«

Herefter bebuder O. M. Jensen et Forslag paa næste Kongres om Kontingentforhøjelse, idet det maa anses for at være af stor Betydning at have en stærk Hovedkasse under Konflikter.

Til sidst anfører Forretningsføreren, at hvis nogen 3—4 Aar forud havde spaaet, at Dansk Karetmagerforbund i et enkelt Kvartal skulde kunne rejse en Indtægt paa over 10.000 Kr., saa var vedkommende sikkert blevet anset for at drive Gæk med de virkelige Forhold.

Resultatet viste imidlertid, at Maalet var naaet.

*

Forinden Udviklingen inden for vort Forbund efter Lockouten omtales nærmere og for at lette Forstaaelsen af, hvad der ligger til Grund for denne Udvikling, skal de vigtigste Bestemmelser i Septemberforliget anføres i det følgende.

FAGBEVÆGELSENS RETSGRUNDLAG

Septemberforliget indledes med, at de to Hovedorganisationer: »Dansk Arbejdsgiver- og Mesterforening« og »De samvirkende Fagforbund«, erkender hinandens Ret til at dekretere og godkende Arbejdsstandsninger.

Organisationerne anerkender herigennem saaledes dels hinandens Eksistensberettigelse, dels deres Ret til at anvende Arbejdsstandsningen som Kampmiddel. Samtidig indeholder Forliget imidlertid Bestemmelser, der tilsigter at sikre, at Arbejdsstandsning først iværksættes efter moden Overvejelse, naar det er nødvendigt, fordi andre Udveje forgæves er forsøgt.

Det bestemmes saaledes, at ingen Lockout eller Strejke maa dekreteres eller godkendes af nogen af Parterne, forinden den er vedtaget med mindst ¾ af de afgivne Stemmer af en dertil kompetent Forsamling.

Videre bestemmes det, at Arbejdsstandsning skal varsles behørigt og i god Tid over for den anden Part. Der skal afgives to Varsler, henholdsvis mindst 14 Dage og mindst 7 Dage, før Arbejds-

standsningen agtes iværksat, for herved at sikre Tid til Forhandling.

Enhver af Parterne forpligter sig til ikke at godkende eller understøtte nogen Strejke eller Lockout, som er etableret i Strid med disse Bestemmelser.

Septemberforliget indeholder endvidere den Bestemmelse, at Arbedsgivernes Ret til at lede og fordele Arbejdet samt til at anvende den efter deres Skøn til enhver Tid passende Arbejdskraft anerkendes, eventuelt støttes af De samvirkende Fagforbund.

Paa den anden Side anerkender Arbejdsgiverne Arbejdernes Ret til at organisere sig, men forbeholder sig dog, at fastlønnede Formænd eller Arbejdsledere skal have fuld Frihed til ikke at være Medlemmer af Arbejderorganisationer.

Den faste Voldgiftsret har i sine senere afsagte Kendelser fortolket denne Bestemmelse saadan, at den berettiger Arbejdsgiverne til over for saadanne Personer at kræve dem holdt uden for Arbejdernes Organisationer, dog har Retten i hvert enkelt Tilfælde afvejet de to modstaaende Interesser: Arbejdsgivernes Interesse i, at de Folk, som han overlader en vis Del af sin Arbejdsledermyndighed, kan være fuldstændig uafhængige af Arbejdernes Organisationer, og her overfor Arbejdernes Interesser i, at Arbejdsgiveren ikke svækker Arbejdernes Aktionsevne ved at ansætte saa mange »Formænd«, at han ved Hjælp af disse kan holde en væsentlig Del af Virksomheden i Gang under en Konflikt.

Opsigelsesfristen for Overenskomster er i Forliget fastsat til mindst tre Maaneder.

Iøvrigt forudsættes det som selvfølgeligt, at De samvirkende Fagforbund vil være villig til af al Magt sammen med Arbejdsgiverforeningen at virke for rolige, stabile og gode Arbejdsforhold, først og fremmest derved, at der ikke under nogen Omstændighed fra nogen som helst Organisations Side lægges Hindringer i Vejen for nogen som helst Arbejder til at benytte sin naturlige Ret til at udføre saa meget og saa godt Arbejde, som hans Evner og Uddannelse tillader ham. — Denne Bestemmelse har dog ikke spillet nogen Rolle siden 1899.

Endelig indeholder Forliget den for Opretholdelse af Orden paa Arbejdsmarkedet vigtige Bestemmelse, at Foreninger eller Virksomheder ikke kan frigøre sig for Forligets Forpligtelser ved at træde ud af Hovedorganisationerne.

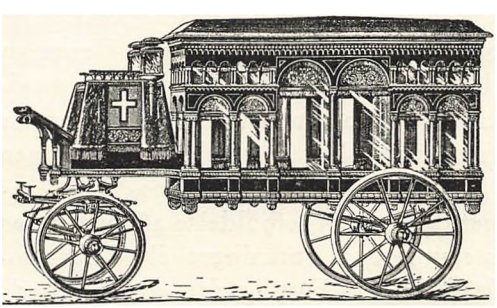
I Tilslutning til Septemberforliget blev det aftalt mellem Hovedorganisationerne, at der ikke ved Ordningen af praktiske Arbejdsforhold fra nogen af Hovedorganisationernes Side maatte fastsættes eller godkendes nogen Overenskomst, der stod i Modstrid med Septemberforliget, og at man til Afgørelse af, om det var Tilfældet, skulde søge oprettet en permanent Voldgiftsdomstol, over for hvilken der skulde søges gennemført samme Vidnepligt som over for Landets almindelige Domstole.

Den skulde bestaa af tre Medlemmer fra hver Side, valgt uden for vedkommende Organisations Bestyrelse, og en Formand, der skulde vælges af de seks Medlemmer i Forening blandt Landets Jurister.

Allerede Aaret efter fik denne Voldgiftsdomstol, »*Den permanente Voldgiftsret*«, lovmæssig Bemyndigelse til at optage retsgyldige Vidneforklaringer. Dermed var den første almindelige Voldgiftsinstitution inden for Arbejdsforhold skabt i Danmark.

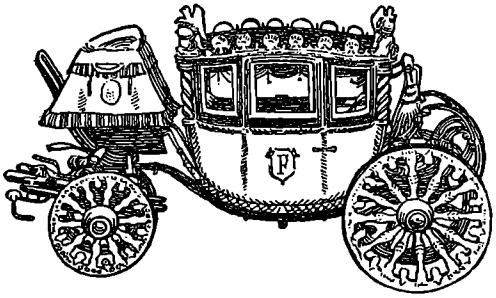
Den permanente Voldgiftsrets Opgaver var begrænset til udelukkende at *fortolke Septemberforliget* og at paadømme Brud paa og Overtrædelser af dets Bestemmelser. Men dermed var Modsætningerne mellem Arbejdsgivere og Arbejdere og de deraf følgende Arbejdskampe naturligvis ikke bragt til Ophør.

Tværtimod var det saadan, at Organisationernes Vækst og den stadig stigende Udbredelse af de *kollektive Overenskomster*, omfattende hele Landet, medførte en Tendens til større Arbejdskampe, og en særlig Domstol, hvortil Uoverensstemmelser om Brud paa de kollektive Overenskomster kunde henvises, fandtes ikke. Man var i saadanne Tilfælde henvist til en ofte utilfredsstillende Behandling og Afgørelse ved de civile Domstole. Dette fremkaldte naturligt Ønsket om en Ud-



Ligvogn i romansk Stil (Rundbuestil)

bygning af den bestaaende Retsordning paa Grundlag af de indvundne Erfaringer og om Bestemmelser til Forebyggelse af Lockout eller Strejke, Mægling under Konflikt etc.



Interessant gammel Vogntype (Fisher Body) U. S. A.

En Konflikt ved Dagspressen i 1908, der truede med at udvikle sig til en større Lockout, foranledigede imidlertid Løsningen af dette Spørgsmaal. Indenrigsministeren greb ind og bilagde Konflikten ved at stille et Mæglingsforslag, som indeholdt en Tilføjelse om, at der skulde nedsættes et Fællesudvalg, valgt af de to Hovedorganisationer — det saakaldte »*Augustudvalg af 1908*« — der skulde tage hele det retslige Forhold mellem Arbejdere og Arbejdsgivere op til Behandling samt undersøge Muligheden af en Begrænsning af Arbejdskonflikter i Fremtiden.

Augustudvalgets Arbejde resulterede i tre Forslag. Udvalget foreslog for det første, at der mellem modstaaende Organisationer skulde vedtages særlige *Regler for Behandling af faglig Strid*, hvorefter alle Uoverensstemmelser inden for Faget skulde undergives Mægling gennem et bestaaende Mæglingsudvalg og derefter, hvis dette ikke løste Striden, henvises til videre Behandling mellem de paagældende Organisationer.

Saafremt der heller ikke herigennem opnaaedes Enighed, skulde Sager om Forstaaelse af en foreliggende Priskurant eller lignende, altsaa en Strid om, hvilken Part der har *Ret* i sin Opfattelse, normalt kunne forlanges afgjort ved en faglig Voldgiftsret.

Havde Uoverensstemmelsen derimod Karakter af en »*Interesse-Strid*«, f. Eks. Uenighed om en ny Overenskomsts Indhold, naar den gamle var udløbet, var Parterne ikke pligtige til at søge Striden løst gennem Voldgift. I saadanne Tilfælde skulde Parterne kunne varsle Arbejdsstandsning, idet Mægling dog altid først skulde forsøges, medmindre ganske særlige Forhold gjorde sig gældende.

Denne Mønstervedtægt eller »Norm« blev efterhaanden indført i de fleste faglige Overenskomster, og det er nu ved Lov paabudt,

at Normen skal følges ogsaa inden for de Overenskomstforhold, hvor det ikke udtrykkeligt er aftalt mellem Parterne.

Ud fra den Betragtning, at selv om Arbejdsstandsning var anerkendt som et Middel i den økonomiske Interessekamp, saa var dog begge Parter — baade af Hensyn til sig selv og til Samfundet — interesseret i at undgaa unødig Arbejdsstandsning, udarbejdede Fællesudvalget endvidere et Lovforslag om Oprettelse af en staaende Voldgiftsret i Arbejdsstridigheder. Forslaget blev med nogle faa Ændringer i 1910 stadfæstet som Lov om *Den faste Voldgiftsret*.

Karakteristisk for denne Lov er det, at den helt og fuldt bygger paa det mellem De samvirkende Fagforbund og Arbejdsgiverforeningen alene og uden Statens Mellemkomst aftalte Septemberforlig, hvilket viser den Tillid, Hovedorganisationerne havde erhvervet sig allerede efter en forholdsvis kort Tids Bestaaen.

Det samme fremgaar deraf, at Staten overlod til dem alene at sammensætte Voldgiftsretten og overlod sin Domsmyndighed inden for vedkommende Omraade til denne Ret.

Den faste Voldgiftsret skulde ikke blot fortolke og paadømme Brud paa Septemberforliget, men tillige paadømme Brud paa de almindelige Overenskomster samt paadømme Overtrædelser af Overenskomsternes Regler for Behandling af faglig Strid. Paa disse Omraader blev Retten eneste og saaledes ogsaa højeste Myndighed, hvis Domme ikke kunde appelleres til nogen anden Retsinstans.

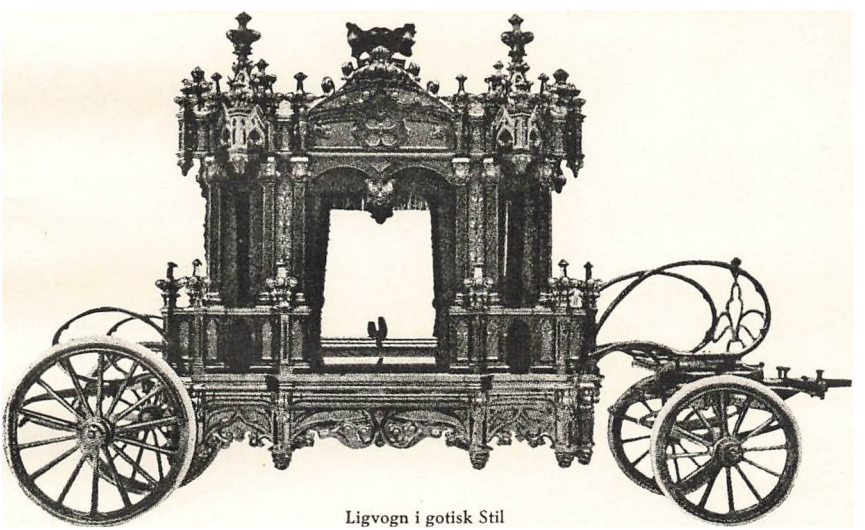
Den faste Voldgiftsret, som fra 1910 til 1945 har behandlet over 3500 Sager, har i de forløbne 35 Aar udført et for det danske Arbejdsliv overordentligt nyttigt Arbejde, ikke blot ved at paadømme de begaaede Overtrædelser af Overenskomsterne, men ogsaa ved i vidt Omfang at udfylde Parternes Aftaler og saaledes skabe Ret inden for Arbejdsoverenskomsternes Omraade.

Endelig foreslog Fællesudvalget, at der blev gennemført en Lov om Udnævnelse af en *Forligsmand i Arbejdsstridigheder*, idet man ansaa det for at være i hele Samfundets Interesse, at der — naar store Arbejdskampe truede — udefra kunde gribes ind, saadan at en eventuel Konflikt afværgedes.

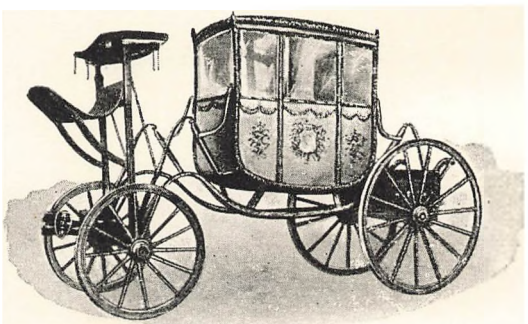
Forslaget blev i 1910 lovfæstet, og et betydeligt Antal truende eller udbrudte Konflikter er i den forløbne Tid løst ved Forligsinstitutionens Indgriben. Ordningen er undergaaet forskellige Ændringer, navnlig med det Formal at styrke Forligsinstitutionens Au-

toritet over for Parterne, dels ved at Antallet af Forligsmænd er forøget, dels ved at Institutionens Beføjelser er udvidet.

Forligsinstitutionen er saaledes blevet bemyndiget til i en Konfliktsituation, der omfatter flere Fag, at bestemme, at de stillede Mæglingsforslag skal betragtes som en Helhed, og at Resultatet af de forskellige Organisationers Afstemning om Mæglingsforslaget derfor skal sammenlægges til ét Afstemningsresultat.



Ligvogn i gotisk Stil



Frederik V.s Guldkaret, bygget i 1740

Efter Septemberforliget

★

MODGANGSAAR

Det første Par Aar efter Aarhundredskiftet var i flere Henseender præget af Modgang for vort Forbund. Dels var det daarlige Tider for Erhvervslivet som Helhed, og dels maatte Forbundet skifte Forretningsfører hele to Gange i Perioden mellem Kongressen i Aarhus 1900 og Kongressen i Vejle 1902.

O. M. Jensen, der havde fungeret som Forbundets Forretningsfører siden den stiftende Kongres i 1895, afgik i August 1901 efter at have etableret sig som selvstændig Mester. Til hans Efterfølger udpegede Hovedbestyrelsen *J. P. Jensen*, der imidlertid blev afsat efter kun et halvt Aars Funktionstid paa Grund af regnskabsmæssige Uregelmæssigheder. Han efterfulgtes af *P. Christiansen*, der bestred Pladsen i godt et Par Aar til Kongressen i Randers 1904, da han afløstes af *Em. Olsen*.

Hovedbestyrelsen søgte under disse yderst vanskelige Forhold at føre Forbundet videre, som om intet usædvanligt var hændt, men helt undgaa, at Lederskiftet indvirkede paa Forretningsgangen, kunde man dog ikke. Det kneb til Tider med at holde Medlemstallet konstant, og en paabegyndt Agitation for at faa de uorganiserede Kolleger i Landdistrikterne med ind under Forbundet gik helt i Fisk.

Det var under disse Forhold forstaaeligt nok et almindeligt Ønske inden for vort Forbund, som inden for Fagbevægelsen iøvrigt, at undgaa større Konflikter, dels ogsaa for at komme lidt til Kræfter i økonomisk Henseende efter Lockouten i 1899, der havde tæret slemt paa Beholdningerne.

Helt at undgaa Konflikter var dog vanskeligt, men Konfliktstof i større Omfang blev der ikke Tale om. Alt ialt forekom der inden for vort Forbund kun *to* nævneværdige Konflikter i Tiden fra Lockouten i 1899 til Foraaret 1908, altsaa i Løbet af 7½ Aar.

Af disse to Konflikter fandt den første Sted i 1901 paa Vaggonfabrikken »Vulkan« i Maribo, hvis Direktør, Hr. Kiehn, blev saa forarget over, at Arbejderne efter forudgaaende Varsel holdt fri Fastelavnsmandag Eftermiddag, at han i sit Raseri jagede samtlige Arbejdere paa Porten. Det varede dog ikke længe, før den iltre Direktør blev medgørlig igen, og Sagen gik i Orden.

Hr. Kiehn havde imidlertid ikke faaet tilstrækkelig Hævn over de formastelige Arbejdere, hvorfor han kort efter opsagde den bestaaende Overenskomst med vort Forbund og nægtede at forhandle om en anden.

Han søgte ligeledes at skade Arbejderne paa alle mulige Maader, bl. a. ved at sætte for mange Folk paa en Sporvogns-Akkord, saa den gav Underskud. Underskudet tillod han sig uden videre at trække af Arbejdernes Løn, idet han undskyldte sig med, at han havde opsagt Overenskomsten og saaledes ikke var forpligtet til at garantere Minimallønnen, som var 32 Øre i Timen.

Først efter at Direktør Kiehn var udskiftet med en anden Direktør af mere ligevægtig Natur, lykkedes det at naa til en Ordning i denne Sag, hvorefter Fabrikken indgik paa at betale Forbundet 200 Kr. til Fordeling blandt Arbejderne til delvis Dækning af Underskudet.

Inden denne Ordning opnaaedes, havde et lokalt Blad, »Lollandsposten«, dog naaet at bringe en Røverhistorie til Torvs om, hvor mange Procent en Forretningsfører i et Fagforbund beregnede sig som sit Udbytte i en saadan Sag samt en hel Del andet Vrøvl af samme Skuffe.

Derimod fortalte det noble Blad ikke sine undrende Læsere noget om, som sandt var, at Direktør Kiehn under en Forhandling havde forsøgt at bestikke Forbundets Forretningsfører, P. Christian-

sen, ved at tilbyde ham 200 Kr. og foreslaa, at han puttede dem i sin egen Lomme og blæste Arbejderne paa »Vulkan« en lang Marsch!

Paa det Punkt har den reaktionære Presse forøvrigt ikke bedret sig synderlig siden dengang.

*

I det andet Tilfælde var det Præstø, der blev Hjemsted for Konflikt, idet Arbejdet her blev nedlagt hos en Fabrikant Petersen en af de sidste Dage i November 1903 som Følge af en egenraadig Værkførers brutale Optræden og vore derværende Kollegers Utilfredshed med Lønforholdene.

Bemeldte Fabrikant Petersen var om muligt endnu mere opfarende af Væsen end den foran omtalte Direktør Kiehn, Maribo, og derfor vanskelig at komme i Realitetsforhandling med.

Til alt Held for Forbundet og vore strejkende Præstø-Kolleger var han saa ubetænksom at indstævne tre af de strejkende for Præstø Købstads Politiret med Krav om Erstatning, fordi de havde forladt et ufærdigt Akkordarbejde.

Vore indklagede Kolleger mødte pligtskyldigt i Retten, og her gik det, som man havde forudset: Fabrikant Petersen maatte lade Sagen falde, eftersom der ikke var det ringeste Grundlag for Erstatningskrav.

Efter denne Fiasko faldt den koleriske Fabrikant lidt til Ro og holdt sig i Skindet en Tid. Han gjorde Forsøg paa at hverve Skruebrækkere til at udføre de strejkende Karetmagersvendes Arbejde, men fik kun fat i to, og de forlod skyndsomst Pladsen igen, da de erfarede Sagens rette Sammenhæng.

Der vilde paa det Tidspunkt have været store Muligheder for at faa Konflikten bilagt med et for vort Forbund gunstigt Resultat, hvis ikke *Kristeligt dansk Fællesforbund* — populært kaldet »Kristeligt dansk Skruebrækkerforbund« — var kommet Fabrikanten til Undsætning ved i Herrens Navn at levere ham en Klynge Strejkebrydere, som for en ringe Betaling var villige til at falde deres kæmpende Klassefæller i Ryggen netop i det Øjeblik, da Sejren var allernærmest.

Denne Omstændighed forlængede Kampen yderligere et Par Maaneder, og ikke før i Slutningen af Marts 1904, altsaa efter ca.

fire Maaneders Strejke, formaaede Forbundet at faa oprettet en antagelig Overenskomst med Fabrikant Petersen, Præstø, saa Arbejdet atter kunde komme i Gang med det tidligere Mandskab.

Ifølge Opgivelser fra Det statistiske Departement omfattede Strejken i Præstø 10 Karetmagersvende; den varede i 113 Dage og kostede Tabet af 820 Arbejdsdage.

AGITATION OG UDVIDET LØNBEVÆGELSE

Medlemsfremgang og Bedring af Lønvilkaarene har altid staaet øverst paa Forbundets Arbejdsprogram. Det første Punkt er tilnærmelsesvis opfyldt til 100 pCt., hvorimod det andet Punkt fortsat vil kræve en aktiv Indsats fra Forbundets Side. Dog maa det i Sandhedens Interesse tilføjes, at meget er naaet ogsaa med Hensyn til Bedring af vore Kollegers Lønvilkaar. Om denne Gren af Forbundets Virksomhed i Aarene umiddelbart efter Aarhundredskiftet skal der i det følgende fortælles nogle enkelte Træk.

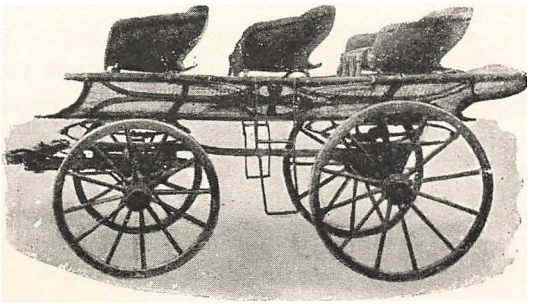
Trods de vanskelige indre organisatoriske Forhold blev en kraftig Agitation for Tilgang af Medlemmer til Forbundet gennemført i Sommeren 1902. Der ofredes betydelige Summer paa Agitationsmateriale, Tryksager og Skrivelser, men desværre svarede Udbyttet ikke til Anstrengelserne. Forbundsledelsen gav imidlertid ikke op af den Grund.

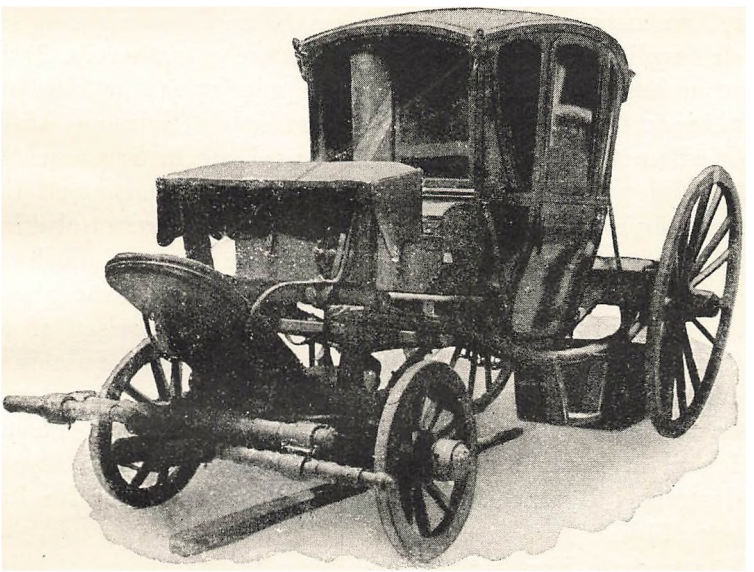
En ny og endnu mere omfattende Agitation i Forbindelse med en »udvidet Lønbevægelse« blev iværksat det efterfølgende Foraar, og denne Gang nøjedes man ikke med at udsende Tryksager o. lign. til de uorganiserede Kolleger. Forretningsføreren rejste personlig rundt for at sætte sig ind i de lokale Forhold og om muligt at hverve nye Medlemmer.

Forretningsførerens Agitationsturné varede i godt og vel 7 Uger. I den Tid naaede han at besøge 61 Byer fordelt over det meste af Landet. Der blev oprettet 6 nye Afdelinger af Forbundet, og Medlemstallet steg med 22 pCt., d. v. s. fra 350 til 427 Medlemmer, i Løbet af Sommerhalvaaret 1903.

Man skulde synes, at der var al Anledning til at være tilfreds med dette Resultat, men nogen større Tilfredshed spores ikke hverken i Fagbladets Spalter eller i Protokolreferater, hvor Agitationen







Billederne foroven: En gammel Holstenskvogn med Tremmefading og en tresædet Holstenskvogn
Derunder: »Skjoldnæsholmkarossen«, fremstillet omkring Aar 1760

omtales. Man begrænser sig til at fastslaa, at Agitationen og den udvidede Lønbevægelse havde været et stort og besværligt Arbejde, og at man ikke skulde lægge sig til Hvile paa det opnaaede Resultat, men ufortrødent arbejde videre i samme Spor.

Skuffelsen hidrørte dog nok navnlig fra, at det havde knebet med at skaffe de indtegnede nye Medlemmer Lønforhøjelse straks, idet Mestrene havde vist mindre Forstaaelse over for Forbundets Agitation end Svendene, endskønt ogsaa nogle af disse stod temmelig uforstaaende over for Tilbudets Værdi.

I Erkendelse af Mestrenes modvillige Holdning paabegyndte Aarhus Afdeling selv en Lønaktion over for alle Karetmagermestre i Aarhus Opland, og saa kan det ellers nok være, at der kom Resultater! I Løbet af nogle faa Maaneder havde ikke færre end 52 Mestre paa Aarhusegnen underskrevet den af Forbundets Hovedbestyrelse udarbejdede særlige Priskurant for Karetmagerarbejde i mindre Provinsbyer og Landdistrikter samt en Overenskomst, hvorefter de forpligtede sig til kun at beskæftige organiserede Svende.

Forbundets Medlemmer i dette Distrikt opnaaede derved en samlet Lønforbedring af ca. 3000 Kr. om Aaret, ligesom Afdelingens Medlemstal steg betydeligt og dens Evne til at gavne Medlemmerne blev større som Følge af de forøgede Indtægter. Dette sidste gav sig bl. a. Udslag i Oprettelsen af en *Understøttelseskasse for arbejdsløse Medlemmer* — en af Spirerne til den i Tilslutning til Forbundet senere dannede »Karetmagernes Arbejdsløshedskasse«.

For Mestrenes Vedkommende havde Gennemførelsen af Priskuranten til Følge, at disse sluttede sig sammen i en Forening og derigennem fastsatte ensartet Betaling for Arbejdet. Ved at staa Fadder til denne Mesterforening medvirkede Aarhus Afdeling saaledes til at komme den Smudskonkurrence til Livs, som ogsaa Mestrene i Byerne klagede over at være udsat for fra Landmestrenes Side.

»Maatte dette Resultat virke ansporende paa andre Afdelinger af vort Forbund«, skrev Fagbladet, »saa vil den Tid ikke være fjern, da alle de Kolleger, som arbejder ude omkring paa Landet, staar som Medlemmer af deres Organisation.«

Det var især Opnaaelsen af Akkordpriser paa mest muligt Arbejde og Afskaffelse af Svendenes Aflønning i Form af Kost og Logi, der var Drivfjederen i den Tids Lønbevægelser. I Relation



Kongressen 1906 i Maribo

hertil skal ses en Passus i Overenskomsten for mindre Provinsbyer og Landdistrikter, hvori det hedder, at Kost og Logi efter Overenskomst *kan* erholdes hos Mesteren, dog ansættes 8 Kr. pr. Uge som højeste Betaling derfor.

1906
ET HISTORISK MÆRKEAAR

Kongressen i Maribo 1906 blev skelsættende i Forbundets Historie, hvortil især Beslutningen om at oprette en *Arbejdsløshedskasse* bidrog; men ogsaa en Række andre Vedtagelser fik afgørende Betydning for Forbundets fremtidige Udvikling, saaledes Vedtagelsen af nye Forbundslove, Indførelse af ensartede Afdelingslove og ensartet Regnskabsførelse i Afdelingerne samt Indførelse af Kontingentmærker.

Oprettelsen af Understøttelseskassen for arbejdsløse var dog uden Tvivl Kongressens vigtigste Beslutning. Som alt nyt havde

denne Sag imidlertid ogsaa sine Modstandere. Et Forslag i samme Retning var blevet nedstemt paa Kongressen i Randers 1904, men denne Gang var Modstanderne helt andre.

Nu var det Medlemmer, som enten ikke selv havde prøvet, hvad det vil sige at gaa fra Værksted til Værksted, forgæves spørgende efter Arbejde, og hver Dag se Nøden rykke nærmere, eller som vel havde prøvet at være arbejdsløse, men senere havde været saa heldige at faa Pladser, hvor de mente sig sikret Arbejde paa Livstid, og nu saa saa egoistisk paa Forholdene, at det var dem aldeles ligegyldigt, hvorledes det gik deres Kammerater, naar blot de selv havde det nogenlunde.

Den Gruppe af Medlemmer, som i 1906 indtog dette i høj Grad ukollegiale Standpunkt til Forslaget om Arbejdsløshedskassens Dannelse, var — med Skam at melde — Træarbejderne paa Statsbaneværkstederne i København og Aarhus.

For at undgaa at disse Afdelinger udmeldte sig af Forbundet, eller at Medlemmerne enkeltvis udmeldte sig af deres Afdeling, vedtog Kongressen, at det skulde være en frivillig Sag, om Medlemmer af Afdelingerne paa Statsbanerne vilde betale Kontingent til Understøttelseskassen; men havde man anet Følgerne af denne Vedtagelse, var den sikkert aldrig blevet truffet.

Resultatet blev nemlig, at Træarbejderne ved de elektriske Sporveje i København skilte sig ud af Karetmagernes Fagforening og dannede en selvstændig Afdeling uden for Forbundet som Protest mod, at enkelte Afdelinger efter Kongresvedtagelsen var fritaget for Pligten til solidarisk Støtte.

Reglerne for denne første Understøttelseskasse under Forbundet gik iøvrigt ud paa, at rejsende eller arbejdsløse Medlemmer med mindst et Aars Anciennitet kunde nyde Understøttelse i et Tidsrum af 36 Dage i et løbende Aar, Understøttelsen udgjorde Kr. 1,00 pr. Dag i alle Ugens 7 Dage for Medlemmer med 1—3 Aars Medlemsskab, Kr. 1,50 pr. Dag for Medlemmer med 3—5 Aars Medlemsskab og Kr. 2,00 for Medlemmer med over 5 Aars Medlemsskab. Kontingentindbetalingen traadte i Kraft den 1. Juli 1906, og Udbetaling af Understøttelse paabegyndtes den 1. Januar 1907. Kontingentet var 20 Øre om Ugen.

*



Kongressen 1908 i København

Lykkeligvis blev Uoverensstemmelsen om Arbejdsløshedskassen kun af forholdsvis kort Varighed, idet dens Vedtægter allerede paa Kongressen i København i 1908 ændredes med Henblik paa Opnaaelse af Statsanerkendelse. Herefter bød Medlemsskabet i Arbejdsløshedskassen paa saa store Fordele, at det slet ikke kunde lønne sig for enkelte Afdelinger eller Medlemsgrupper at staa uden for, selv om Sandsynligheden for Arbejdsløshed blandt disse var ret minimal.

Forinden Vedtagelsen af de nye Vedtægter havde Afdelingen af Træarbejdere ved Københavns Sporveje anmodet om Optagelse i Forbundet som selvstændig Afdeling, hvilket imidlertid blev dem nægtet. De indtog da det saare fornuftige Standpunkt at opløse deres særlige Afdeling og vende tilbage som Medlemmer i Karetmagernes Fagforening, hvoraf de i 1906 havde udskilt sig.

Arbejdsløshedskassen opnaaede Statsanerkendelse fra 1. Juni 1908, og der var paa det Tidspunkt i høj Grad Behov for dens Virksomhed. Arbejdsløsheden var stor og naaede i Vinteren 1908—09 et Omfang, man ikke hidtil havde kendt inden for vort Fag.

Formanden, *Em. Olsen*, nævnte ved et Repræsentantskabsmøde i Arbejdsløshedskassen i Januar 1909, at der alene i Oktober Kvartal 1908 var udbetalt ca. 3000 Kr. i Understøttelse, hvilket Beløb man dengang ansaa for svimlende! Til Medlemmernes Beroligelse til-

føjede han dog, at der ikke var Grund til at nære Frygt for, at Kassen ikke skulde være i Stand til at opfylde sine Forpligtelser.

Til Sammenligning kan anføres, at Arbejdsløshedskassens samlede Udbetaling af ordinær Understøttelse i Regnskabsaaret 1932—33, da Arbejdsløsheden naaede sin hidtidige Klimaks, var 203.470 Kroner. — Det vilde vore Kolleger paa Kongressen i 1908 næppe have troet paa Muligheden af.

*

Forbundets Afdelinger benyttede sig i 1907 af de gode Konjunkturer og den stigende Efterspørgsel efter Arbejdskraft til at gøre et Lønfremstød, der kom til at omfatte over Halvdelen af samtlige Forbundets Medlemmer.

I *København* opnaaedes der saaledes en Overenskomst, hvorefter Mindstelønnen blev hævet med 2 Øre i Timen og Akkordpriserne forhøjet med gennemsnitlig 15 pCt. Arbejdstiden skulde fra 1. November s. A. nedsættes til 9½ Time daglig. Endvidere blev der mellem Parterne indgaaet Aftale om Regler for Behandling af faglig Strid (Voldgiftsregler).

I *Aalborg* blev den Overenskomst, som oprettedes efter den foran omtalte langvarige Strejke i 1897—99, afløst af en ny og bedre, hvorefter Mindstelønnen blev forhøjet til 35 Øre i Timen, stigende med 1 Øre hvert Aar indtil 1909. Paa Akkordpriserne opnaaedes en tilsvarende Forhøjelse.

I *Randers* blev Mindstelønnen hævet fra 30 Øre til 35 Øre pr. Time og Akkordpriserne med 10 pCt. I *Thisted* opnaaedes der bl. a. Enighed om Afskaffelse af det i Svendekredse saa upopulære Kost- og Logisystem fra 1908. I *Skive* og *Holstebro* afsluttedes Overenskomst om et almindeligt Arbejdsregulativ, Timeløn, Tillæg for Overarbejde o. l. I *Varde* blev Timelønnen og Akkordpriserne forhøjet.

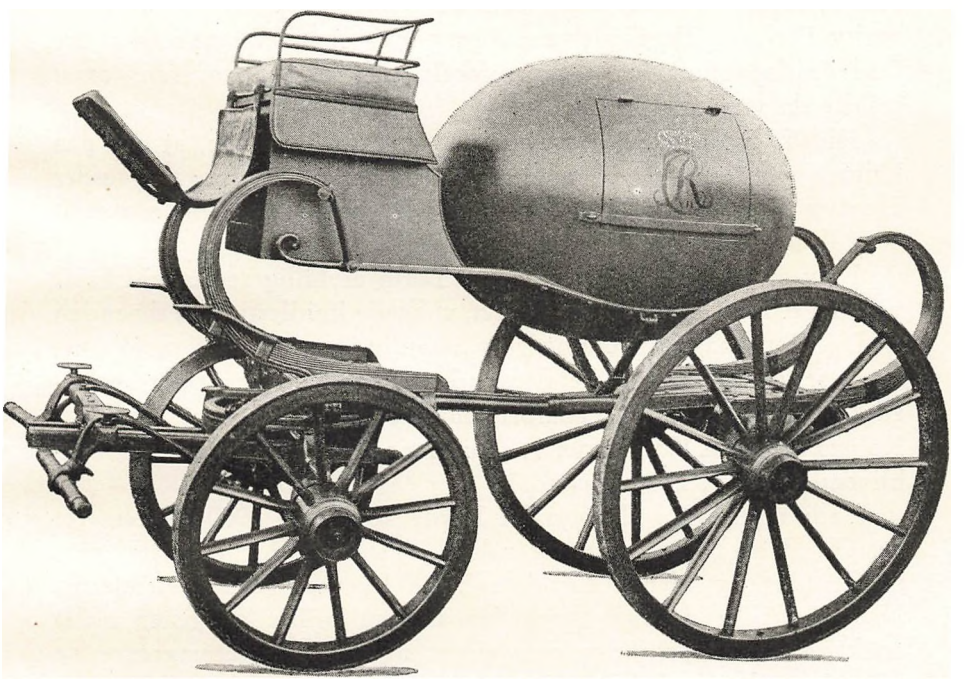
For hele *Sjælland* med Undtagelse af København blev der indgaaet Overenskomst om en Mindsteløn af 32 Øre pr. Time og en Aftale om, at Kost- og Logisystemet skulde være afskaffet i alle Byer i Løbet af to Aar.

Aarhus Afdeling hævdede sit Renommé som Foregangs-Afdeling ved at afslutte Lønbevægelsen med Indgaaelse af en Overenskomst,

gældende for Aarhus og Skanderborg Amter, som sikrede Medlemmerne en Mindsteløn af 35 Øre i Timen + et Tillæg af 1 Øre i Timen for eget Værktøjshold. Der opnaaedes ligeledes Overenskomst om Akkordpriser, og Mestrene indgik paa i saa stor Udstrækning som muligt at lade Arbejdet udføre i Akkord.

Endelig bør det noteres, at vore Aarhus-Kolleger samtidig fik gennemført en Forkortelse af Arbejdstiden, saaledes at den fra 1. November 1907 skulde være 9 Timer daglig i de fire Vintermaaneder og 9½ Time daglig i den øvrige Del af Aaret.

Det var altsaa ikke uden Grund, at Forbundsledelsen fremholdt de Løn- og Arbejdsvilkaar, Aarhus Afdeling havde opnaaet for sine Medlemmer i Oplandet, som Mønster for de øvrige Afdelinger under Forbundet.



Kuglepostvogn, indsat af Frederik VI paa Ruten København - Hillerød - Helsingør til hastig Befordring af Brevpost

DEN FØRSTE LANDSOVERENSKOMST

Udarbejdelsen og Gennemførelsen af Overenskomster havde hidtil i væsentlig Grad været overladt til de enkelte Afdelinger, omend Forbundet naturligvis ydede sin Medvirken og Bistand derved.

Denne Ordning medførte, at Overenskomsterne blev ret forskellige og præget af tilfældige lokale Omstændigheder. Forbundet indsaa imidlertid, at dette i Længden var uholdbart og især frembød mange Ulemper nu, da Organisationen var i Vækst.

Naar Forholdene havde udviklet sig derhen, at en enkelt Afdeling i sit Opland havde opnaaet en Overenskomst, som fastsatte højere Løn og kortere Arbejdstid, end der var gældende i mange Købstæder, maatte Tiden være inde til at søge mere ensartede Forhold gennemført.

Det maatte da komme dertil, at man krævede samme Løn for samme Arbejde, enten dette udførtes i By eller paa Land, naar de øvrige Forhold ellers i alt væsentligt var de samme. Sagt med andre Ord: Tidspunktet for Gennemførelse af en *Landsoverenskomst* maatte da være inde.

Hidtil havde det været betragtet som en Selvfølge, at der paa Landet betaltes en noget lavere Løn, hvilket kunde forsvares under Hensyn til, at Arbejdet mest bestod i Reparationer, mens saa godt som alt nyt Arbejde udførtes i Byerne.

I Ly af den Beskyttelse, som i Form af billigere Arbejdskraft var blevet Landdistrikterne til Del, voksede imidlertid efterhaanden en Del Karetmagerforretninger op, navnlig i og ved Stationsbyerne, og disse, der foruden at betale mindre Arbejdsløn ogsaa var begunstiget af billig Husleje, paaførte nu saavel Mestre som Svende i Købstæderne en Konkurrence, som forringede Muligheden for vedblivende at gøre Lønfremstød.

Forbundets Hovedbestyrelse havde allerede i 1900 interesseret sig for dette Spørgsmaal og udarbejdet en fælles Prisliste, som skulde være gældende for de mindre Byer og Landdistrikterne. Naar det ikke dengang lykkedes at gennemføre Prislisten i det ønskede Omfang, skyldtes det dels, at alt for faa Karetmagersvende i Provinsen havde tilsluttet sig vor Organisation og dels, at Mestrene kun havde lokale Organisationer og ikke nogen Landsorganisation.

Disse Forhold havde nu ændret sig, idet mange af de Kolleger, som arbejdede paa Landet, i Mellemtiden var blevet organiserede, ligesom ogsaa Mestrene havde dannet en Landsforening: Sammenslutningen af Karetmagermestre i Danmark, med hvilken Forbundet kunde forhandle om Gennemførelse af Overenskomster, dækkende større Omraader end en enkelt Købstad med Opland.

I Erkendelse heraf vedtog Hovedbestyrelsen at søge den for Aarhus Opland gældende Overenskomst udstrakt til at gælde for hele Jylland Syd for Limfjorden, saavel Byerne som Landet, med Undtagelse af de Steder, hvor højere Løn allerede maatte være gældende.

Herefter blev Overenskomsterne i *Aarhus, Horsens, Vejle, Varde, Ringkøbing* og *Holstebro* opsagt til Ophør den 1. April 1908. Fra *Odense* fremkom senere Anmodning om at faa gennemført en mere tidssvarende Priskurant, hvorfor ogsaa denne By indgik i Lønbevægelsen.

Nogen Landsoverenskomst lykkedes det dog ikke at faa gennemført i 1908. Der blev ganske vist tilstillet den nydannede Karetmagersammenslutning et Forslag i den Retning, men der opnaaedes kun Enighed om en *Landsdels*overenskomst for *Ribe* og *Ringkøbing Amter* samt *Aarhus By,* mens Forholdene i de øvrige jyske Byer samt *Odense* maatte ordnes særskilt.

I *Vejle,* hvor Mestrene ikke var Medlemmer af Karetmagersammenslutningen, førte Forhandlingerne ikke i første Omgang til noget Resultat, hvorfor Arbejdet blev nedlagt der den 6. April 1908. Strejken, der omfattede 7 af Forbundets Medlemmer, varede til den 25. Maj og sluttede med, at de Krav, som var fremsat ved Arbejdsnedlæggelsen i April, fuldtud gennemførtes.

*

I 1910 blev Landsoverenskomsten derimod til Virkelighed. Karetmagersammenslutningen erklærede sig i Begyndelsen uvillig til at ville forhandle om en Overenskomst paa Grundlag af Forbundets Forslag, men bøjede sig dog til sidst, saadan at der i Midten af April opnaaedes Enighed om Overenskomstens Hovedpunkter.

Mindstelønningerne skulde derefter forhøjes med fra 1 til 3 Øre straks, med 1 Øre i 1911 og yderligere med 1 Øre i 1912. Akkord-

priserne blev henvist til lokal Forhandling, da Mestrene undskyldte sig med, at Maskinernes Anvendelse og Arbejdets forskellige Udførelse umuliggjorde Fastsættelse af ensartede Akkordpriser for hele Landet. Arbejdstiden blev fastsat til 9½ Time daglig overalt mod visse Steder 10 à 11 Timer tidligere.

Lønbevægelsen i 1910 var den mest omfattende, Forbundet indtil da havde været ude i; ikke saa meget ved det Antal Medlemmer, den omfattede, men mere ved de mange Virksomheder og det store Landomraade.

Mange Kolleger havde sikkert ventet, at 1910 vilde blive et Kampaar med store Konflikter, eftersom Overenskomsterne var opsagt overalt i By og paa Land, naar lige undtages København, Lolland, Trævarefabrikkerne, Landbrugsmaskinfabrikkerne og »Scandia« i Randers. Men det gik altsaa mere fredeligt end ventet.

Hvorledes saa nu Medlemmerne paa det opnaaede Resultat? Udelt Tilfredshed dermed var der vel ikke. Det gaar jo ofte saadan forud for en Overenskomstsituation, at Forventningerne til Resultatet spændes højere, end Sandsynligheden for Kravenes Indfrielse egentlig tillader, og saadan forholdt det sig netop i 1910.

Ved en nøjere Betragtning viste det sig dog, at Resultatet var bedre, end en flygtig Vurdering lod ane. Løntillæggene var ikke lige store overalt, og det kunde nok give Anledning til Skuffelse hos dem, som havde faaet mindst.

Men saa man nøjere efter, viste det sig, at Forbundet i Virkeligheden havde ført en »solidarisk Lønpolitik«, idet der igennem de graduerede Tillæg var opnaaet det Gode, at samtlige Lønninger Landet over i 1913, naar Lønspørgsmaalet atter skulde tages op til Behandling, var mere ensartede. Man var med andre Ord naaet et Skridt nærmere det satte Maal: en ensartet Timeløn over hele Landet til Modvirkning af den usunde Konkurrence, som daarligt betalte Arbejdere altid paafører bedre betalte.

Et Skridt i den rigtige Retning var ogsaa Fastsættelsen af Arbejdstiden til 9½ Time daglig. Enkelte mente vel nok, at Arbejdstidsforkortelsen kun betød en Reduktion af Lønnen. Efter Artikler i Fagbladet at dømme var i hvert Fald ikke alle opmærksomme paa, at de nu kun skulde arbejde 57 Timer ugentlig for at tjene den samme Løn, som de hidtil havde maattet arbejde 60 Timer eller længere for.

Helt uden Betydning var det heller ikke, at den nye Overenskomst indeholdt *Voldgiftsregler*, hvilket man længe havde savnet i Provinsen.

I Forbundets Beretning for Aaret 1910 erindrer Forretningsfører *Em. Olsen* om Værdien af, at Resultatet blev opnaaet uden Strejke, og at Medlemmerne derved var sparet for økonomiske Tab, som det, selv om man paa et enkelt Punkt maaske kunde have opnaaet lidt mere, dog vilde tage lang Tid at indvinde.

Et Medlem gjorde desuden i en Artikel i Fagbladet opmærksom paa, at hvad der var naaet kun havde kostet ca. 35 Øre pr. Medlem, og det mente han, Medlemmerne nok kunde være tjent med at ofre paa den Sag!

Landsoverenskomsten med Karetmagersammenslutningen blev i 1913 fornyet for tre Aar indtil 1. Marts 1916, saadan at Timelønnen gradvis skulde stige Aar for Aar, ligesom Tilfældet havde været efter Overenskomsten af 1910.

Ogsaa med Hensyn til Arbejdstidens Længde kunde der noteres et Fremskridt, idet denne blev nedsat til 9 Timer i de fire Vintermaaneder. Derimod maatte Kravet om tvungen Akkord ogsaa denne Gang frafaldes.

EN REVOLUTION I FAGET

Med Automobilernes Fremkomst skete der en Revolution i Karetmagerfaget. Det var navnlig Luksusvognene og Droskerne, som blev fortrængt af Bilerne.

Til at begynde med medførte dette en betydelig Nedgang i Arbejdet og deraf følgende Arbejdsløshed for Forbundets Medlemmer, idet de første Biler, som toges i Brug herhjemme, blev indført fiks og færdig fra Udlandet. Efterhaanden skete der dog en heldig Forandring i dette Forhold, idet man gik over til at lade Karrosserierne fremstille her i Landet.

Forbundets Ledelse fulgte med Interesse denne Udvikling, og havde især Opmærksomheden rettet paa at faa fastsat rimelige Priser for det nye Arbejde.

I de første Aar var Karrosseriproduktionen udelukkende henlagt til København, og her lykkedes det i 1912 at faa gennemført en

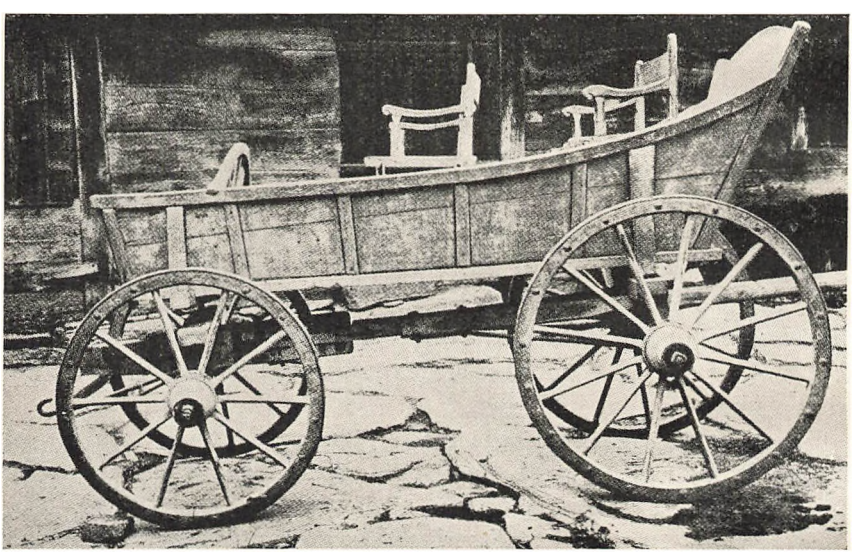
Priskurant for Automobilarbejde, som i alt væsentligt tilfredsstillede de Fordringer, Forbundet havde fremsat.

Inden længe begyndte imidlertid ogsaa Forretninger i Provinsen (Horsens, Kolding, Odense og Randers) at beskæftige sig med Fremstilling af Karrosserier, og her stillede Lønforholdene sig mindre gunstige.

Under Forhandlingerne om Provinsoverenskomsten af 1913 var der af Forbundet stillet Krav om højere Betaling for Automobilarbejde, men man formaaede ikke at gennemføre Kravet.

Sandsynligvis havde det nogen Indflydelse paa Resultatet af Forhandlingerne herom, at det endnu ikke var Medlemmerne tilstrækkelig klart, hvilken Betydning Automobilarbejdet vilde faa for vort Fags hele Udvikling.

Men Forbundsledelsen var fast besluttet paa, at Spørgsmaalet om Betalingen for Automobilarbejdet maatte løses inden for en overskuelig Fremtid, og kunde det ikke lykkes at faa Retten til højere Betaling fastslaaet i Overenskomsten, maatte det ske uden for eller ved Siden af denne.



Gammel Vogntype fra Halland, der minder om de danske Holstenskvogne

Ogsaa Akkordspørgsmaalet agtede man at finde en Løsning paa ved først givne Lejlighed. Erfaringen viste nemlig, at de københavnske Medlemmers Arbejdsfortjeneste var steget betydeligt siden 1907, da der indførtes *tvungen Akkord* i Hovedstaden.

Begge disse Spørgsmaal blev gjort til Genstand for indgaaende Drøftelser saavel i Afdelingerne som i Fagbladet og paa Kongressen i 1914.

Efter langvarige Forhandlinger med Karetmagersammenslutningen naaede man endelig i Foraaret 1915 til Enighed om en Overenskomst angaaende Automobilarbejde i Provinsen, hvorefter dette fra 1. April s. A. skulde betales med mindst 55 Øre i Timen.

Derimod var Kravet om tvungen Akkord stadig ikke efterkommet, men Forbundet satte sin Lid til, at Overenskomstforhandlingerne i 1916 vilde bringe denne Sag til endelig Løsning.

For at genkalde de Meningsforskelle, som herskede blandt vore Kolleger i Spørgsmaalet om Akkord eller Timeløn, skal her kort resumeres en Fejde i Fagbladets Spalter mellem et Par Medlemmer.

En Aarhus-Kollega, P. J., skriver blandt andet:

»Enhver Kollega vil, naar han har prøvet Akkordarbejdet, sikkert med mig indrømme, at Akkord er et System, der sætter Splid imellem Arbejdskammerater. Der skal mases paa; der skal presses paa. Ja, bekendt er det, at man i visse Akkordhold har de saakaldte »Pressere«.

Akkord giver Anledning til, at Arbejdet forceres til det yderste og med mindst mulig Arbejdskraft. Dette skaffer i første Række Overproduktion af Arbejde, og i anden Række vil man faa at se en Del arbejdsløse Kolleger staa uden for Porten og grunde over, hvorfor Akkordsystemet i Grunden er indført, da vort Formaal jo er, at Arbejdet fordeles lige paa os alle.«

En københavnsk Kollega, N. P. B., fremfører i et langt Indlæg et varmt Forsvar for Akkordsystemet. Han angriber den Paastand, at Akkord skaber Arbejdsløshed eller med andre Ord: at Svendene ikke bestiller saa meget, naar de arbejder paa Timeløn, som naar de arbejder paa Akkord, og fortsætter:

»Den samme Paastand har jeg hørt fremsat utallige Gange af Mestrene, men jeg har altid afvist den som uberettiget. Nu bliver det noget mere vanskeligt at gendrive den Slags Beskyldninger, da

Mestrene med Fagbladsartiklerne kan bevise, at ledende Kolleger inden for N. N. Afdeling har samme Opfattelse.

Naar P. J. skriver, at enhver, naar han har prøvet Akkordarbejdet, vil indrømme, at Akkord er et System, der sætter Splid imellem Arbejdskammeraterne, da er denne Paastand ganske grebet ud af Luften, og enten kender P. J. ikke de virkelige Forhold paa Værksteder, hvor der arbejdes paa Akkord, eller ogsaa maa det have været nogle højst mærkelige Kolleger, han har arbejdet sammen med, og jeg kunde ønske at faa oplyst, hvor Akkordsystemet har disse Synder paa Samvittigheden.

At Akkord højner vor Løn og giver langt de bedste og frieste Værkstedsforhold, kan mine Kolleger dog ikke modbevise. Alene dette, at Mestrene sætter sig imod Akkordsystemets Indførelse, er et Bevis for, at dette er til Gavn for os og ikke for Mestrene. Og hvorfor er Mestrene saa meget imod Akkord? Fordi de ved Akkord skal betale en Svend hans fulde Fortjeneste af hans Arbejde, hvorimod de gennem Timelønssystemet muligvis kan presse Arbejde ud af vedkommende Svend for nok en Daler.

Dette, at hver Mand overtager et Stykke Arbejde til en fast given Betaling, eller om man vil: tager Arbejdet i Entreprise, netop dette skaber frie Forhold og selvstændige Svende og er en Spore for vedkommende Svend til at dygtiggøre sig i sit Fag for at komme i første Række.

At der gives Pressere, hvor der arbejdes paa Akkord, er sandt nok — desværre; men jeg paastaar, at de findes ogsaa, hvor der arbejdes paa Timeløn, og gør lige saa meget Skade der.«

TVUNGEN AKKORD FRA 1916

Overenskomstsituationen i 1916 var ubetinget den største faglige Begivenhed under den forrige Verdenskrig.

Inden for Fagbevægelsen var man forud forberedt paa, at det vilde blive et bevæget Aar. Dansk Arbejdsgiverforening havde som Afslutning paa Lockouten i 1911 — der i Parentes bemærket kun indirekte berørte vort Forbunds Medlemmer — faaet gennemført 5-aarige Overenskomster for de fleste Fags Vedkommende, og for

de øvrige Fag sørgede man fra den Side for, at Udløbstiden blev Foraaret 1916.

Rygter har villet vide, at Arbejdsgiverne valgte 1916 som Udløbstid, fordi man forudsaa en Nedgang i Konjunkturerne, hvilket vilde gavne Arbejdsgiverne under Forhandlingerne, men selv nægter de at have haft saadanne Spekulationer, og om saa var, havde Krigen i hvert Fald kuldkastet dem.

Vort Fag var i høj Grad engageret i den omfattende Lønbevægelse i Foraaret 1916. Fra Forbundets Side blev Overenskomsterne opsagt med »Scandia« i Randers, Frederiksholms Kalk- og Teglværker, Karetmagersammenslutningen, Falsters Mesterforening samt en Vognfabrik i Holbæk.

Fra Jernindustriens Sammenslutning modtog Forbundet Opsigelser af Overenskomster med »Scandia« og Aktieselskabet N. Larsens Vognfabrikker, ligesom ogsaa Karetmagermesterforeningen i København opsagde Overenskomsten med Forbundet, saaledes at omkring Halvdelen af Forbundets Medlemsstab var berørt af Overenskomstforhandlingerne.

Forholdsvis hurtigt enedes Parterne om nye Overenskomster for Organisationer og Virksomheder under Dansk Arbejdsgiverforening, hvorimod Forhandlingerne med Karetmagersammenslutningen trak i Langdrag. Der kunde fra den Side kun opnaas Tilsagn om et Løntillæg af 2 Øre pr. Time, og Akkordspørgsmaalet stillede Sammenslutningen sig ganske afvisende over for. Forbundet saa sig derfor nødsaget til at erklære Strejke over for Karetmagersammenslutningens Medlemmer fra 1. Marts 1916.

Denne Strejke blev den største, som er forekommet i vort Fag her i Landet. Den varede i seks Uger, og Antallet af strejkende Kolleger naaede op paa 206, hvilket Tal dog dalede til 160, inden Strejken afblæstes, idet en Del af de strejkende kom i Arbejde paa Arbejdspladser, hvor Arbedsgiveren ikke var Medlem af Karetmagersammenslutningen, mens andre opnaaede Arbejde inden for andre Fags Omraader. I Understøttelse til de strejkende udbetalte Forbundet over 15.300 Kroner. Den tabte Arbejdstid som Følge af Strejken beløb sig til ca. 6700 Dage.

Til Gengæld blev Strejkens Resultat en smuk Sejr for vor Organisation, nemlig en Overenskomst med Karetmagersammenslutningen, ifølge hvilken *alle Minimal- og Timelønninger straks skulde*

forhøjes med 7 Øre, ligesom Forbundets principielle Krav om *tvungen Akkord* i Provinsen i Lighed med, hvad der havde været gældende i København siden 1907, denne Gang blev efterkommet.

Udfaldet af Strejken i 1916 var saaledes mere end en almindelig Terrænvinding paa nogle Øres Løntillæg. Det var en regulær Triumf for Forbundet, som nu endelig havde sejret i den Lønpolitik, der gik ud paa Indførelse af *Akkord* som Aflønningsform.

De efterfølgende Aars Erfaringer viste, at Akkordsystemet var til Fordel for Medlemmerne, idet Arbejdsfortjenesten derved hurtigt naaede op paa Højde med andre Fags, hvilket det hidtil havde knebet med.

En halv Snes Aar senere maatte Forretningsfører *Em. Olsen* ud med en Reprimande til de Medlemmer, som stadig ikke kunde indse det fordelagtige ved Akkord, men stadig stod og arbejdede paa Timeløn i Stedet for at kræve deres Ret i Henhold til Overenskomsten. Naar den ene Mester kunde faa Arbejdet udført paa Timeløn, forsøgte naturligvis ogsaa andre sig i samme Retning, og denne Udvikling kunde i det lange Løb kun virke skadelig for Fagets Svende som Helhed.

Forretningsførerens Bebrejdelser var dog i lige saa høj Grad henvendt til de Arbejdsgivere, som var umoralske nok til at tilegne sig en Del af den Løn, der rettelig tilkom Arbejderne. Han kaldte det med fuld Føje »en uhæderlig Handling« at benytte en Arbejders afhængige Stilling til at gøre sig uberettiget Fordel paa dennes Bekostning.

*

Paa Grund af den stadige Stigning i Priserne paa alle Livsfornødenheder søgte flere Afdelinger i 1917 ved Henvendelse til de stedlige Mesterorganisationer at opnaa et *Dyrtidstillæg* til Medlemmerne.

Da disse Henvendelser imidlertid ikke førte til noget Resultat, besluttede Forbundets Hovedbestyrelse at anmode Karetmagersammenslutningen om at faa Spørgsmaalet gjort til Genstand for Forhandling mellem Organisationerne.

Parterne enedes herunder om et Dyrtidstillæg af 3 Kr. pr. Uge til gifte og Kr. 1,50 pr. Uge til ugifte; dog maatte den samlede Ugeløn ikke overstige henholdsvis 35 Kr. og 31 Kr.

Tillige maatte det, man var blevet enige om, ikke betragtes som en Overenskomst, Karetmagersammenslutningens Medlemmer var pligtige til at rette sig efter, men kun som en Henstilling til disse. Den blev dog fulgt overalt, omend det enkelte Steder først skete efter Forbundets Indgriben.

Ved Hovedorganisationernes Medvirken blev der truffet Aftale med Karetmagermesterforeningen i København og Aktieselskabet N. Larsens Vognfabrikker om et Dyrtidstillæg af indtil 3 Kr. pr. Uge til alle Svende, hvis Ugefortjeneste laa under 45 Kr.

Som Følge af den fortsatte Prisstigning blev der i 1918 opnaaet nye Dyrtidstillæg.

EN STREJKE I KØBENHAVN

Forbundets 11. Kongres, der blev holdt i København i Oktober 1918, vedtog, at alle Overenskomster skulde opsiges til Udløb i Foraaret 1919.

Med Karetmagersammenslutningen blev der efter langvarige Forhandlinger indgaaet en ny etaarig Overenskomst, som bød paa betydelige Forhøjelser af saavel Timelønninger som Akkordsatser. Minimaltimelønnen paa 53 Øre blev saaledes forhøjet til Kr. 1,00. Man bør dog erindre sig, at den allerede i Forvejen var steget meget i Form af Dyrtidstillæg. Ogsaa med Jernindustriens Sammenslutning, som vort Forbund ikke tidligere havde haft nogen Løn-Overenskomst med, blev der sluttet Overenskomst i Foraaret 1919.

Derimod viste Karetmagermesterforeningen i København en afgjort Utilbøjelighed til at gøre Indrømmelser, og da de Forsøg, som blev gjort for at opnaa en Realitetsforhandling, blev mødt med Modvilje fra Mestrenes Side, besluttede Forbundets Hovedbestyrelse i Samraad med den københavnske Afdeling at skride til Arbejdsstandsning for derigennem at fremtvinge en Overenskomst, der sikrede vore Kolleger rimelige Lønvilkaar.

Efter at de behørige Varsler var afgivet, udbrød Strejken den 1. Marts 1919, og den varede i over otte Uger. Det statistiske Departement opgiver, at Arbejdsstandsningen berørte 50 Karetmagermestre og en Vognfabrik i Hovedstaden med tilsammen 65 Svende. Antallet af tabt Arbejdstid i den Anledning opgives til ca. 3050 Dage.

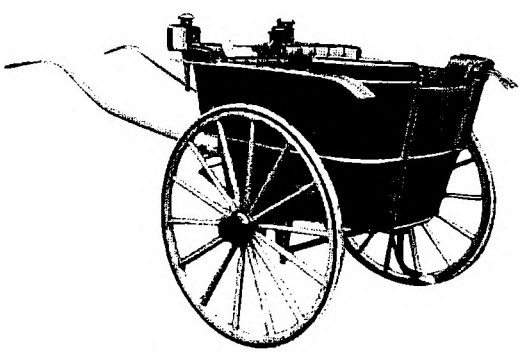
Seks Uger efter Strejkens Begyndelse paabegyndtes der endelig Forhandlinger med Mesterforeningen, hvis Repræsentanter nu var betydelig mere imødekommende end før Strejken.

Forhandlingerne afsluttedes i Arbejdsgiverforeningen, hvor Parterne enedes om en Overenskomst, der bl. a. indeholdt Bestemmelser om, at Minimallønnen skulde være Kr. 1,00 i Timen. For de Timer, i hvilke der ikke blev arbejdet i Akkord, skulde der ydes et Tillæg af 16 Øre, saaledes at Minimaltimelønnen i Realiteten blev Kr. 1,16. Endvidere skulde der gives et personligt Tillæg af 18 Øre til alle Timelønninger .

Overenskomsten blev Dagen efter dens Indgaaelse godkendt af saavel Karetmagernes Fagforening som Karetmagermesterforeningen i København, og Arbejdet blev derefter genoptaget den 29. April 1919 — efter 59 Dages uafbrudt Strejke.

Sammenlignet med det Krav om en Minimaltimeløn af 65 Øre, som Mesterforeningen inden Strejken havde stillet som Betingelse for overhovedet at ville forhandle om Akkordpriserne, var den opnaaede Overenskomst med en Timeløn af Kr. 1,16 og en Forhøjelse af Akkordsatserne paa 50—90 pCt. i Forhold til Prislisten af 1914 et smukt Resultat.

Det stadigt opadgaaende Prisniveau gjorde desværre snart Løntillæggene utilstrækkelige, og det blev inden Udgangen af Aaret 1919 nødvendigt at forhandle om nye Dyrtidstillæg, gældende for Resten af Overenskomstperioden, d. v. s. indtil 1. Februar 1920.



Jumbe, et typisk dansk Køretøj, der navnlig i Aarene 1907-20 vandt stor Udbredelse

Under 8 Timers Arbejdsdagen

★

DØGNETS TREDELING

Arbejdstidens Forkortelse var et af Programpunkterne, da de første faglige Organisationer i 1870-erne dukkede op herhjemme. Arbejdstiden var dengang i Reglen fra Kl. 5 Morgen til Kl. 8 Aften, ofte endda endnu længere, og det var ikke ualmindeligt, at der arbejdedes Søndag Formiddag ogsaa.

Mange Aar skulde gaa hen, og mange Kampe kæmpes, før det lykkedes Arbejderbevægelsen at opnaa nogen væsentlig Bedring i dette Forhold. Endnu langt ind i 1880-erne florerede Søndagsarbejdet, og i Karetmagerfaget fik vi ikke før i 1889 fastsat ekstra Betaling for Overarbejde og Søndagsarbejde. Arbejdstiden fastsattes samme Aar til 10½ Time daglig i Hovedstaden; i Provinsen, hvor vore Kolleger endnu ikke var organiserede, laa Arbejdstiden selvsagt stadig paa 11—12 Timer og derover daglig.

Fra 1890 demonstrerede Arbejderne hvert Aar den 1. Maj for Indførelse af 8 Timers Dagen. Ogsaa herhjemme fandt saadanne Demonstrationer Sted, og Karetmagersvendene deltog naturligvis deri. Vel at mærke, naar Forholdene tillod det, for det var ofte forbundet med Risikoen for at miste sit Arbejde, hvis man »tillod« sig at holde fri den 1. Maj for at demonstrere for 8 Timers Dagens Indførelse. Endnu i 1901 blev Arbejderne paa Statsbanernes Værksteder i København saaledes nægtet Frihed den 1. Maj!

Men trods alle Forfølgelser gik Kravet om Døgnets Tredeling: 8 Timers Arbejde, 8 Timers Frihed, 8 Timers Hvile, sin Sejrsgang over Verden, og den 1. Maj blev efterhaanden anerkendt som Alverdens organiserede Arbejderes aarlige Festdag.

Navnlig efter den første Verdenskrigs Afslutning trængte Kravet om 8 Timers Dagen stærkt i Forgrunden. Ved Overenskomstforhandlingerne i Januar 1919 enedes Hovedorganisationerne om et Forslag, hvorefter Arbejdstiden skulde nedsættes med ½—1 Time daglig. Endvidere skulde et Udvalg pr. 1. Juli 1919 undersøge Mulighederne for en yderligere Nedsættelse af Arbejdstiden.

Udviklingen ude i Verden forløb imidlertid hurtigere, end man havde forestillet sig, da dette Udvalg blev nedsat. Arbejdstiden blev i det ene Land efter det andet nedsat til 48 Timer ugentlig, enkelte Steder endog derunder, og vore hjemlige Arbejdsgiveres Skepsis med Hensyn til, hvorvidt Arbejdstiden igennem længere Tid kunde holdes nede paa de 8 Timer daglig, svandt efterhaanden bort.

Under disse Omstændigheder blev der allerede i April 1919 indledet Forhandlinger mellem Hovedorganisationerne om yderligere Arbejdstidsforkortelse.

Disse Forhandlinger endte den 17. Maj s. A. med en Overenskomst, hvis Indhold var intet mindre end en Stadfæstelse af Arbejderbevægelsens snart 30 Aar gamle Krav om en 8 Timers Arbejdsdag.

»Senest den 1. Januar 1920 skal den normale Arbejdstid være 8 Timer daglig eller 48 Timer ugentlig,« fastslog Overenskomsten.

Døgnets Tredeling var hermed en Realitet. — Dansk Arbejderbevægelse havde vundet en betydningsfuld Sejr.

OPFORDRING TIL GENERALSTREJKE

Til Trods for, at Stigningen i Priserne paa Livsfornødenheder stadig fortsatte, rejste der sig i Slutningen af Aaret 1919 i Arbejdsgiverkredse en Stemning mod yderligere Lønstigninger. »Arbejdslønnen i Danmark har kulmineret,« sagde Arbejdsgiverforeningens Formand, »og den bliver ikke forhøjet, koste, hvad det koste vil; vi lader os hverken lokke eller true ...« Der lød endog Røster om, at det Tidspunkt var kommet, da Lønningerne burde nedsættes.

Man var dog i Arbejdsgiverforeningen klar over, at et Krav om Lønnedsættelse »vilde møde megen Modstand og ikke vilde kunne gennemføres uden Uro og Kamp,« hvorfor man foretrak at tilbyde uændret Forlængelse af de gældende Overenskomster.

Dette Tilbud vilde De samvirkende Fagforbund ikke modtage, og da de efterfølgende Forhandlinger mellem Hovedorganisationerne endte uden Resultat, erklærede Arbejdsgiverforeningen at ville iværksætte Lockout fra den 9. April 1920 for omkring 100.000 Arbejdere.

Saaledes var Situationen ved Paasketid 1920. Hertil kom saa, at Kongen den 29. Marts afskedigede Ministeriet Zahle, hvad der vakte voldsom Uro i store Kredse af Befolkningen og ikke mindst blandt Arbejderne.

Kongens Handling blev opfattet som et Udtryk for, at reaktionære Kræfter var i Bevægelse for at knægte Folkestyret, og mod et saadant Forsøg maatte der selvsagt bringes stærke Midler i Anvendelse.

De samvirkende Fagforbund indkaldte straks en Generalforsamling, som gennemdrøftede den foreliggende Situation og derefter enstemmigt vedtog følgende

Resolution:

»Idet Generalforsamlingen med Harme har modtaget Efterretningen om det af Kongen forøvede Statskup og bifalder de Modforanstaltninger, som er iværksat af Socialdemokratiet, beslutter Mødet:

At opfordre Fagorganisationerne til Iværksættelse af almindelig Strejke med det Formaal at fremtvinge Rigsdagens Indkaldelse, Tilvejebringelse af en ny Valglov og derefter Valg paa ærligt Grundlag.

Samtidig maa imidlertid den faglige Konfliktsituation løses, Lockout-Varslerne maa annulleres, og De samvirkende Fagforbunds gentagne Krav maa gennemføres, derunder Iværksættelse af Forhandling mellem Organisationerne, Sikring af Dyrtidstillægget i August og Optagelse af Forhandlinger om Arbejdernes Deltagelse i Bedriftsledelsen.

Til Fremme af disse Formaal opfordres Organisationerne til straks at skride til Iværksættelse af de fornødne Forberedelser, saa-

ledes at Strejken kan være effektiv i fuld Udstrækning senest fra Tirsdag Morgen den 6. April.

Fra den almindelige Strejke gøres kun følgende Undtagelser:

1) Tjeneste ved Hospitaler, Alderdomshjem, Børnehjem og andre Stiftelser, hvor Syge, Invalider, Vanføre o. l. har Ophold;
2) Vand- og Gasforsyninger;
3) Borgernes Sikkerhedstjeneste samt
4) alle Virksomheder, som ejes af Arbejderorganisationer, samt de demokratiske Blade, der bekæmper Statskuppets Regering.

Organisationerne maa ufortøvet skride til Iværksættelse af de for denne Beslutning fornødne Skridt. Overalt maa der opfordres til ubetinget Opretholdelse af Ro og Orden. Ingen Rolighedsforstyrrelse maa taales, og Arbejderorganisationerne fralægger sig ethvert Ansvar for Handlinger, der bryder denne Regel.«

Generalstrejken i 1920 blev dog som bekendt aldrig ført ud i Livet. Allerede Paaskedag den 4. April om Morgenen blev det nyindsatte Ministerium Liebes Afgang proklameret, hvormed den politiske Side af Konflikten i Realiteten var løst.

Den faglige Løsning kom umiddelbart efter i Form af det saakaldte »Paaskeforlig«, der den 5. April ved Forligsmandens Mægling sluttedes med en generel Overenskomst, hvorefter alle de i 1920 udløbende Overenskomster med dertil hørende Priskuranter skulde fornyes for et Aar fra deres Udløbstid under følgende Vilkaar:

1. Overenskomster, som enten var opsagt eller vilde blive opsagt paa lovlig Maade til Udløb i 1920, kunde optages til Forhandling, sigtende til en Revision af Priskuranten, hvor Aftale derom var sluttet.
2. Af Time-, Dag-, Uge-, Maaneds- og Akkordlønninger skulde fremtidig de $^2/_3$ regnes som fast Løn og Resten som Dyrtidstillæg.
3. Regulering efter Pristallet, saafremt dette viste Stigning, med 2 Øre pr. Time for hver 3 Points.
4. Udskydelse af Feriespørgsmaalet indtil videre.
5. Optagelse af en Forhandling om Arbejdernes Andel i Ledelsen af Virksomhederne og Kontrol med disses Drift.

Dermed var de i De samvirkende Fagforbunds Resolution stillede Betingelser faktisk opfyldt, og Generalstrejken kunde aflyses.

Vejen var nu aaben for Forhandlinger inden for de enkelte Fag, og vort Forbund henvendte sig da omgaaende til de af vore modstaaende Arbejdsgivere, med hvem Overenskomsterne var opsagt, med Anmodninger om snarest at komme i Forhandling om nye Overenskomster.

Ved disse Forhandlinger opnaaedes der en Række Lønforhøjelser; saaledes hos »Scandia« i Randers 10 pCt. paa Akkordpriserne og hos Karetmagermesterforeningen i København en Forhøjelse af Minimallønnen fra Kr. 1,26 til Kr. 1,45 i Timen og 25 pCt. Forhøjelse af Akkordpriserne.

I Henhold til Paaskeforliget blev der desuden i August 1920 ydet et Dyrtidstillæg af 13 Øre i Timen som Følge af en Pristalsstigning paa 20 Points.

Overenskomsten med Karetmagersammenslutningen var længe før Paaskebegivenhederne blevet fornyet for et Aar med en Forhøjelse af Minimaltimelønnen fra Kr. 1,00 til Kr. 1,50, ligesom der var indføjet en Bestemmelse om Akkordafsavn paa 25 pCt. for de Løntimer, et Medlem havde udover 12 Timer i en Uge.

TRE LOCKOUTER

I Efterkrigsaarene indtil Efteraaret 1920 oplevede Danmark en Højkonjunktur, som vi ikke havde kendt i mange Aar, om overhovedet nogen Sinde; men ved Indgangen til Vinteren 1920—21 ændrede Billedet sig. Nedgangsperioden begyndte, og det kunde forudses, at vi gik en Vinter med overordentlig stor Arbejdsløshed i Møde.

Fra Arbejdsgivernes Lejr lød der stadig Krav om Lønreduktioner, og den dertil indrettede kapitalistiske Presse søgte at bibringe Offentligheden den Opfattelse, at Vareprisernes fortsatte Stigning skyldtes de høje Arbejdslønninger. Hele den faglige Situation var meget vanskelig, og Udsigten til i Foraaret 1921 at opnaa Forbedringer i Lønvilkaarene var kun ringe.

Endskønt man saaledes inden for vort Forbunds Forretningsudvalg ikke nærede stort Haab om under de herskende Forhold at

kunne opnaa Lønforbedringer, mente man sig dog ikke berettiget til at modsætte sig to store Afdelingers Ønsker om Opsigelse.

Man vedtog derfor at opsige samtlige med Organisationer under Arbejdsgiverforeningen indgaaede Overenskomster til Ophør den 1. Februar 1921. Det viste sig forøvrigt senere, at i de Fag, hvor Arbejderne ikke opsagde Overenskomsterne, blev disse opsagt af Arbejdsgiverne.

Nogen egentlig Forhandling med Arbejdsgiverne kom ikke i Stand. Ved de enkelte Forsøg, som fra vort Forbunds Side blev gjort, blev vi mødt med Krav om Reduktion af de gældende Lønninger, men Realitetsforhandling blev der ikke Tale om.

Den 11. Februar 1921 udsendte Arbejdsgiverforeningen sit første Lockoutvarsel, der omfattede Tekstil- og Skotøjsfagene; senere fulgte Varsler om Lockout i de øvrige Fag. Forligsinstitutionen gjorde Forsøg paa at bilægge Konflikten, men uden Resultat. Den 7. Marts iværksattes Lockouten i Tekstil- og Skotøjsfagene og den 18. Marts i Jernindustrien m. fl. Fag.

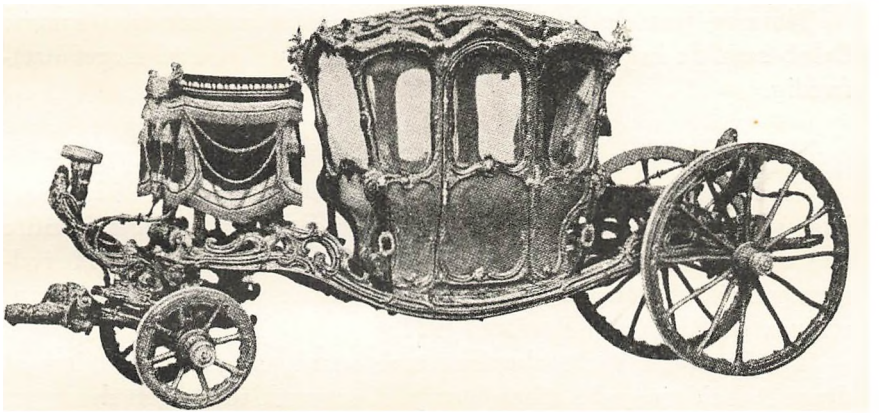
For vort Fags Vedkommende blev de Medlemmer udelukkede, som arbejdede i Virksomheder under Jernindustriens Sammenslutning, herunder ogsaa Vognfabrikkerne i København, dog med Undtagelse af dem, der arbejdede paa Privatbanernes Værksteder.

Derimod blev Lockouten, skønt varslet, ikke iværksat over for Medlemmer, der var beskæftiget hos Virksomheder under Karetmagermesterforeningen i København.

Lockouten sluttede den 2. Maj 1921, efter at den havde varet i seks Uger, med Vedtagelse af Forligsmandens Mæglingsforslag, der for Jernindustriens Vedkommende i det væsentlige gik ud paa, at de ved Augustreguleringerne opnaaede Dyrtidstillæg skulde bortfalde, samt at Akkordafsavnstillægget og Skalatillægget skulde nedsættes. Desuden skulde Lønningerne til August reguleres i Henhold til Pristallet.

Overenskomsten mellem Forbundet og Karetmagermesterforeningen i København fornyedes paa Betingelse af, at samtlige Lønninger nedsattes med 13 Øre pr. Time, ligesom der skulde foretages en Augustregulering i Lighed med Jernindustriens.

Ret overraskende viste Augustpristallet en Nedgang paa 21 Points i Forhold til Februarpristallet, hvilket betød, at Timelønnin-



Galavogn i Rokokostil



Rigt ornamenteret østrigsk Ligvogn

gerne skulde nedsættes med hele 18 Øre, saaledes at den samlede Lønreduktion i 1921 blev ikke mindre end 31 Øre pr. Time.

Navnlig paa de lave Lønninger, der blev nedsat med samme Beløb som de højere Lønninger, virkede Reduktionen meget uretfærdig.

*

En omfattende Arbejdsløshed, der ved Udgangen af 1921 i vort Fag udgjorde ca. 25 pCt. af samtlige Medlemmer, og som i andre Fag androg en lignende Procentdel af Medlemstallet, var Hovedaarsagen til, at man inden for Fagforbundene var mest stemt for at undgaa en Konflikt i Foraaret 1922.

Til Gengæld var Arbejdsgiverne usædvanlig emsige efter at drage Arbejderne ud i aaben Kamp. Man var klar over, at den store Arbejdsløshed var en alvorlig Hemsko for Arbejderne under en eventuel Konflikt, og derfor gjorde man fra Arbejdsgiverside alt for at fremprovokere en Overenskomststrid.

Arbejdsgiverforeningens Formand lagde for med en Tale, hvori han stillede Krav om *store Lønnedsættelser* og en Tilbagevenden til en *længere Arbejdstid* end de 8 Timer, som Hovedorganisationerne var kommet overens om i 1919.

Snart efter fulgte Opsigelserne, der for vort Fags Vedkommende angik Overenskomsterne med Jernindustriens Sammenslutning og Karetmagermesterforeningen i København.

Der blev af Forbundet søgt Forhandlinger med Modparten, men som ventet bristede disse, og de kamplystne Arbejdsgivere varslede derefter *Lockout*.

Efter et forgæves Forsøg paa med Forligsinstitutionen som Mellemled at bilægge den truende Konflikt blev Lockouten iværksat den 14. Februar 1922 i de Fag, hvis Overenskomster var udløbet den 1. Februar.

I vort Fag omfattede den de Medlemmer, som var beskæftiget inden for Jernindustrien, herunder de københavnske Vognfabrikker; og i Modsætning til det foregaaende Aar blev ogsaa de Medlemmer udelukket, som arbejdede hos Arbejdsgivere under Karetmagermesterforeningen i København.

Godt tre Uger efter Lockoutens Iværksættelse rettede Forligsinstitutionen en Henstilling til Parterne om paa visse nærmere an-

givne Betingelser at indstille Kampen. Denne Henstilling blev ogsaa taget til Følge af De samvirkende Fagforbund, men Arbejdsgiverne var ikke til Sinds at give op endnu. De forkastede Henstillingen, og Konflikten fortsatte som hidtil.

Forligsinstitutionen fortsatte sine Bestræbelser for at finde en Løsning, men først den 4. April var man naaet saa vidt, at der kunde fremsættes et Mæglingsforslag, som begge Parter vilde tiltræde.

Paa Grundlag heraf sluttede Lockouten den 10. April 1922 efter at have varet i ca. otte Uger og kostet det danske Samfund Tabet af over to Millioner Arbejdsdage.

Mæglingsforslaget gik ud paa en Lønreduktion paa 15 pCt., hvoraf dog de 3 pCt. skulde være Forskud paa en efterfølgende »Augustregulering« paa Grundlag af Prisudviklingen, samt en Nedsættelse af Tillægsbetalingen for Overarbejde.

Derimod fik Arbejdsgiverne intet ud af deres fuldkommen absurde og mod al sund Fornuft stridende Krav om i en Periode med hundrede Tusind arbejdsløse at forlænge Arbejdstiden udover de 8 Timer daglig.

Anslaget mod 8 Timers Dagen var totalt mislykkedes.

*

Overenskomsten med Karetmagersammenslutningen udløb den 1. Marts 1922, altsaa to Uger efter at Arbejdsgiverforeningen havde etableret sin Lockout, hvilket havde den Virkning, at Provinsmestrenes Organisation denne Gang stillede sig ret ligegyldig over for Forbundets Tilbud om Forhandling.

Karetmagersammenslutningen mente aabenbart, at Lockouten i den Grad havde lammet Forbundets Modstandskraft, at vi for enhver Pris maatte undgaa yderligere Udvidelse af Konflikten, og at man nu uden smaalige Hensyn kunde diktere os vore fremtidige Arbejdsvilkaar.

Temmelig egenraadigt fastsatte Sammenslutningen, at Forhandling skulde finde Sted den 1. Marts, samme Dag Overenskomsten var udløbet, og der blev ikke levnet Forbundets Forhandlingsudvalg Tid til hverken at raadføre sig med Hovedbestyrelsen eller klarlægge Sagen for Medlemmerne.

Mestrenes Krav gik ud paa en Reduktion i Automobilprislisten paa 30 pCt., hvilket dog under Forhandlingerne blev ændret til 20 pCt., mens der ikke fra Mestrene fremkom noget Forslag angaaende Hestevogns-Prislisten og Overenskomstens øvrige Bestemmelser.

Man saa stort paa Tingene og kunde med rolig Samvittighed gøre det, eftersom man paa Forhaand var indstillet paa Lockout mere end paa at naa til en Overenskomst. Et Forslag fra Forbundet om at forlænge den gældende Overenskomst, indtil Arbejdsgiverforeningens Lockout var afsluttet, blev nonchalent afvist, og Parterne skiltes uden at aftale nyt Møde.

Allerede samme Dag udsendte Karetmagersammenslutningen Ordre til sine Medlemmer om straks at udelukke Forbundets Medlemmer. Nogen Meddelelse derom fandt man ikke Anledning til at tilstille Forbundet. Lockouten blev iværksat saa hensynsløst og brutalt, som det overhovedet var muligt.

Nogen nævneværdig Forøgelse af Antallet af virkelig udelukkede Medlemmer betød denne »Lilliput-Lockout« dog ikke, da det paa det givne Tidspunkt kun var ganske faa af Sammenslutningens Medlemmer, der havde Svende i Arbejde, men for Forbundet og dets enkelte Medlemmer havde Lockouten den Virkning, at en stor Del arbejdsløse Medlemmer i Henhold til gældende Bestemmelser blev frataget deres Arbejdsløshedsunderstøttelse og maatte overføres til Strejkekassen.

Karetmagersammenslutningens Lilliput-Lockout har muligvis været aftalt Spil mellem denne Organisation og Karetmagermesterforeningen i København, der som Medlem af Arbejdsgiverforeningen havde maattet udelukke sine Arbejdere; men har der bestaaet en saadan Aftale, maa Karetmagersammenslutningen have glemt at sikre sig, at den store Lockout ikke blev afsluttet, uden at Forholdet mellem Sammenslutningen og Forbundet samtidig blev ordnet, eller ogsaa er dette ikke blevet overholdt, thi den 10. April sluttede som nævnt Arbejdsgiverforeningens Lockout, mens Sammenslutningens løb videre —!

Og nu blev det Karetmagersammenslutningens Tur til at komme til Forbundet med Anmodning om at faa Forhandlingerne genoptaget. Dette skete en halv Snes Dage senere, og man enedes da om at forny Overenskomsten med den Ændring, at Akkordpriserne for

alt Hestevognsarbejde skulde nedsættes med 15 pCt., Reparationer af Hjul dog kun med 8 pCt., alle Timelønninger skulde nedsættes med 10 pCt. og Automobilarbejde afregnes efter Københavns Prisliste med et Fradrag af 5 pCt.

*

Den tredie Lockout inden for samme femaarige Periode fandt Sted i 1925 og blev den største Arbejdskamp, den danske Fagbevægelse indtil nu har været inddraget i. Den omfattede ialt ca. 95.000 Arbejdere, og det samlede Antal tabte Arbejdsdage udgjorde over fire Millioner.

Til Sammenligning kan anføres, at den store Lockout i 1899 omfattede 34.000 Arbejdere med et Tab paa 2¾ Million Arbejdsdage, mens Lockouten i 1921 omfattede 34.600 Arbejdere og kostede godt og vel en Million tabte Arbejdsdage og Lockouten i 1922 ca. 48.000 Arbejdere med ca. 2¼ Million tabte Arbejdsdage.

Længe i Forvejen, allerede paa Arbejdsgiverforeningens Generalforsamling i Sommeren 1924, lød Forvarslet til denne gigantiske Konflikt, idet Formanden her holdt en Tale, som med Henblik paa, at Pristallet en Tid havde vist stigende Tendens, udmundede i Kravet om Afskaffelse af de efterhaanden traditionelle Lønreguleringer efter Prisudviklingen.

»Uden en Løsgørelse fra Pristallet vil Arbejderne til enhver Tid have Dækning for Prisstigninger, og intet Prisfald vil kunne formindske den reelle Merløn, hvorpaa det er lykkedes dem at stabilisere sig,« sagde Arbejdsgiverformanden.

Vort Forbunds Hovedbestyrelse var i August samlet for at drøfte Overenskomstsituationen, men vedtog at afvente den Stilling, andre Fag vilde indtage, og overlod iøvrigt til Forretningsudvalget at træffe endelig Beslutning om, hvorvidt Overenskomsterne skulde opsiges til Udløb i Foraaret 1925.

Forretningsudvalget vedtog senere efter Henstilling fra Odense Afdeling at opsige Overenskomsterne med Jernindustrien, men førend disse Opsigelser var afsendt, modtog Forbundet saavel fra Jernindustriens Sammenslutning som fra Karetmagermesterforeningen i København Opsigelse af de med disse Organisationer indgaaede Overenskomster, og man kunde saaledes have sparet sig alle Overvejelserne.

Som Motiv til disse og tilsvarende Opsigelser over for andre Fag, hvis Overenskomster havde Udløbstid i Foraaret 1925, angav Arbejdsgiverforeningens Formand, at de kun var en Foranstaltning, som var truffet for at etablere den bedste og rimeligste Forstaaelse mellem Arbejdsgivere og Arbejdere!

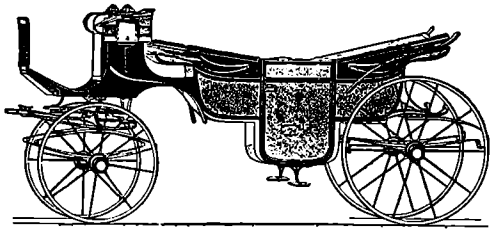
Man skulde imidlertid snart overbevises om, at der laa helt andre og mindre skønne Hensigter bagved. Efterhaanden som Tiden gik, og der stadig ikke fra Arbejdsgiverne fremkom Forslag til nye Overenskomster eller blev gjort Forsøg paa at finde et Grundlag for en fredelig Udgang af Overenskomstsituationen, fremgik det med tilstrækkelig Klarhed, at det var en Storkamp, Arbejdsgiverne stilede imod.

Dette medførte, at Medlemmerne i en Række Fag omsider tabte Taalmodigheden og krævede en Afgørelse, hvorfor disse Fags Ledelser varslede Strejker over for deres modstaaende Arbejdsgivere, og først derefter aabenbarede Arbejdsgiverforeningen sin egentlige Hensigt ved at varsle Lockout, først over for Dansk Arbejdsmands-Forbund og senere over for de øvrige Fag.

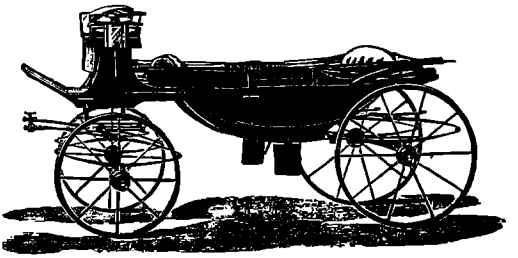
I Midten af Marts 1925 henstillede Forligsinstitutionen, at der blev optaget Forhandlinger paa Grundlag af en Lønforhøjelse og Lønregulering efter Pristallet, naar dette ændrede sig over 6 Points. Da Dansk Arbejdsmands-Forbunds Ledelse imidlertid ønskede at forelægge Forslaget for en Kongres, førend Forbundet tog Stilling dertil, blev Lockouten og de varslede Strejker sat i Kraft.

Som en Lavine, der engang er sat i Bevægelse, river alt med sig, saadan gik det ogsaa med Lockouten i 1925. Den omfattede til at begynde med kun Arbejdsmændene inden for Jernindustrien, men blev en halv Snes Dage senere udvidet til at omfatte omtrent samtlige Fag under De samvirkende Fagforbund.

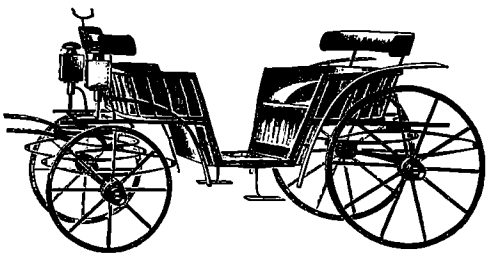
Forligsmændene havde til Stadighed under den store Konflikt Føling med Parterne, og for en Del Fag lykkedes det ret hurtigt at opnaa Enighed om et Mæglingsforslag, saaledes bl. a. i vort Fag, men da Arbejdsgiverforeningen som Betingelse for Afblæsning af Lockouten krævede, at de fremsatte Mæglingsforslag skulde tiltrædes af *alle* Fag, fortsatte Kampen, idet bl. a. Dansk Arbejdsmands-Forbund havde forkastet Forslaget. I April blev Lockouten endog udvidet yderligere, hvorved bl. a. vore hos Karetmagermesterforeningen i København arbejdende Kolleger blev udelukket.



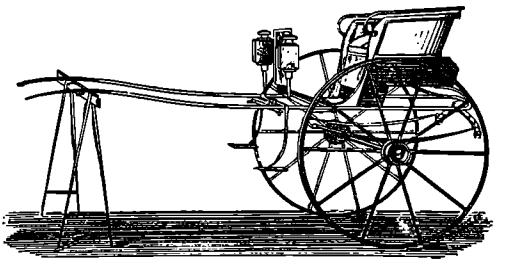
Landauer, kantet Facon



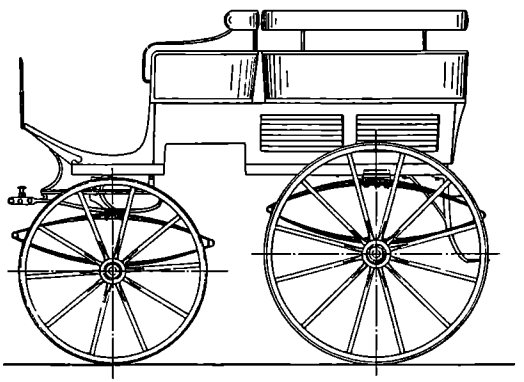
Landauer, slank Facon



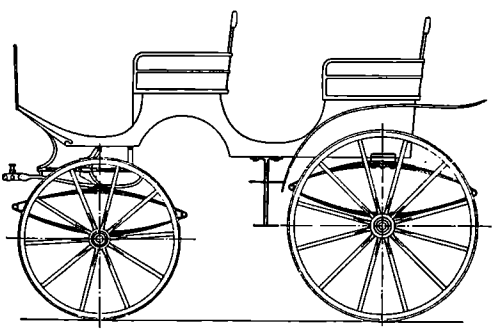
Ponnyvogn



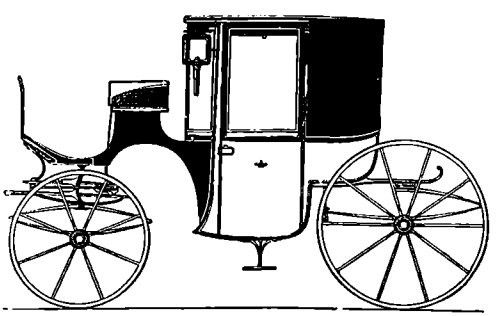
Gig



Charabanc



Jagtvogn



Coupé

Endelig den 3. Juni formaaede Forligsmændene at fremsætte et Mæglingsforslag, som baade Arbejdsgiverforeningen og Dansk Arbejdsmands-Forbund kunde tiltræde, og dermed var Lockouten slut. Den 8. Juni blev Arbejdet genoptaget efter 12 Ugers haard Kamp.

Resultatet af Lockouten blev, at der overalt opnaaedes Lønforhøjelser, skønt Arbejdsgiverne paa et vist Tidspunkt havde krævet Lønnedsættelser paa indtil 10 pCt. For vort Forbunds Medlemmer opnaaedes der et Tillæg af 3 pCt. til Akkord- og Timelønninger til alle hos Medlemmer af Jernindustriens Sammenslutning og Karetmagermesterforeningen i København arbejdende Kolleger og 5 pCt. Tillæg til de Kolleger, der var beskæftiget paa Barnevognsfabrikkerne i København. — Karetmagersammenslutningen tog ikke Del i Lockouten i 1925, idet vor Overenskomst med denne Organisation ikke udløb det Aar.

Arbejdsgivernes meningsløse Krav om Lønreduktioner og Afskaffelse af Dyrtidstillæggene i Henhold til Pristallet blev saaledes heldigt afværget og Løntillæg ydet i Stedet; men fremfor alt var Kampen dog en alvorlig Belæring for Arbejdsgiverne om, at Fagbevægelsens Slagkraft trods flere Aars omfattende Arbejdsløshed og to forudgaaende Lockouters Virkninger var usvækket.

Lockouten i 1925 berørte ialt ca. 200 af vort Forbunds Medlemmer. I 1921 var ca. 120 Medlemmer berørt af Lockout, mens Lockouten i 1922 berørte ca. 280 Medlemmer af vort Forbund.

UVARSLEDE KONFLIKTER I ODENSE

Der er i Aarenes Løb forekommet et Utal af Uoverensstemmelser mellem Forbundets Medlemmer og Arbejdsgiverne rundt omkring paa Arbejdspladserne. Langt den overvejende Del af disse er det dog lykkedes at faa udlignet enten af den stedlige Afdeling eller Tillidsmand eller gennem Henvendelse fra Forbundet til vedkommende Arbejdsgiver eller Arbejdsgiverorganisation, mens en mindre Part af disse Uoverensstemmelser er blevet behandlet i Henhold til Reglerne for Behandling af faglig Strid.

Et Par af disse sidste skal kort refereres:

I Marts 1929 opstod der i Odense en Konflikt i Anledning af, at Aktieselskabet De forenede Automobilfabrikker efter at

have overtaget Karetmagermester Jørgensens Værksted paa Rytterkasernen ikke vilde anerkende og rette sig efter den Overenskomst, som Karetmagermester Jørgensen i Kraft af sit Medlemsskab i Karetmagersammenslutningen var undergivet. De forenede Automobilfabrikker regnede sig henhørende til Forbundets Overenskomst med Jernindustriens Sammenslutning og mente i Henhold til denne at have Ret til at foretage Lønnedsættelser, hvilket Forbundet dog protesterede imod, idet man hævdede, at D. f. A. var pligtig at rette sig efter den for det overtagne Værksted hidtil gældende Overenskomst, indtil denne kunde opsiges med lovligt Varsel.

Under den paafølgende Korrespondance med Jernindustriens Sammenslutning blev det fra Forbundets Side tilkendegivet, at Sagen vilde blive forfulgt ad voldgiftsretlig Vej, saafremt De forenede Automobilfabrikker foretog Handlinger, som var til Skade for Forbundets Medlemmer og stridende mod de hidtidige Forhold.

Til Trods herfor blev der en af de første Dage i Marts gennem Tillidsmanden givet vore Kolleger Besked om, at Firmaet fra og med den følgende Dag vilde henholde sig til Overenskomsten mellem Jernindustriens Sammenslutning og Forbundet og nedsætte Timelønnen og Forskudsudbetalingen paa Akkorder samt reducere Betalingen for præsteret Overarbejde.

Over for dette ret agressive Skridt fra Ledelsens Side reagerede Virksomhedens 46 Karetmagersvende ved samlet at nedlægge Arbejdet, skønt dette var i Strid med Forbundets Love og med de gældende Regler for Behandling af faglig Strid.

Arbejdsstandsningen, der varede i fire Dage, bragtes til Ophør ved Forbundets Indgriben, men den bevirkede, at Virksomhedens Ledelse nægtede at træde i direkte Forhandling med Forbundet, hvorfor Striden blev gjort til Genstand for Mægling.

Enighed opnaaedes imidlertid ikke ved Mæglingsmødet, og Sagen gik derfor videre til et Timandsmøde, der heller ikke bragte nogen Løsning. Firmaet krævede sit Syn paa Overenskomstforholdet anerkendt samt 2.200 Kr. i Erstatning for den uvarslede Arbejdsstandsning, mens Forbundet for sin Del afviste Erstatningskravet og fastholdt, at den for Værkstedet hidtil bestaaende Overenskomst fortsat skulde være gældende, uanset Ejerskiftet.

Efter de mislykkede Forsøg paa at naa til en Forstaaelse indberettede Forbundet Sagen for De samvirkende Fagforbund, hvor-

efter den behandledes under Hovedorganisationernes Medvirken med det Resultat, at den af Karetmagermester Jørgensen praktiserede Lønordning skulde respekteres indtil 1. Oktober 1929, idet dog Skifteholdsarbejde skulde betales efter Jernindustriens almindelige Regler.

Fra og med samme Dato skulde Forskudsudbetalingen ved Akkordarbejde være 102 Øre og ikke 76 Øre, som krævet af Firmaet. Timelønnen, som Firmaet forlangte ansat til 102 Øre, skulde være 126 Øre. Endvidere skulde Grundlaget for Beregning af Overtidsprocenter være den ansatte Timeløn, der i Gennemsnit skulde andrage mindst 82 Øre.

Det af Firmaet i Anledning af den uvarslede Strejke rejste Erstatningskrav blev frafaldet.

Alle Forhold taget i Betragtning maatte denne Udgang af Striden betegnes som nogenlunde tilfredsstillende, men Resultatet kunde utvivlsomt være blevet betydeligt bedre, om ikke den iværksatte Arbejdsstandsning havde foregrebet Sagen i dens naturlige Udvikling.

*

Havde man ventet, at der nu vilde blive Ro om Forholdene paa De forenede Automobilfabrikker, saa tog man grundigt fejl. Hele tre Gange i Løbet af et Aar, fra Sommeren 1930 til Sommeren 1931, kom det til saadanne Uoverensstemmelser paa denne Virksomhed, at Forbundets Indblanding blev nødvendig.

I November 1930 opstod saaledes Uoverensstemmelse dels om et af Firmaet tilstræbt nyt Akkordsystem og dels om forskelligt vedrørende en Fællesakkord paa 18 Person-Jernbanevogne samt om Arbejdsledelsen og Arbejdsforholdene i Almindelighed.

Striden førte til, at samtlige i Virksomheden arbejdende 48 Karetmagersvende nedlagde Arbejdet. Arbejdsnedlæggelsen, der varede i 14 Dage, blev senere af Den faste Voldgiftsret kendt ulovlig, og Forbundets Odense Afdeling samt de i Strejken deltagende 48 Medlemmer blev dømt til at betale en Bod paa 2.000 Kr. til Dansk Arbejdsgiverforening.

Voldgiftsrettens Kendelse vakte baade Skuffelse og Forbavselse. Vel erkendte Karetmagerne, at Strejken havde været ulovlig, men Skylden for, at Arbejdet overhovedet blev nedlagt, maatte dog

lægges paa Firmaets Ledelse, som havde provokeret Standsningen ved udæskende Optræden, Nægtelse af Forhandling med Arbejderne og direkte Opfordring til vore Kolleger om at søge andet Arbejde, saafremt de ikke fandt Forholdene paa De forenede Automobilfabrikker tilfredsstillende.

Kendelsen fremkaldte uundgaaeligt det Indtryk, at Arbejdsgiveren uden Risiko kunde udvise en saa hensynsløs og udfordrende Optræden over for Arbejderne, at disse i Flok og Følge forlod deres Arbejde, thi Retten vilde beskytte ham, tilkende ham Erstatning og præmiere hans Hovmod, og det selv om — som i dette Tilfælde — Arbejdsgiveren opfordrede dem, der var utilfredse med Forholdene, til at forsvinde.

Fabriksledelsens ubetvivlelige Skyld i Konflikten taget i Betragtning havde det unægtelig været mere i Overensstemmelse med sund Fornuft og bedre tjenende et godt fremtidigt Samarbejde, om Arbejdsgiverne helt havde undladt at bringe Sagen frem for Den faste Voldgiftsret, for selv om en Arbejdsplads i Almindelighed og de under Jernindustriens Sammenslutning hørende i Særdeleshed just ikke gør Fordring paa at kaldes eller være behagelige, saa er dog den almindelige Opfattelse blandt Arbejderne den, at taalelige Tilstande og en vis Fordragelighed fra begge Sider virker befordrende paa Arbejdets Gang.

— — —

En og anden vil maaske forundres over, at disse to Konflikter i det hele taget er nævnt i dette Festskrift, eftersom ingen af dem ubetinget hører hjemme paa Debetsiden.

Hertil skal siges, at Forbundets 50-aarige Tilværelse naturligvis ikke har været »lutter Lagkage«, som man siger, men at ogsaa Modgang og Nederlag nu og da har maattet noteres, og det vilde være at lyve os en lykkeligere Fortid til, hvis vi nu ved Halvsekel-Jubilæet fornægtede de mørke Punkter i Forbundets Historie og kun registrerede de lyse.

Det er en almenmenneskelig Svaghed, at man gerne vil glemme alt det dystre og sørgelige i Fortilværelsen og nøjes med at gemme paa de lyse og lykkelige Minder, men at ligge under for en saadan Svaghed kan være farligt for et Fagforbund, for hvilket det netop maa være en gylden Regel, at Fortidens Fejlgreb og Modgang skal

være belærende for Fremtidens Taktik, saa ikke den samme Fejl begaas to Gange.

Erfaringen fra Fortiden, omend den kan have været dyrekøbt, er det Fundament, hvorpaa vort fremtidige Virke skal bygges. »Kun den, der har Fortiden ombord, har Fragt med ind i Fremtiden.«

FERIE MED LØN

Siden 1922 var der i Tilknytning til Overenskomsten med Jernindustriens Sammenslutning opretholdt Aftaler om Regulering af Lønnen efter Pristallet.

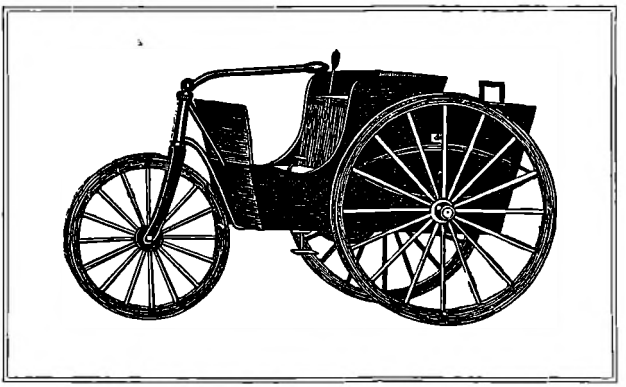
Mod denne Form for Lønregulering, fremfor at lade Styrkeforholdet være bestemmende, opstod der imidlertid efterhaanden en vis Uvilje i begge Lejre, ikke mindst blandt Arbejderne.

En Del Fagforbund indgik derfor i 1927 en Overenskomst med Jernindustriens Sammenslutning, efter hvilken Lønreguleringen efter Pristallet bortfaldt mod en øjeblikkelig Lønsænkning paa 4 pCt. En tilsvarende Ordning blev tilbudt vort Forbund, men blev afvist af Forbundets Ledelse, idet den ikke fandt Anledning til en saadan Foruddiskontering af et eventuelt kommende Prisfald.

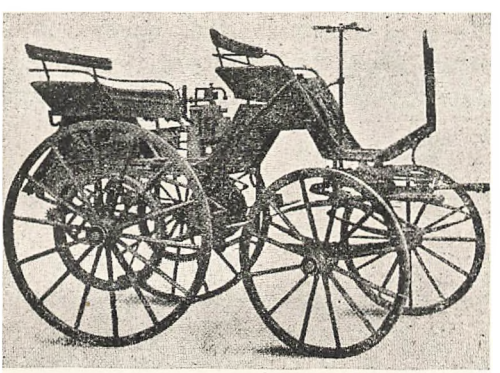
Bestemmelsen om Lønregulering efter Pristallet ophævedes for vort Fags Vedkommende først ved Overenskomstsituationens Udløsning i 1931 og ikke efter Forslag fra Jernindustriens Sammenslutning, da denne Organisations Forslag til Fornyelse af Overenskomsten med vort Forbund gik ud paa en *Reduktion af alle Timelønninger, Akkordpriser og Skifteholdstillæg med 5—20 Procent.*

Forbundets Forslag indeholdt derimod bl. a. Bestemmelser om, at *Regulering af Lønninger og Akkordpriser i Henhold til Pristallet skulde udgaa,* og at der skulde *indføres Sommerferie med Løn* i 6 sammenhængende Hverdage i Forbindelse med 2 Søndage. Andre Forbund stillede lignende Forslag til deres modstaaende Arbejdsgivere.

Overenskomstsituationen i 1931 forløb iøvrigt paa den Maade, at Arbejdsgiverforeningen efter resultatløse Forhandlinger mellem Hovedorganisationerne varslede Lockout, der af De samvirkende



R. E. Olds' første dampdrevne Vogn, bygget 1886 - 87



Daimler Automobil, Model 1886

Fagforbund besvaredes med Strejkevarsel, hvorpaa Forligsinstitutionen greb ind og efter tre Ugers Forløb stillede et Mæglingsforslag, omfattende 32 Overenskomster samt Ferie- og andre Bestemmelser.

Den Del af Mæglingsforslaget, som fik Indflydelse paa Forholdene i Karetmagerfaget, gik ud paa, at der mellem Jernindustriens Sammenslutning og vort Forbund skulde indføres en Sommerferieordning, ligesom Lønregulering efter Pristallet skulde bortfalde, mens til Gengæld alle lavere Lønninger skulde nedsættes med 3 pCt. og alle højere Lønninger samt Akkorder med 6 pCt.

Mæglingsforslaget blev vedtaget i vort og en Række andre Fagforbund, men da det endelige og samlede Resultat forelaa, viste det sig, at et Flertal af Forbund havde forkastet det. Kun 40 pCt. af Forbundenes Medlemmer havde deltaget i Afstemningen.

Under Henvisning til den ringe Stemmedeltagelse henstillede Forligsinstitutionen til De samvirkende Fagforbund, at man ikke lod den foretagne Afstemning være eneafgørende, idet de 7358 Nej-Stemmer i saa Fald vilde føre ca. 125.000 Arbejdere ud i en Arbejdskamp.

De samvirkende Fagforbund tog denne Henstilling til Følge og opfordrede de Forbund, der havde forkastet, til igen at forelægge Mæglingsforslaget for Medlemmerne. Efter endnu to Afstemninger var Forslaget vedtaget af alle implicerede Forbund paa nær Dansk Skotøjsarbejderforbund, hvilket Fag derefter udskiltes fra det samlede Forligskompleks og alene kom ud i en 3 Maaneder lang Lockout.

Hovedindholdet i de Sommerferieregler, som paa Basis af Forligsinstitutionens Mæglingsforslag blev gældende mellem vort Forbund og Jernindustriens Sammenslutning fra og med Sommeren 1932, var:

at den fulde Ferie skulde udgøre 6 Arbejdsdage i Forbindelse med 2 Søndage,
at Ferien skulde falde i Tiden mellem 1. Maj og 15. September,
at Feriebetalingen til hver enkelt Arbejder skulde ydes i Forhold til det af ham i det forudgaaende Aar præsterede Antal Arbejdstimer, idet fuld Feriebetaling skulde ydes Arbejdere, som havde præsteret mindst 2400 saadanne Timer, og

at den fulde Feriebetaling for Medlemmer af Dansk Karetmagerforbund i København fastsattes til 75 Kr., i Provinsen til 67 Kr., samt

at de fastsatte Feriebetalinger hvert Aar den 1. April skulde revideres i Forhold til Forskydningerne i Aars-Gennemsnitstimefortjenesterne.

*

Ogsaa med Karetmagersammenslutningen opnaaede vort Forbund i 1931 en Sommerferieordning, der i det væsentlige indeholdt samme Bestemmelser som den med Jernindustriens Sammenslutning trufne, dog skulde Feriebetalingen her erlægges i Form af »Feriemærker«, mens Ferieordningen i Jernindustrien hvilede paa det saakaldte Kortsystem.

Desuden var der den Forskel, at den fulde Feriebetaling hos Medlemmer af Karetmagersammenslutningen skulde udgøre 78 Kr. i København og 72 Kr. i Provinsen, altsaa nogle Kroner mere end i Jernindustrien.

Forøvrigt skete der i 1929 det i Overenskomstforholdet mellem Karetmagersammenslutningen og vort Forbund, at Overenskomsten for første Gang kom til at omfatte *hele Landet*, baade Provinsen og København, idet Mesterforeningernes Repræsentanter ved Forhandlingerne krævede dette med den Begrundelse, at den københavnske Mesterforening havde tilsluttet sig Karetmagersammenslutningen som en Afdeling under denne ligesom de øvrige lokale Mesterforeninger Landet over.

Det viste sig imidlertid, at den venskabelige Forbindelse mellem Karetmagermesterforeningen i København og Karetmagersammenslutningen kun var af forbigaaende Karakter. I Løbet af et Par Aar brød den »mesterlige« Enhedsfront ynkeligt sammen, idet en halv Snes københavnske Mestre skilte sig ud og dannede en ny Forening under Navn af »Karetmagermesterforeningen af 1931« med Tilslutning til Dansk Arbejdsgiverforening og placeret under Jernindustriens Sammenslutning.

Over for de i den gamle københavnske Mesterforening tilbageblevne Mestre, blev der af den nye Organisation paa forskellig Vis øvet et saadant Pres, at disse blev tvunget til at opgive Medlems-

skabet i Karetmagersammenslutningen, hvilket definitivt skete med Udgangen af Aaret 1932, efter at der i Begyndelsen af Aaret var sket en Sammensmeltning af de to københavnske Foreninger til en ny Organisation med det uhyrligt lange Navn: Karetmagermesterforeningen for København og Omegn, Dansk Karrosserifabrikantforening og med Medlemsskab i Arbejdsgiverforeningen og Jernindustriens Sammenslutning.

Bistaaet af Jernindustriens Sammenslutning bestræbte den nye Mesterforening sig for at løsgøre sig fra den med Karetmagersammenslutningen gældende Landsoverenskomst med tilhørende Akkordprisliste og stillede Krav om, at den mellem Jernindustriens Sammenslutning og Dansk Karetmagerforbund gældende Overenskomst skulde gælde ogsaa for Medlemmer af Karetmagermesterforeningen af 1931, hvad Forbundet selvfølgelig ikke kunde gaa ind paa.

Da Enighed herom var uopnaaelig, skete der Indberetning til Forligsinstitutionen, der stillede et Mæglingsforslag gaaende ud paa, at Landsoverenskomsten i Karetmagerfaget fremdeles skulde være gældende i København, dog med Undtagelse af Bestemmelsen i denne om Afspadsering af Overarbejde, hvilket Forslag ogsaa Mesterforeningen vedtog.

— — —

Selv om det maa siges at være et Overgreb mod Begivenhedernes kronologiske Rækkefølge, skal det dog i dette Afsnit nævnes, at der i 1938 i Kraft af Arbejdernes politiske Indflydelse paa Rigsdagen igennem Socialdemokratiet gennemførtes en *Lov om Ferie med Løn*, hvorefter Ferien fremtidigt skulde udgøre 12 Arbejdsdage i Stedet for 6, og Ferielønnen beregnes med 4 pCt. af den udbetalte Arbejdsløn i Stedet for som tidligere 2 pCt.

Ferielovens Gennemførelse er et af mange Eksempler paa, at Arbejderne ikke kan være uinteresseret i, hvilken Magtstilling Socialdemokratiet indtager i Rigsdagen. Det var ikke dengang muligt ad faglig Vej at naa til en Forbedring af Ferieordningen; den maatte fremmes ad politisk Vej, og den politiske Løsning i 1938 blev kun mulig, fordi Arbejderne enigt sluttede op om Socialdemokratiet.

ARBEJDSFREDEN SIKRET VED LOVBUD

En økonomisk Verdenskrise satte i Begyndelsen af 1930'erne ind med voldsom Kraft. Praktisk talt Alverden fik nu at føle, hvad en tøjlesløs Kapitalisme kan udvikle sig til. »Kræfternes frie Spil«, denne Liberalismens lovpriste Patentmedicin, manifesterede for Alvor sine Velsignelser. Heldigvis dog paa en saadan Maade, at det vil vare meget længe, før man fæstner sin Lid til, at det er Vejen frem til Orden og Plan i Samfundshusholdningen.

Naturligvis blev ogsaa hele det danske Erhvervsliv draget med ind i Krisen og fik dens Virkninger at føle, hvilket bl. a. gav sig til Kende paa den Maade, at Arbejdsløsheden, som i 1930 var paa gennemsnitlig 13,7 pCt., i 1931 steg til 17,9 pCt. og i 1932 naaede helt op paa 31,7 pCt. I Karetmagerfaget var Arbejdsløsheden endog oppe paa *36,9 pCt.* i 1932—33.

Allerede længe forud kunde det anes, at 1932 vilde blive et yderst vanskeligt Aar, og De samvirkende Fagforbund henstillede derfor med Begrundelse i de ved Krisevirkninger og de uligevægtige Valutaforhold herskende usikre Tilstande at udskyde Overenskomsternes Opsigelsestermin, hvilket Arbejdsgiverforeningen gav sin Tilslutning til. Til Trods for denne Udsættelse lykkedes det ikke at naa til Enighed, og Overenskomsterne maatte derfor nødvendigvis opsiges. Situationen tegnede sig dog meget stilfærdig, og der syntes at være Udsigt til en fredelig Løsning.

Men det skulde snart ændre sig. Arbejdsgiverforeningen varslede *Lockout* og stillede samtidig med andet Lockoutvarsel Krav om 20 pCt.s Lønreduktioner, Genindførelse af Lønregulering efter Pristallet, 3-aarige Overenskomster og fælles Udløbstid den 1. Januar for alle Overenskomster.

Efter at have orienteret sig om Parternes Stilling maatte Forligsinstitutionen meddele, at man fandt Parterne staaende hinanden saa fjernt, at det vilde være ørkesløst at stille Mæglingsforslag. Der var saaledes ikke længere ret megen Udsigt til at undgaa den varslede Lockout.

Paa Foranledning af Statsminister *Th. Stauning* optoges dog paany Forhandlinger, hvorefter Forligsinstitutionen stillede Forslag om, at samtlige Overenskomster skulde forlænges uden Ændringer et Aar fra deres Udløbstid.

Dette Forslag vedtoges saavel af de interesserede Fagforbund som af Arbejdsgiverforeningen, og dermed var Arbejdsfreden sikret indtil Februar 1933 til uvurderlig Gavn for det danske Samfund som Helhed og vel ikke mindst for Arbejderklassen.

*

Det gennemsnitlige Antal arbejdsløse i 1932—33 laa omkring 100.000, og Arbejdsgiverforeningens Ledelse var hensynsløs nok til paany at fremføre det 20 pCt.s Lønreduktionskrav, som man ved Forliget i 1932 havde maattet henlægge.

Arbejdsgiverne regnede aabenbart med, at den aarelange og omfattende Arbejdsløshed havde udmarvet Arbejderklassen, saa det nu maatte kunne lykkes de gæve Sultens Riddere at tilføje denne og dens Organisationer et føleligt Tilbageslag.

Men d'Herrer gjorde Regning uden Vært. De undervurderede Arbejderbevægelsens politiske Styrke og Statsminister *Staunings* rige Forhandlingsevner, der saa ofte er kommet de danske Arbejdere til gode, og som nu gav sig Udslag i, at den socialdemokratisk-radikale Regering som Led i et politisk Forlig med Partiet Venstre — det saakaldte »Kanslergadeforlig«, hvori bl. a. ogsaa indgik Gennemførelsen af Socialreformen — fik gennemført en *Lov om Forbud mod Arbejdsstandsninger* et Aar frem i Tiden.

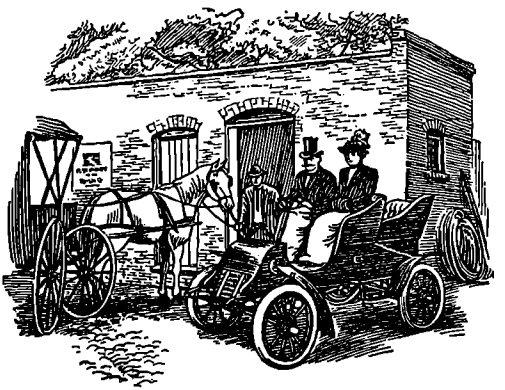
Denne hidtil uanvendte Metode til Udløsning af en Overenskomstsituation blev naturligt nok mødt med stærkt delte Meninger i begge Lejre. Reelt set kan der dog ikke være Tvivl om, at den lovmæssigt sikrede Arbejdsfred var til Arbejdernes Fordel, og at Forbudet mod Arbejdsstandsninger — hvilket i første Række vilde sige: Forbud mod Lockout — maa karakteriseres som en af en handlekraftig og ansvarsbevidst Regering og Rigsdag udøvet saare betimelig Handling i en under ekstraordinært vanskelige Forhold for Land og Folk kritisk og faretruende Situation.

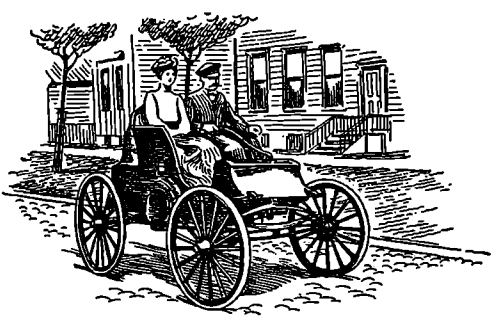
FORLIGSMANDSLOVEN

Foruden Forbud mod Arbejdsstandsninger i et Aar indeholdt Lockoutloven af 1933 den Bestemmelse, at der under Statsministerens Ledelse skulde nedsættes et Udvalg, som skulde »foretage en



Dr. Carlos Booths Automobil
fra 1896





I Midten:
Cadillac, 1902

*

Den første Buick,
Detroit 1902

Gennemgang af de bestaaende Love og Regler for Bilæggelse af Arbejdsstridigheder og tilvejebringe Forslag til Forelæggelse i Rigsdagen, hvorved Samfundets Interesser under Konflikter vedrørende Arbejdsforhold paa behørig Maade sikres.«

Dermed var der rørt ved et af de mest omdiskuterede Spørgsmaal inden for de faglige Organisationer: Urafstemning eller kompetent Forsamling?

Hvor meget det end maa beklages, var det saadan, at Urafstemningens Fortræffelighed havde faaet et alvorligt Grundskud ved, at en alt for ringe Part af de direkte implicerede deltog i disse Afstemninger, ligesom der ofte sporedes Brist paa Ansvarsfølelsen hos en Del af dem, som afgav deres Stemme.

Urafstemningen virker selvsagt først efter sin Hensigt, naar et virkeligt Flertal af den Gruppe, den omfatter, deltager deri. I modsat Fald giver den et forvrænget Billede af den egentlige Stemning og udsætter de Organisationer, der er forpligtet til at følge dens Udfald, for unødig Risiko.

Forligsmandsloven af 18. Januar 1934 var et Forsøg paa at befri saavel Organisationerne som Erhvervslivet for den Risiko, Urafstemningen indebærer. Et Par enkelte Citater fra selve Loven vil være tilstrækkelige til at belyse dens Tendens:

§ 8.

Naar der foreligger en Konfliktsituation, omfattende flere Fag, og Forligsmanden skønner, at denne kun kan løses under eet, kan han i de af ham til Konfliktsituationens samlede Løsning stillede Mæglingsforslag bestemme, at disse delvis eller fuldtud skal betragtes som en Helhed, uanset hvorledes de Fag, der er inddraget i Konflikten, er organiseret (som selvstændige Fagforeninger, Fagforbund eller Arbejdsgiverorganisationer eller indordnede som Medlemmer af en Sammenslutning af Fagforeninger, Fagforbund eller Arbejdsgiverorganisationer).

Til Afgørelse af, om et saadant Mæglingsforslag er vedtaget eller forkastet, kan Forligsmanden forlange, at der skal foretages en Sammenlægning af Resultaterne for de forskellige inddragne Fag, og de stillede Forslag skal da betragtes som vedtaget, hvis der som Helhed foreligger et Flertal for Vedtagelsen. Ved Udregningen heraf skal i Tilfælde af Urafstemning denne lægges til

Grund, medens, hvor Afgørelsen er truffet af kompetent Forsamling, Afstemningen inden for denne skal benyttes som Fordelingsgrundlag ... ...

Reglerne i Forligsmandslovens § 7 gaar i Hovedtrækkene ud paa, at hvis Stemmedeltagelsen ikke udgør 25 pCt. af de stemmeberettigede Medlemmer, er Forslaget uden videre vedtaget. Hvis Stemmedeltagelsen er under 75 pCt., kræves en Overvægt af Nej-Stemmer — d. v. s. mere end Halvdelen af de afgivne Stemmer — for at et Forslag kan forkastes, idet der i saa Fald skal opnaas en Slags »Tillægsprocent« paa Nej-Stemmerne.

Loven er i Marts 1940 blevet ændret derhen, at en dertil kompetent Forsamling, saafremt Stemmedeltagelsen ved Urafstemning er under 75 pCt., kan træffe en Stemmeafgørelse for de resterende Stemmer op til 75 pCt.

Forligsmandsloven frembyder saaledes et Værn mod, at Samfundet kastes ud i en oprivende Arbejdskamp, uden at der er tvingende Grunde dertil, og uden at det er et almindeligt Ønske blandt Flertallet af Organisationernes Medlemmer.

*

Som en naturlig Konsekvens af Forligsmandslovens Gennemførelse og som Følge af, at de forskellige Former for Afstemninger i Forbundene medførte en Uensartethed, der kunde foranledige Kritik af Enderesultaterne, optog man Spørgsmaalet om ensartede Afstemningsregler for Forbund, tilsluttet De samvirkende Fagforbund.

Resultatet blev Vedtagelsen af *»Regler for Fællesafstemninger over Overenskomstforslag«*, der betød et yderligere Skridt i Retning af samlet Optræden i Overenskomstsituationer.

Disse Reglers Punkt 5, som bestemte, at der forud for Overenskomsternes Opsigelsestid skulde afholdes et Møde for Organisationernes Repræsentanter, hvor en Drøftelse af den almindelige Overenskomstsituation skulde finde Sted, blev i 1939 udbygget i Form af mere udformede *Samarbejdsregler*.

Paa Basis af disse Regler er der ved hver Overenskomstsituation i de senere Aar afholdt Samarbejdsmøder under Medvirken af De samvirkende Fagforbund, og disse Møder har vist sig at være til stor Gavn for Organisationernes fælles Interesser.

LOCKOUTEN I 1936

Indtil 1936 var der ikke siden Lockouten i 1925 forekommet nogen større Arbejdskamp, skønt der flere Gange — bl. a. ogsaa i 1934 og 1935 — havde været Optræk dertil.

Ved Indledningen til Overenskomstsituationen i 1936 berettigede Forholdene egentlig til Forventning om en fredelig Udgang. Hovedorganisationerne enedes om Udsættelse af Opsigelsesfristerne for derved at give bedre Tid til grundige Forhandlinger i Underorganisationerne. Konjunkturstigning og gode Udbytter for Erhvervene var haandgribelige Kendsgerninger, der i Forbindelse med Vareprisernes Stigning fuldgyldigt motiverede Arbejdernes Krav om Tillæg til de laveste Lønninger.

Alligevel kom det i 1936 til en Storkamp, som med Hensyn til Antallet af konfliktberørte overgik alle tidligere, men en Kamp, der var saa fuldkommen blottet for reel Basis, at den paa Forhaand var dømt til i alle Kredse af Samfundet, lige bortset fra Arbejdsgivernes snævreste Ledelse, at blive upopulær.

I ganske enkelte Fag naaede man til Enighed ved Forhandlinger i Underorganisationerne, men ethvert Forhold, hvor Lønkrav fremsattes og fastholdtes, bristede Forhandlingerne, og paa samme Maade gik det ved de senere Forhandlinger under Hovedorganisationernes Medvirken.

For at understrege, at Modstanden skulde opfattes alvorligt, udsendte Arbejdsgiverforeningen Varsel om Lockout, hvilket blev besvaret af De samvirkende Fagforbund med Strejkevarsel.

Forligsinstitutionen tog Affære, men fandt ikke ved Forhandlingerne med Parterne noget Grundlag for Fremsættelse af Mæglingsforslag, og den 22. Februar 1936 ved Arbejdstids Ophør stængedes Fabrikker og Værksteder for over 100.000 Arbejdere. *Storlockouten var en Kendsgerning!*

Da Lockouten havde varet i et Par Uger, gjorde Forligsinstitutionen et nyt Forsøg paa at finde en Løsning, og efter endnu otte Dages Forhandlinger fremsattes den 17. Marts et Mæglingsforslag til Bilæggelse af Konflikten og Fornyelse af de opsagte Overenskomster.

Mæglingsforslaget imødekom Arbejdernes Hovedkrav om en Forbedring af de lavest lønnede Arbejderes Kaar i Form af Tillæg

til Timelønninger og Akkordsatser, ligesom Bestemmelsen om Sommerferie med Løn indførtes i nogle Overenskomster, der ikke forud indeholdt Feriebestemmelser.

Da Afstemningsresultaterne forelaa, viste det sig imidlertid, at mens Mæglingsforslagets ene Afsnit: Forhandlingsreglerne, var vedtaget af begge Parter, var Forslaget iøvrigt vedtaget af Arbejderne, men forkastet af Arbejdsgiverne.

Muligheden for en maanedlang og muligvis udvidet Kamp var nu foreliggende. Regeringen mente dog ikke at kunne lade Arbejdsgivernes ansvarsløse Handlemaade være enebestemmende, da Samfundet som Helhed og Landets Erhvervsliv derved vilde blive paaført Vanskeligheder og Tab af uoverskueligt Omfang, og den fremsatte da et Lovforslag om Ophævelse af Konflikten og Stadfæstelse af Mæglingsforslagets Vilkaar for Overenskomsternes Forlængelse.

Arbejdet blev nu, som Loven bød, genoptaget den 30. Marts, og efter at de i Loven foreskrevne Udvalgsforhandlinger var afsluttede uden Resultat, traadte Voldgiftsretten i Virksomhed og afsagde sine Kendelser, der dog saa godt som helt igennem gik ud paa Stadfæstelse af Mæglingsforslagene.

Lockouten i 1936, der saaledes ved Voldgiftsloven begrænsedes til fem Ugers Varighed, blev et for Arbejdsgiverne helt igennem tvivlsomt Foretagende. Med lidt større Forhandlingsvilje turde det have været muligt uden Kamp at være naaet frem til nogenlunde samme Fornyelsesvilkaar, som der nu maatte baade Forligsmægling og Lovgivning til for at tilvejebringe.

Det var ikke noget stort Antal af vort Forbunds Medlemmer, Arbejdsgiverne kunde udsmide ved Lockoutens Ikrafttræden, 80 ialt og deraf Halvdelen fra »Scandia« i Randers.

Ogsaa de københavnske Mestre agerede straks med i Udsmidningen med det formidable Resultat, at 12 Virksomheder kunde udelukke 37 Svende. Denne Udsmidning blev dog i Løbet af et Par Dage annulleret som Følge af Protest fra vort Forbund, der af principielle Grunde maatte protestere, idet Lockoutvarslerne ikke omfattede dette Overenskomstomraade. De københavnske Mestre maatte opgive Rollen som Lockout-Herrer og omgaaende genantage de udelukkede Svende.

Ved Vedtagelsen af Mæglingsforslaget og efterfølgende Voldgiftskendelse forlængedes den af Forbundet opsagte Overenskomst

med Jernindustriens Sammenslutning og den af Arbejdsgiverne opsagte Overenskomst med Karetmagermesterforeningen for København og Omegn til 1. Marts 1937 med en enkelt Ændring i vor Favør til Tillidsmandsbestemmelserne i førstnævnte Overenskomst.

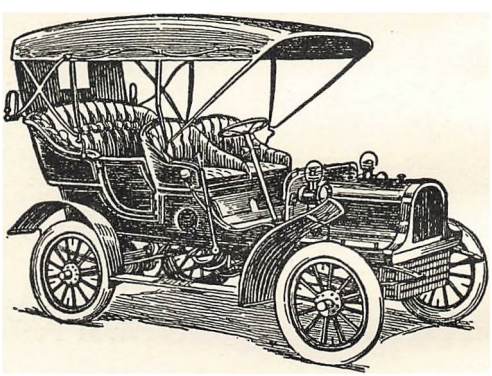
*

Som foran nævnt vedtog begge Parter den Del af Mæglingsforslaget, der indeholdt de *nye Forhandlingsregler*, og hvorefter Overenskomststoffet i saa vidt Omfang, som det er praktisk gennemførligt, skal søges forenklet ved Fællesoverenskomster, ligesom alle Overenskomster skal udløbe 1. Marts. Endvidere skal fleraarige Overenskomster tilstræbes, dog saaledes at et nærmere bestemt Udsving i Prisniveauet berettiger til Opsigelse tidligere end fastsat.

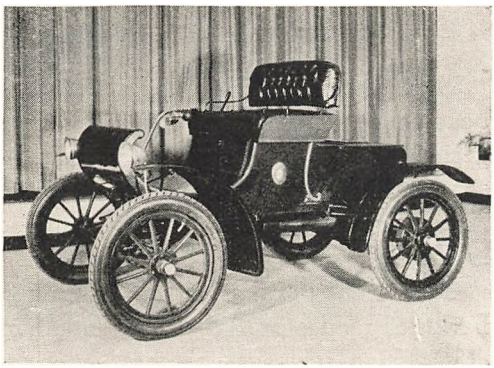
Reglerne for, hvilke Fremgangsmaader der skal benyttes ved Overenskomstforhandlingerne, gaar i Hovedsagen ud paa, at der dels skal søges opnaaet Enighed om ny Overenskomst, uden at der præsteres Opsigelse, og dels at visse Uoverensstemmelser kan drages ud af Forhandlingerne og afgøres ved Voldgift.

Den tidligere anvendte Fremgangsmaade for Opsigelse blev saaledes ændret, idet der efter de nye Regler i Stedet for Opsigelse tre Maaneder før Udløbet nu skal fremsendes konkret affattede Forslag til Ændringer i Overenskomsten inden 1. December.

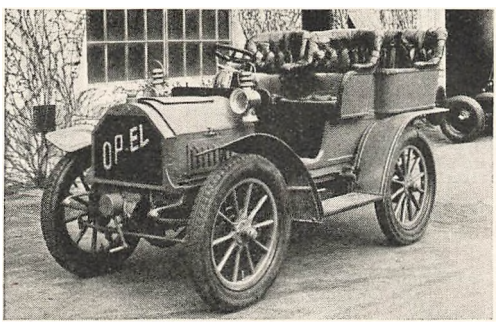
Denne Fremsendelse af Ændringsforslag er altsaa det første og nødvendige Varsel om, at man ikke ønsker Overenskomsten forlænget uændret. Betingelsen for, at en Overenskomst kan opsiges og udløbe, vil herefter altid være, at der inden 1. December er fremsendt Forslag til Ændringer.



Buick, Model 1904



Oldsmobile, Model fra omkr. 1900



Opel, Model 1902



Coupé - Facon 1905

FORBUD MOD OVERARBEJDE

Ønsket om at faa Overarbejdet afskaffet har altid ligget Fagbevægelsen stærkt paa Sinde, og noget af det første, Fagforeningerne beskæftigede sig med, var at faa gennemført Aftaler om en saa høj Betaling for Overarbejde, at det ikke kunde lønne sig for Arbejdsgiverne at lade Arbejde udføre uden for den normale Arbejdstid.

Overarbejdets skadelige Virkninger gjorde sig især gældende i Perioder med stor Arbejdsløshed, hvorfor Bestræbelserne for dets Afskaffelse selvsagt var mest energiske under saadanne Forhold.

Paa et vist Tidspunkt i Slutningen af 1920-erne greb Karetmagernes Fagforening i København endog til et saa drastisk Middel som et generelt Forbud mod Overarbejde inden for Afdelingens Omraade.

Beslutningen herom blev taget paa Afdelingens Generalforsamling den 26. April 1927 og udformedes i en saalydende Resolution:

»Foranlediget af den vedvarende store Arbejdsløshed i Karetmagerfaget vedtager Generalforsamlingen, at Overarbejde kun kan finde Sted efter forudgaaende Anmeldelse for Bestyrelsen og med dennes Sanktion.

Denne Vedtagelse gælder samtlige Arbejdspladser, hvor der beskæftiges Medlemmer af Karetmagernes Fagforening.«

Forbundskongressen i 1928 beskæftigede sig ligeledes med Spørgsmaalet og fordømte skarpt alle dem, der tilsidesatte de mest elementære solidariske Forpligtelser og hæmningsløst arbejdede ud over de overenskomstmæssigt fastsatte 8 Timer i en Tid, hvor saa mange Kolleger maatte friste den arbejdsløses triste Tilværelse.

Med Loven af 7. Maj 1937 om *Forbud mod Overarbejde* blev saaledes et gammelt Krav opfyldt, som Fagbevægelsen gennem mange Aar havde kæmpet for, men som den ikke havde været i Stand til at gennemføre ved egen Kraft.

Den politiske Magtstilling i Rigsdagen efter Flertalsskiftet i Landstinget i 1936 gjorde det imidlertid muligt ad Lovgivningens Vej at sætte Kravet igennem.

Overarbejdslovens Bestemmelser indebærer, at alt Overarbejde, hvorved forstaas Arbejde ud over den Tid, som ifølge Overenskomst udgør den normale Arbejdstid, er forbudt.



Kongressen 1937 i København

Der er dog givet visse Undtagelser, men saaledes at det Antal Timer, der i Henhold til Undtagelsesbestemmelserne udføres som Overarbejde, skal udlignes ved Afspadsering af et tilsvarende Antal Arbejdstimer inden for den normale Arbejdstid.

Loven blev til at begynde med mødt med en Del Modstand og Mistillid af de Arbejdere, som maatte se noget af deres Fortjeneste glide fra sig; men denne Modstand ophørte, saa snart de utilfredse fik Lovens Indhold og Hensigt forklaret, og det gik op for dem, at deres arbejdsløse Kammerater som Følge af Overarbejdslovens Bestemmelser blev draget med ind i Produktionen.

Selv om der ikke for vort Fags Vedkommende kan paapeges konkrete Tilfælde, hvor nogen Antagelse af mere Arbejdskraft er forekommet paa Grund af Loven, vil det ikke kunne bestrides, at Loven gennem sine Bestemmelser har medvirket til at nedsætte Arbejdsløsheden.

KONGRESSEN ERKENDER ...

Megen Kraft er i Aarenes Løb ofret paa Gennemførelsen af Akkordaflønning i videst muligt Omfang og paa at gennemføre og fastholde en obligatorisk Akkordprisliste for hele Landet.

Hensigten hermed var ikke blot at højne de Kollegers Løn, som udelukkende eller fortrinsvis var beskæftiget ved Akkordarbejde, men i lige saa høj Grad at benytte Akkordprislisten som Løftestang for de personlige Timelønninger, og det er tilfulde erkendt, at den har været til stor Gavn i saa Henseende.

Men som det er gaaet med saa mange andre af de Formaal, den faglige Bevægelse stillede sig i gamle Dage, saadan gik det til sidst den obligatoriske Akkordprisliste: den overlevede sig selv. Omsider havde den opfyldt sin Mission, og den maatte derfor endelig afskrives som et Rudiment fra en svunden Periode i Karetmagernes organisatoriske Tilværelse.

Beslutningen herom blev taget paa Forbundets 15. ordinære Kongres i København 1937, der efter en indgaaende Drøftelse af Fagets Overenskomstforhold i Privatindustrien og herunder navnlig Akkordspørgsmaalet, vedtog en saalydende Udtalelse:

»Kongressen erkender, at en landsomfattende Akkordprisliste næppe lader sig opretholde paa Grund af Forskellighederne i Værkstedsforhold, tekniske Hjælpemidler og den kvalitative Udførelse af Arbejdet. Det overlades derfor den kommende Hovedbestyrelse at søge vore Lønforhold ændret paa dette Omraade i de betræffende Overenskomster (Karetmagermestrene), idet Kongressen dog fastslaar, at Akkordprincippet bør fastholdes.«

Denne Vedtagelses Direktiver i Forbindelse med Kongressens Drøftelser blev retningsvisende for de Overenskomstforslag, som blev stillet af Forbundet til vore Arbejdsgivere med Henblik paa Overenskomstsituationens Løsning i 1938.

Resultatet blev — som det er Forbundets Medlemmer bekendt — at der med Jernindustriens Sammenslutning oprettedes *to* Overenskomster: en *Minimallønsoverenskomst* for det Omraade, hvor denne hidtil havde været gældende, nemlig »Scandia«, De forenede Automobilfabrikker, Privatbaneselskaberne og Landbrugsmaskinfabrikkerne samt eventuelle lignende senere tilkommende Virksomheder, og en *Normallønsoverenskomst* for alle øvrige Virksomheder under Jernindustriens Sammenslutning, mens Privatindustrien iøvrigt, bortset fra forskellige specielle Enkeltvirksomheder, fortsat skulde omfattes af Landsoverenskomsten med Karetmagersammen-

slutningen. — Vi fik saaledes fra 1938 hele tre Landsoverenskomster inden for vort Fag.

Normallønsoverenskomsten traadte i Kraft den 1. Marts 1938, og samtidig forhøjedes alle bestaaende Lønninger under dens Gyldighedsperiode med 5 pCt. *Minimallønsoverenskomsten* blev ved Parternes Vedtagelse af Forligsinstitutionens Mæglingsforslag i 1938 fornyet med den Ændring, at samtlige Lønninger under denne Overenskomsts Omraade forhøjedes med 6 pCt.

Begge disse Overenskomster forudsatte *Akkord i videst muligt Omfang*, men adskilte sig fra hinanden bl. a. hvad angik Lønningsmaaden ved Mangel paa Enighed om Akkordpris. Navnlig og principielt gjorde Forskellen sig dog gældende med Hensyn til det timebetalte Lønarbejde.

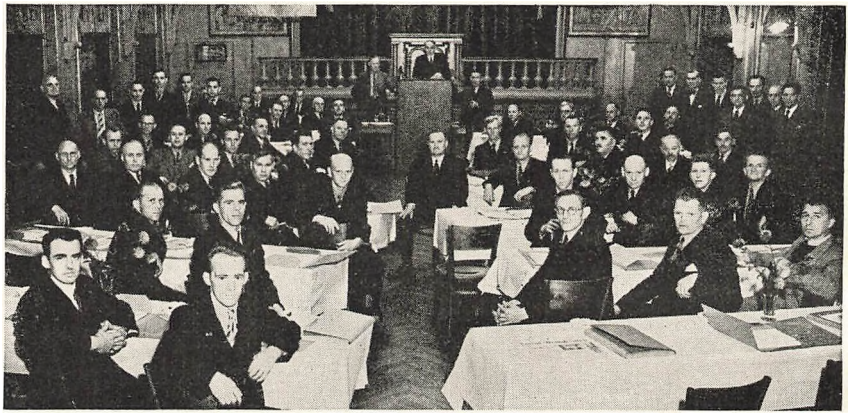
Ligeledes i Foraaret 1938 afsluttedes en helt ny og fra den tidligere gældende betydeligt afvigende Overenskomst med Karetmagersammenslutningen, hvis væsentligste Forskel fra den forud gældende var Ophævelsen af den obligatoriske Akkordprisliste.

Samtidig med den nye Overenskomsts Ikrafttræden gennemførtes en i denne fastsat almindelig Lønforhøjelse paa 5 pCt. Iøvrigt var Overenskomsten af samme Art og Ordlyd som Normallønsoverenskomsten i Jernindustrien, dog med visse Afvigelser fra denne i Bestemmelserne om Overarbejde, Timeløn og Ferie.

I den nye Overenskomst bibeholdtes Bestemmelsen om, at Karetmagersammenslutningens Medlemmer ikke maatte beskæftige uorganiserede Svende, og at Forbundets Medlemmer var pligtige at haandhæve Overenskomsten ogsaa over for uorganiserede Mestre.

Da Overenskomsterne af 1938 med Jernindustriens Sammenslutning og Karetmagersammenslutningen i det væsentlige har Gyldighed endnu uden andre end de af Krigsforholdene nødvendiggjorte Ændringer, vil en nærmere Omtale af deres Indhold være uden nævneværdig Interesse i denne Forbindelse. Deres Bestemmelser er Medlemmerne tilstrækkelig bekendt fra Praksis.

Derimod kan der være Grund til at understrege, at Lønbevægelsen i 1938 omfattede saa godt som alle Forbundets Medlemmer, og at de indgaaede nye Overenskomster var ensbetydende med en pæn Lønfremgang for praktisk talt alle organiserede Karetmagersvende i Landet.



Kongressen 1941 i København

KRIG OG TYSK BESÆTTELSE

Af den faglige Udvikling i Danmark efter Krigsudbrudet den 1. September 1939 er det endnu for tidligt at foretage en historisk Bedømmelse. For at fuldstændiggøre Billedet af de faglige Begivenheder, som er forekommet i de 50 Aar, Dansk Karetmagerforbund har bestaaet, skal dog hidsættes et kort Resumé og nogle Kommentarer til de vigtigste Hændelser under den anden Verdenskrig paa det faglige Omraade herhjemme.

Et af de Problemer, Krigen rejste for dansk Fagbevægelse, var at beskytte Arbejderne mod en ublu Udnyttelse af Krigssituationen til Spekulation og Varefordyrelse. Man erindrede sig Tilstandene under Verdenskrigen 1914—18, da der gik to—tre Aar, inden Arbejderne fik Lønningerne reguleret efter Prisudviklingen og overhovedet fik Dækning for en Del af de forøgede Udgifter.

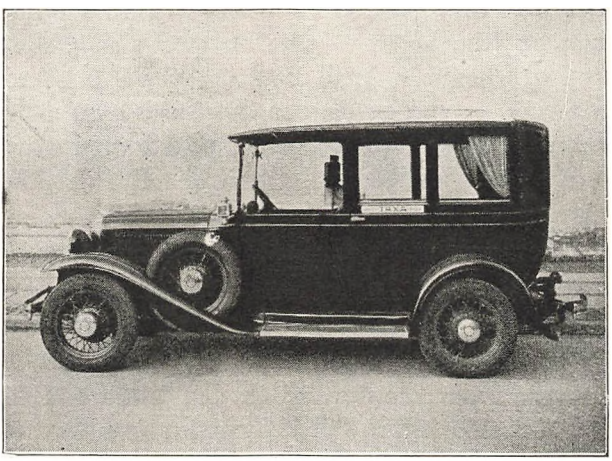
Selv om man fuldt ud var paa det rene med, at en umiddelbar Sammenligning mellem denne Krig og den foregaaende ikke var mulig, var man paa den anden Side klar over, at Prisstigninger ogsaa denne Gang vilde vise sig.

Spørgsmaalet om Lønregulering blev derfor bragt paa Tale ved et Møde den 15. September 1939 mellem de to Hovedorganisationers Forretningsudvalg. Der blev nedsat et Udvalg, som senere fremkom

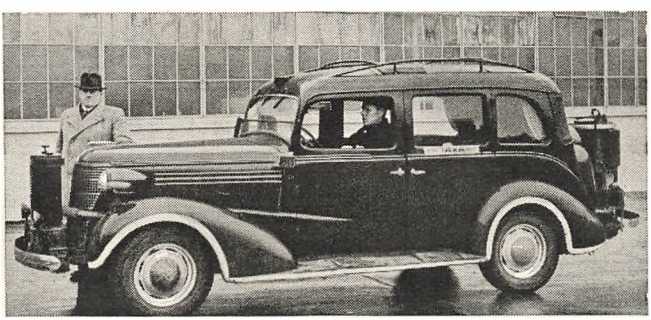
Københavnske Taxa-Drosker



Fra 1910



Model 1920



Model 1945

med et Forslag til Lønregulering, der med stort Flertal vedtoges saavel af Arbejdere som Arbejdsgivere.

Forslagets Hovedindhold var, at der skulde gives fuld Lønudligning hver tredie Maaned i Henhold til det officielle Pristal. Dyrtidsreguleringen skulde ske ensartet for alle mandlige Arbejdere med 0,85 Øre pr. Time for hvert Point, Pristallet viste Udsving. Dertil kom en Forlængelse af Overenskomsternes Gyldighed indtil 1. Marts 1941.

Den automatiske Lønregulering traadte straks i Funktion, idet baade Pristallet for Oktober 1939 og for Januar 1940 viste Stigninger, som berettigede Arbejderne til Dyrtidstillæg paa henholdsvis 5,10 Øre og 11,05 Øre, ialt 16,15 Øre pr. Time.

Da Pristallet for April 1940 blev offentliggjort, rejstes der imidlertid en vældig Storm mod Lønreguleringen, som man fra arbejderfjendsk Hold paastod vilde føre til Inflation og mange andre Ulykker, og Rigsdagen — som nu efter den tyske militære Besættelse af Landet den 9. April 1940 var blevet udstyret med en Samlingsregering — vedtog da den 30. April 1940, at Overenskomsten om Lønregulering efter Pristallet skulde sættes ud af Kraft, hvorved Tillægget i Henhold til Aprilpristallet (12,75 Øre pr. Time) blev annulleret fra og med første Uge i Juni.

Der gennemførtes med andre Ord et *Lønstop*. Venstre havde med den for dette Parti særegne Venlighed over for Arbejderne krævet, at hele Lønreguleringen skulde bortfalde og Lønningerne bringes ned til, hvad de var, *før* Dyrtidsordningen traadte i Kraft!

Loven om Lønstop udløb den 1. Marts 1941, dog uden at man derfor vendte tilbage til Overenskomsternes Reguleringsbestemmelser, og umiddelbart efter fremkom Arbejds- og Forligsnævnets Kendelse af 4. Marts, hvorved det førnævnte Dyrtidstillæg paa 16,15 Øre pr. Time blev tillagt 18 Øre, saaledes at det fra 1. Marts 1941 udgjorde 34,15 Øre pr. Time for voksne mandlige Arbejdere.

Ved en Tillægslov af 23. September 1940 gennemførtes desuden som en vis Kompensation for de af en ny Kornordning affødte Prisstigninger et ekstra Dyrtidstillæg, der for voksne Arbejdere udgjorde 6,25 Øre pr. Time eller 3,00 Kr. pr. Uge. Partiet Venstre betingede sig imidlertid, at Tillægget ikke maatte udbetales til Arbejdere med Lønninger paa over 80 Kr. pr. Uge.

Samtidig med Lønstoploven vedtoges en *Lov om Priskontrol* med det Formaal at holde Priserne nede. Det viste sig dog ret hurtigt, at dette Formaal ikke blev naaet, idet Prisstigningerne fortsatte.

En anden af de ni Kriselove, som gennemførtes den 30. Maj 1940, var *Arbejdsfordelingsloven*, der ganske vist opfyldte sin Hensigt at fordele de forhaandenværende Arbejdsmuligheder mellem det størst mulige Antal Arbejdere og derved nedbragte Arbejdsløsheden, men som tillige forringede Indtægterne for de Arbejdere, der ramtes af Lovens Bestemmelser og maatte nøjes med en til Arbejdsløshedsunderstøttelsen svarende Godtgørelse for tabt Arbejdsfortjeneste ved Arbejdsfordeling til Erstatning for deres normale Løn.

En anden Ulempe ved Arbejdsfordelingsloven var, at Midlerne til Godtgørelsen for tabt Arbejdsfortjeneste væsentligst skulde fremskaffes gennem en Lønskat, som blev paalagt alle Lønmodtagere. Denne Lønskat bortfaldt dog i 1942 ved Lovens Revision.

I Henhold til Loven blev der mellem vort Forbund og Karetmagersammenslutningen samt Jernindustriens Sammenslutning truffet Hovedaftaler om Arbejdsfordeling, paa Grundlag af hvilke der desuden efterhaanden oprettedes en Del lokale Aftaler, men noget betydeligt Omfang antog Arbejdsfordelingen ikke inden for vort Fag. Højdepunktet naaedes i Januar 1941, da 150 Medlemmer paa 53 Arbejdspladser var paa Arbejdsfordeling.

LOVEN OM ARBEJDSFORHOLD

De Begivenheder, som ved Krigen og den tyske Besættelse af Landet ramte vort Samfund, og som medførte en alvorlig Begrænsning af Landets Afsætningsmuligheder, nødvendiggjorde de mest intensive Bestræbelser for at holde Produktionslivet i Gang og skabe Beskæftigelse for det størst mulige Antal Arbejdere.

Til Løsning af denne Opgave maatte alle Samfundsklasser indstille sig paa at yde Bidrag, uanset om der vilde blive Tale om Ofre og om Ændring af Retningslinier, som hidtil havde bestaaet deres Prøve.

Ud fra denne Opfattelse optog Ledelserne for de to Hovedorganisationer, Dansk Arbejdsgiverforening og De samvirkende

Fagforbund, i Sommeren 1940 nogle Forhandlinger for om muligt at finde en Form, under hvilken de i Fællesskab kunde gøre en Indsats i denne Henseende.

Man fæstnede sig i første Linie ved, at de herskende Forhold gjorde det ønskeligt at befri Samfundet for den Fare for Produktionslivets bedst mulige Udfoldelse, som laa i Risikoen for Arbejdsstandsninger.

Dette krævede imidlertid, at der skabtes en Form, hvorunder overenskomstmæssige Spørgsmaal om Løn- og Arbejdsforhold, om hvilke Enighed ikke kunde opnaas Organisationerne imellem, kunde finde deres Afgørelse uden Anvendelse af Arbejdsstandsning som Kampmiddel, ligesom det var ønskeligt, at der blev Mulighed for at tilvejebringe Ensartethed i Regler om Løn- og Arbejdsforhold paa Omraader, hvor Vilkaarlighed hidtil havde hersket.

For at hidføre den nødvendige Samhørighed var man i Hovedorganisationerne enige om, at Arbejdsgivere og Arbejdere med fuld Bibeholdelse af deres Selvstændighed maatte indgaa i et Samarbejde med Sigte paa i Fællesskab at virke til Gavn for det arbejdende Samfunds faglige, økonomiske og sociale Interesser og til Fremme af produktionsmæssige og erhvervsmæssige Formaal.

Hovedorganisationernes Ledelser fremsendte derfor til Regeringen et Forslag til Lov om Arbejdsforhold, skabt ud fra disse Synspunkter, idet man anmodede om, at Forslaget maatte blive lovfæstet.

Ønsket om at faa gennemført en saadan Lov blev ogsaa imødekommet fra Rigsdagen, men desværre ikke paa den Maade, at det fremsendte Forslag blev gennemført. Tværtimod tør man vist roligt paastaa, at de to Hovedorganisationers Forhandlere paa visse Punkter havde svært ved at genkende deres Forslag, efter at det havde passeret Rigsdagen og den 14. September 1940 var lovfæstet.

Loven om Arbejdsforhold bestemmer, at der til Varetagelsen af faglige, økonomiske og sociale Interesser for derved at fremme Landets Produktions- og Erhvervsforhold oprettes et *Arbejds- og Forligsnævn*, bestaaende af tre Repræsentanter for hver af Hovedorganisationerne og ledet af et Formandsskab paa tre Medlemmer, udnævnt af Kongen.

Sammensætningen af Nævnet kan dog ændres, idet Nævnet ikke alene skal virke som Voldgift mellem Hovedorganisationerne, men tillige i et vist Omfang kan komme til at virke for Personer eller

Organisationer, der ikke er tilsluttet Arbejdsgiverforeningen eller De samvirkende Fagforbund. I saadanne Tilfælde kan den Part, der ikke føler sig tilstrækkeligt repræsenteret gennem Hovedorganisationens Medlemmer, kræve, at to af Nævnets Medlemmer udskydes til Fordel for to Personer, som i særlig Grad maa antages at repræsentere vedkommendes Interesser.

Uden for det overenskomstmæssige Omraade kan Nævnet træffe Afgørelse om Løn- og Arbejdsvilkaar, for saa vidt det skønnes paakrævet af Hensyn til Arbejdsforholdenes Udvikling eller for at opnaa en ønsket Tilpasning, bl. a. med Hensyn til Antallet af beskæftigede Arbejdere.

Det er ikke Tanken, at en hvilken som helst Sag, der maatte opstaa, skal føres op til Afgørelse af Nævnet. Der er derfor oprettet to Underinstanser.

For overenskomstmæssige Forhold nedsættes et *Fællesudvalg* mellem Hovedorganisationerne, som har til Opgave saa vidt muligt at tilvejebringe en forligsmæssig Løsning, og hvis dette ikke lykkes, at træffe Afgørelse i Sagen, dog saaledes at Parterne eller de Medlemmer af Fællesudvalget, der maatte være i Mindretal, har Adgang til at indbringe Sagen for Nævnet.

Den anden Underinstans vedrører Sager, hvor kollektiv Overenskomst ikke findes. Saadanne Uoverensstemmelser kan kun forelægges Nævnet direkte, hvis begge Parter er enig derom. Hvis denne Enighed ikke er til Stede, kan en af Parterne forlange Sagen forelagt for et af Den faglige Voldgiftsret nedsat *Tremandsudvalg*.

Dette Udvalg skal ikke træffe Afgørelse i Striden, men skal undersøge, om det i det givne Tilfælde er hensigtsmæssigt, at Løn- og Arbejdsforhold fastlægges gennem Voldgiftsdom. Er Udvalget af denne Opfattelse, indbringes Sagen til Nævnets Afgørelse.

Foruden disse Funktioner tillægger Loven Nævnet Beføjelse til at afgive Indstilling til Arbejdsministeren om Foranstaltninger af lovmæssig eller administrativ Karakter, der kan tjene til Fremme af de Interesser, som Hovedorganisationerne i snævert Samarbejde har ønsket at bistaa Regeringen med.

Som Følge af den Fremgangsmaade for Behandling af Uoverensstemmelser vedrørende Løn- og Arbejdsforhold, som Loven om Arbejdsforhold fastlægger, er Arbejdskamp udelukket, og Loven indeholder direkte Forbud herimod; men ingen Uoverensstemmelse

kan opstaa, uden at Parterne selv er i Stand til gennem de Organer, der er skabt ved Loven, at være direkte medvirkende ved deres Afgørelse. Dette gælder ogsaa Uoverensstemmelser, som opstaar uden for de overenskomstmæssige Omraader.

Et særligt Kapitel i Lovens Tilblivelseshistorie kan skrives om Venstres »Indsats«. Naturligvis fornægtede dette Partis Uvilje mod Arbejdernes faglige Organisationer sig heller ikke i dette Tilfælde. Følgen blev, at et Par af de Bestemmelser, som Hovedorganisationerne havde ønsket indført, udgik, mens andre ændredes.

Saaledes blev følgende Bestemmelse, som Organisationerne ansaa for særdeles betydningsfuld, ikke medtaget i Loven:

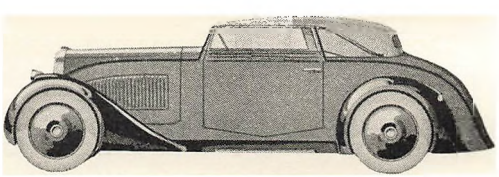
»Lønarbejdere, der hører til et Omraade, for hvilket der findes en statsanerkendt Arbejdsløshedskasse, skal, for saa vidt de opfylder Arbejdsløshedslovens Betingelser for Medlemsskab, være Medlemmer af en saadan Kasse.

Lønarbejdere, der ikke opfylder deres Pligt i saa Henseende, straffes med Bøde og er, indtil Optagelse har fundet Sted, i Trangstilfælde som Følge af Arbejdsløshed afskaaret fra at oppebære Hjælp til Underhold i Henhold til Forsorgsloven i Form af Særhjælp og Kommunehjælp uden Retsvirkninger.

Arbejdsgivere, der ikke er Medlemmer af Dansk Arbejdsgiverforening eller en anden af Ministeriet anerkendt Arbejdsgiverorganisation, skal til Arbejdsløshedsfonden betale det dobbelte af det i Arbejdsløshedslovens § 28, Stk. 2, fastsatte Bidrag.«

Loven om Arbejdsforhold er i Realiteten ensbetydende med tvungen Voldgift, og den er saaledes et Brud med Arbejderbevægelsens principielle Opfattelse af, hvorledes Uoverensstemmelser mellem Arbejdsgivere og Arbejdere bør afgøres.

Ved Bedømmelsen af Loven og dens Følgevirkninger maa man dog tage i Betragtning, hvilke Formaal den er skabt for at tjene, og erindre sig, at den er et Resultat af en unormal Tids Tilstande — »et nødvendigt Onde under de foreliggende Forhold«, som det er sagt.



Moderne Cabriolet

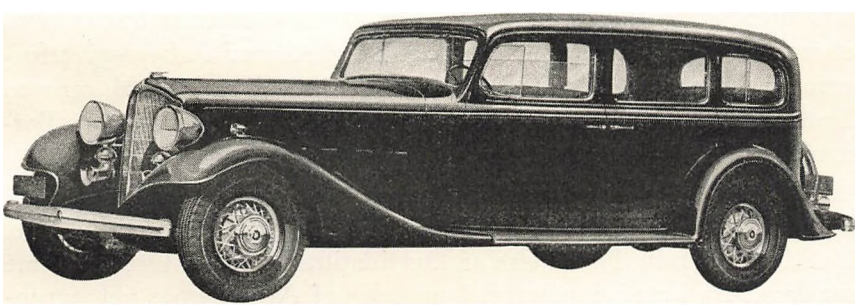
OVERENSKOMSTFORNYELSER OG DYRTIDSTILLÆG

De aarligt tilbagevendende Overenskomstsituationer har i de senere Aar formet sig, som forudsat i Loven om Arbejdsforhold og de gældende Forhandlingsregler, idet det dog bør bemærkes, at Forhandlingerne i Underorganisationerne og de fortsatte Forhandlinger under Hovedorganisationernes Medvirken kun undtagelsesvis har ført til noget Resultat, ligesom heller ikke Fællesudvalget i nævneværdig Udstrækning har haft Lejlighed til at vise sine Evner i saa Henseende.

Stik imod den egentlige Hensigt er Overenskomststoffet i Reglen havnet i Arbejds- og Forligsnævnet, der saa har maattet træffe en Afgørelse — et Forhold, som er fremkaldt af Arbejdsgiverforeningens gentagne, urimelige Afvisninger af Forhandling om Tingene.

I Foraaret 1941 udløstes Overenskomstsituationen saaledes — som allerede nævnt — med Arbejds- og Forligsnævnets Kendelse af 4. Marts, der forøgede det forud eksisterende Dyrtidstillæg paa 16,15 Øre med 18 Øre til ialt 34,15 Øre pr. Time mod, at Overenskomsterne fornyedes for et Aar frem i Tiden.

Det samme gentog sig i Foraaret 1942, da Arbejds- og Forligsnævnets Formandsskab ved Kendelse fornyede Overenskomsterne i et Aar mod en Forhøjelse af Dyrtidstillægget for mandlige Arbejdere over 23 Aar med 5 Øre til ialt 39,15 Øre pr. Time, mens alle unge Arbejdere under 23 Aar ikke fik nogen Forhøjelse.



Limousine af nyere, praktisk Model

Derimod fik Overenskomstforhandlingerne sidst paa Aaret 1942 et fra de foregaaende Aars betydeligt afvigende Forløb, idet Hovedorganisationerne enedes om at afvikle Situationen uden at gøre Brug af hele det i Forhandlingsreglerne forudsatte Forhandlingsmaskineri. I Stedet lod man det i 1939 nedsatte »Overenskomstnævn« afgøre de Spørgsmaal, som Hovedorgnisationerne maatte opgive at løse.

Der var af Fagforbundene stillet Krav om en stærkt paakrævet Forhøjelse af de lavere Lønsatser. Disse Krav, der var Forhandlingernes Hovedemne, blev kun tildels og langt fra i den Udstrækning, som det var paakrævet, imødekommet, men de Tillæg, der opnaaedes, betød dog en væsentlig Forbedring af Lønningerne for de daarligst lønnede.

Og naar man valgte at affinde sig med det ved Forhandlingerne og Overenskomstnævnets Afgørelse opnaaelige, skete det i sikker Forvisning om, at der ingen som helst Udsigt var til at opnaa gunstigere Vilkaar ved Anvendelse af Forhandlingsreglerne med Arbejds- og Forligsnævnet som sidste og afgørende Instans.

Overenskomstnævnets Afgørelse af 22. December 1942 — den saakaldte »Juleordning« — fastsatte, at samtlige Overenskomster skulde forlænges for et Aar paa Vilkaar af, at der ydedes et gradueret Tillæg af 2—7 Øre i Timen til de lavere Lønninger. For vort Fag fik Ordningen kun ringe Virkning, idet kun en enkelt Virksomhed i Provinsen aflønnede under den Grænse, som var sat for Opnaaelse af Tillæg, nemlig Kr. 1,30 pr. Time i Provinsen og Kr. 1,45 pr. Time i København.

Afgørelsen indeholdt desuden den Bestemmelse, at Krav om Ændring af det generelle Dyrtidstillæg kunde rejses i Februar 1943. I Overensstemmelse hermed fremsatte De samvirkende Fagforbund et saadant Krav, men opnaaede ikke Enighed med Arbejdsgiverforeningen. Sagen gik derefter med samme negative Udfald gennem Fællesudvalg og Arbejds- og Forligsnævn til dette Nævns Formandsskabs Afgørelse.

Denne med stærk Spænding imødesete Afgørelse faldt den 26. Februar 1943 og udløste hos Arbejderne en lige saa stærk Skuffelse, idet den tilkendte Forhøjelse af Dyrtidstillæget paa 6 Øre pr. Time saa langt fra betød den Imødekommelse af Arbejdernes velbegrundede Krav, som der var næret begrundet Forventning om. Der var

ikke med denne beskedne Forhøjelse gjort det paakrævede Indhug i den stadig øgede Forskel mellem Løn- og Prisstigningerne.

Atter i Foraaret 1944 blev de gældende Overenskomster fornyet for et Aar fremover, denne Gang ved Kendelse af 21. Februar 1944 afsagt af Formandsskabet for Arbejds- og Forligsnævnet. Det generelle Dyrtidstillæg blev i Henhold til samme Kendelse forhøjet med 5 Øre pr. Time, saaledes at det samlede generelle Dyrtidstillæg nu beløb sig til 50,15 Øre og 45,15 Øre pr. Time henholdsvis for mandlige Arbejdere over og under 23 Aar.

Formandsskabet havde ikke ved denne Afgørelse slavisk fulgt Pristallet. Der var tilkendt Arbejderne en Lønforhøjelse ud over Pristallets Udsving det foregaaende Aar, men dette til Trods gav Kendelsen ikke Lønforbedring i det Omfang, Arbejderne under Hensyntagen til alle foreliggende Forhold havde Krav paa. Og det var kun en fattig Trøst, at Arbejdsgiverforeningens Formand i en Udtalelse til Pressen bedyrede, at ogsaa han var skuffet over den afsagte Kendelse.

Desværre viste det sig ogsaa kun lidet trøsterigt, at forskellige Erhvervsorganisationer med Arbejdsgiverforeningen i Spidsen rettede Opfordring til Arbejdsgiverne om saa vidt muligt at undgaa Prisforhøjelser som Følge af Lønstigningen.

Priserne arbejdede sig stadig opad, og det gamle Mundheld om, at »de rige er blevet rigere, og de fattige er blevet fattigere«, viste sig ogsaa under denne Krig at holde Stik, omend den vilde Dans om Guldkalven under den anden Verdenskrig blev mere afdæmpet end under den første.

Formandsskabets Kendelse af 21. Februar 1944 indeholdt den Ventilbestemmelse, at Arbejds- og Forligsnævnet, saafremt en af Hovedorganisationerne i Løbet af August Maaned 1944 maatte fremsætte Begæring derom, skulde prøve Spørgsmaalet om, hvorvidt der var indtruffet saadanne Forhold, at der var Anledning til at forandre Dyrtidstillæggene.

De samvirkende Fagforbund benyttede den givne Adgang til at rejse Krav om en Lønstigning, der særlig skulde tage Hensyn til de Arbejdere, som ikke havde haft Mulighed for at faa Andel i Konjunkturstigningen.

Kravets Begrænsning til et Tillæg til de daarligst stillede Arbejdere var sket ud fra det Synspunkt, at det vilde være lettere at

trænge igennem med et saadant Krav, der paa Forhaand kunde paaregne Sympati i vide Befolkningskredse.

De samvirkende Fagforbund valgte dog ikke at indbringe Lønspørgsmaalet til Arbejds- og Forligsnævnet, som vel nok de fleste havde ventet, men søgte direkte Forhandling med Arbejdsgiverforeningen, idet man var af den Mening, at begge Parter vilde være bedst tjent med en frivillig Ordning uden om Nævnet.

Det lykkedes ogsaa at naa til Enighed om en Ordning af samme Karakter som Juleordningen i 1942, men med betydeligt højere Tillæg og langt mere omfattende end denne, nemlig 3—15 Øres Tillæg til Timelønninger fra Kr. 2,50 til Kr. 1,65 i København og fra Kr. 2,30 til Kr. 1,60 i Provinsen.

I Modsætning til Juleordningen fik denne Lønordning saavel som de i 1941, 1942, 1943 og 1944 af Arbejds- og Forligsnævnet afsagte Kendelser Virkning for praktisk talt alle vort Forbunds Medlemmer, idet alle under Dansk Arbejdsgiverforening hørende Organisationer og Enkeltvirksomheder havde Pligt til at aflønne derefter, og Karetmagersammenslutningen fulgte samme Linie, ligesom De danske Statsbaner automatisk fulgte disse Ordninger, mens de for Københavns Kommunes Vedkommende optoges i Overenskomsten.

Halvtreds Aars Virke

★

FORBUNDETS VÆKST

Dansk Karetmagerforbund bestod ved dets Stiftelse i 1895 af 6 Afdelinger, nemlig Aalborg, Aarhus, Hjørring, København, Odense og Randers, med tilsammen 161 Medlemmer.

Det stod dog Forbundets Ledelse klart, at før Organisationen kunde faa nogen virkelig Indflydelse paa Karetmagersvendenes Løn- og Arbejdsforhold, maatte man have langt flere Medlemmer i Forbundet. Gennemlæser man Forbundets Forhandlingsprotokoller for disse første Aar, vil man se, at *Agitationen* var et staaende Punkt paa Dagsordenen ved Hovedbestyrelsesmøder og Kongresser.

Tid efter anden lykkedes det at vinde fremad, selv om det ofte kostede større Anstrengelser, end Resultaterne lod ane. Megen gammel Slendrian og Uforstand maatte udryddes; mange Kolleger stod tvivlende over for Organisationens Betydning, saa længe der ikke kunde opvises haandgribelige Resultater i Form af Lønforbedringer. Ikke alle forstod, at man maatte saa, før man kunde høste.

Navnlig i Landdistrikterne og de mindre Provinsbyer, hvor der flere Steder herskede det gamle patriarkalske Forhold mellem Mester og Svend, havde vore Agitatorer stort Besvær med at vinde Kollegerne for Organisationen og faa dem til at indse, at Fagforeningen

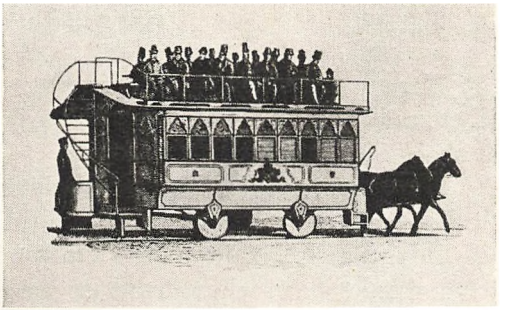
var det Instrument, der kunde skabe dem en lysere Fremtid med tryggere økonomiske Kaar og større Andel i de kulturelle Goder.

Hosstaaende Tabel over Forbundets talmæssige Udvikling tjener til at belyse i hvilket Omfang og med hvilken Hast vore Kolleger tilsluttede sig vor Organisation.

Medlemsbevægelsen i Dansk Karetmagerforbund.

Aar	Antal Afdelinger	Antal Medlemmer	Aar	Antal Afdelinger	Antal Medlemmer
1895.....	6	161	1921.....	30	989
1896.....	11	230	1922.....	30	970
1898.....	12	312	1923.....	30	967
1899.....	14	407	1924.....	31	1026
1900.....	13	423	1925.....	31	1063
1901.....	15	442	1926.....	30	1093
1902.....	15	367	1927.....	28	1116
1903.....	21	427	1928.....	28	1088
1904.....	22	438	1929.....	26	1090
1905.....	21	435	1930.....	27	1148
1906.....	19	448	1931.....	28	1223
1907.....	20	515	1932.....	28	1240
1908.....	21	575	1933.....	27	1219
1909.....	24	630	1934.....	27	1152
1910.....	21	731	1935.....	26	1117
1911.....	23	735	1936.....	26	1115
1912.....	25	788	1937.....	27	1136
1913.....	25	767	1938.....	27	1159
1914.....	26	823	1939.....	26	1163
1915.....	27	872	1940.....	25	1186
1916.....	27	902	1941.....	25	1182
1917.....	28	918	1942.....	25	1142
1918.....	29	948	1943.....	25	1151
1919.....	29	934	1944.....	25	1174
1920.....	29	936	1945.....	25	1191

Gamle københavnske
Omnibus- og Sporvognstyper



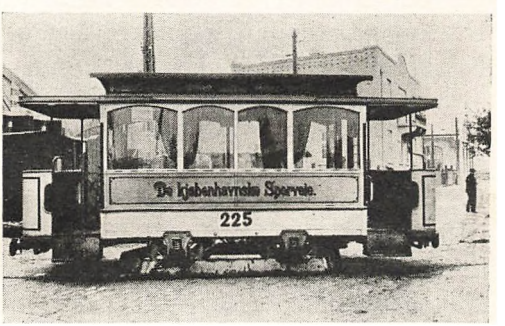
Omnibus fra 1865



Toetaget Omnibus fra 1880'erne



Omnibus fra 1895



Hestesporvogn ombygget til Bivogn

Karetmagerne har aldrig været noget revolutionært Folkefærd. Det ses blandt andet af de forholdsvis faa Konflikter, som i Tidens Løb er forekommet i vort Fag.

Desværre er den officielle Statistik over Strejker og Lockouter inden for Karetmagerfaget meget ufuldstændig og nærmest uegnet til Offentliggørelse, idet dens Oplysninger da let vil blive opfattet som absolut paalidelige, hvad de saa afgjort ikke er. Dels mangler der talmæssige Opgivelser for Omfanget af en Del af Konflikterne, og dels er flere ret vigtige Konflikter slet ikke medtaget i den officielle Statistik. Af disse Aarsager skal ogsaa de følgende Oplysninger og Ræsonnementer tages med et vist Forbehold.

Ved at sammenholde den officielle Statistiks Oversigt over Strejker og Lockouter i Karetmagerfaget og forskelligt Kildemateriale i Dansk Karetmagerforbunds Besiddelse, saasom Fagblade, Protokoller og lignende, kan man dog udlede, at der i de 50 Aar fra 1895 til 1945 er forekommet ca. 30 Konflikter, hvoraf i hvert Fald 7 ikke har omfattet over 10 Arbejdere, mens 4 har omfattet over 100 Arbejdere.

Konflikternes Varighed varierer fra henved *to Aar* og helt ned til *een Dag*. Rekorden i Varighed blev sat i Aalborg i 1897—99, hvor der som omtalt i et særligt Afsnit i dette Festskrift forekom en Strejke, der varede i ca. 22 Maaneder. Den mindst omfangsrige Konflikt var en Strejke paa P. Nordstens Maskinfabrik i Hillerød i 1913. Den omfattede 6 af Forbundets Medlemmer og varede een Dag!

I 21 Konflikter, for hvilke der foreligger tilgængelige Oplysninger om Antallet af berørte Arbejdere, har der deltaget ca. 1275 Karetmagersvende. Endvidere fremgaar det af Kilderne, at af 23 Konflikter, hvis Varighed har kunnet opspores, har de 15 været af over 3 Ugers Varighed.

De Konflikter, som har foraarsaget det største Tab af Arbejdstid, er — ordnet efter Mængden af tabt Arbejdstid — Lockouten i 1925, Lockouten i 1922, Strejken i 1916, Lockouten i 1921, Lockouten i 1899, Strejken i 1919 og Lockouten i 1936. Betragter man Tallene for samtlige Konflikter under et, fremgaar det, at der er gaaet ca. tre Gange saa mange Arbejdsdage tabt ved Lockouter som ved Strejker.

Foretager man en Sammenligning mellem den tabte Arbejdstid som Følge af Konflikter og den Tid, der er gaaet tabt paa Grund af Arbejdsløshed i Faget, kommer man til det Resultat, at Konflikterne — og da navnlig Strejkerne — kun spiller en underordnet Rolle, idet Arbejdsløsheden i Perioden 1909/10—1944/45 alene har foraarsaget Tabet af ca. 1,3 Millioner Arbejdsdage eller over 96 pCt. og Konflikterne kun rundt regnet et halvt Hundrede Tusinde tabte Arbejdsdage eller mindre end 4 pCt. af samtlige tabte Arbejdsdage.

Omkring Halvdelen af de Konflikter, som i de sidste 50 Aar er forekommet inden for vort Fags Omraade, er i kronologisk Orden omtalt foran. Der kunde være god Grund til at bringe en Omtale af flere af de resterende, saaledes Konflikterne hos Karetmagermestrene i Maribo 1908, hos Danielsen & Olsen i Varde 1910, hos P. Nordsten, Hillerød, og paa Lolland—Falster 1911, i Hjørring 1912, paa Barnevognsfabrikkerne i København 1920, hos General Motors 1926 og vel ogsaa den lidet glorværdige Strejke hos samme Firma i 1938 samt flere andre Konflikter, som de Kolleger, der har deltaget i dem og husker dem, vil have savnet nærmere Omtale af; men alt maa have sin Begrænsning, og derfor er kun de større Konflikter ofret en mere udførlig Omtale.

Og endelig er det vel ogsaa saadan, at det ikke er Konflikterne, d. v. s. Strejkerne, der har bragt os de største Fordele. Kun en Del af dem er som bekendt endt med et heldigt Udfald, mens en anden Del har maattet skrives paa Tabskontoen.

Langt større Fremskridt er vundet ad den mere fredelige Forhandlingens Vej. Det er tilstrækkeligt her at pege paa Goder som 8-Timers-Dagen og Sommerferieordningen i 1931 foruden gentagne Lønfremstød, hvoraf en Del allerede er omtalt tidligere i Festskriftet.

At kaste Vrag paa Strejken som Kampvaaben eller at betragte den som ganske værdiløs, vilde dog være en utilgivelig Letsindighed. Men lige saa letsindigt vilde det være at overvurdere dens Betydning. Erfaringerne viser, at Fredens Vej ogsaa i Arbejdsforhold almindeligvis er den mest fordelagtige, og at Strejken er et Middel, der kun skal bringes i Anvendelse, naar en Arbejdsgiver ikke er til at bringe til Fornuft ved Forhandling, eller naar alle Forsøg paa at finde en fredelig Løsning er mislykket.

Saadan har det ikke altid været. Strejken var i sin Tid vort bedste og snart sagt eneste Vaaben, men det var dengang, Arbej-

dernes Ord i en fredelig Forhandling havde betydelig mindre Vægt end nu, fordi kun en mindre Part af Arbejderne var organiserede.

I Dag er det anderledes. Nu taler vore Tillidsmænd i Organisationerne paa *samtlige* Arbejderes Vegne, og de ved, at alle deres Kammerater staar bag dem — ogsaa om det skulde komme til Kamp, og Strejketruslen er ofte alene nok til at fremtvinge Resultater.

SAMARBEJDET UDADTIL

En Side af Forbundets Virksomhed, som ikke bør glemmes nu ved 50 Aars Jubilæet, er det Samarbejde, der i Aarenes Løb har fundet Sted mellem vort Forbund og andre Organisationer i Indland og Udland.

Først og fremmest skal her nævnes Samarbejdet med vore Fagfæller inden for Træarbejderfagene og Samarbejdet med den øvrige Fagbevægelse gennem De samvirkende Fagforbund samt det skandinaviske og internationale Samarbejde med Broderorganisationer i andre Lande og Verdensdele.

Gennem Medlemsskabet i De samvirkende Fagforbund har vi helt siden før Aarhundredskiftet plejet Samarbejde med de øvrige tilsluttede Fagforbund, idet vore Kolleger saa tidligt som paa Forbundets Kongres i September 1898 — nogle Maaneder efter De samvirkende Fagforbunds Dannelse — traf Beslutning om at indmelde vort Forbund i den faglige Hovedorganisation.

Ganske vist lød der advarende Røster mod Indmeldelsen, og enkelte Delegerede udtalte Frygt for, at der under store Arbejdskonflikter skulde blive paalagt Forbundets Medlemmer større økonomiske Byrder, end disse kunde bære; men til Trods for disse Betænkeligheder blev Forslaget om Indmeldelsen enstemmig vedtaget, og Forbundet har siden været tilsluttet De samvirkende Fagforbund.

*

Med de øvrige Træarbejderforbund, der staar tilknyttet »Dansk Træarbejder-Sekretariat«, har vort Forbund samarbejdet siden dette Fagkartels Dannelse i 1904.

Formaalet med Dansk Træarbejder-Sekretariat var i første Række at udjævne de mange Grænsestridigheder, som i Tiden forud havde givet Anledning til megen Misforstaaelse og Ufred mellem Træarbejderfagenes Organisationer og Enkeltmedlemmer.

Et betydningsfuldt Skridt henimod Bilæggelse af saadanne Uoverensstemmelser blev taget i 1912, da man i Sekretariatet enedes om visse Regler for Fagenes Grænser. Med Undtagelse af en enkelt Tilføjelse har disse Grænseregler uændret Gyldighed endnu i Dag, og det maa siges til samtlige Fags Ros, at Reglerne i det store og hele respekteres, saa der kun undtagelsesvis forekommer Uenighed mellem Træarbejderfagene om, hvilket Fag et Medlem bør tilhøre.

En Side af Dansk Træarbejder-Sekretariats Virksomhed, som vi inden for vort Fag med Iver har støttet, er Bestræbelserne for at samle *alle* Træarbejdere her i Landet i et stort »*Dansk Træarbejderforbund*« til Afløsning af den nu bestaaende Opdeling i over en halv Snes forskellige større og mindre Forbund.

Der er almindelig Enighed om, at det er en ganske utidssvarende Organisationsform at bibeholde de mange Forbund, naar Forholdet er det, at det Arbejde, Medlemmerne af de forskellige Forbund udfører, er saa nært beslægtet, at det undertiden kan være svært at afgøre, hvilket Fag det rettelig bør tilhøre. Tilbage staar saaledes kun at blive enige om Formerne for en Sammenslutning, der gør Ret og Skel til alle Sider.

Naturligvis kan det volde Vanskeligheder at opnaa Enighed herom — det skal indrømmes —, men Vanskeligheder er som bekendt til for at overvindes, og vi anser i hvert Fald ikke Vanskelighederne ved at naa frem til en Løsning af dette for alle Træarbejderfag saa vigtige Spørgsmaal for at være større, end at de bør og kan overvindes.

Om vort Fags Stilling til Sammenslutningstanken kan der ikke herske nogen Tvivl. Den er klart udtrykt i Forbundslovenes § 1, Stk. 4, hvorefter et af Forbundets Formaal er »i Samarbejde med de øvrige Træarbejderforbund her i Landet *at virke for Samling af de bestaaende Træarbejderforbund i een Organisation.*«

Af de paa Kongressen i 1941 afgivne Stemmer gik 86 pCt. ind for denne Formulering af Formaalsparagraffen, hvilken maa tages som Udtryk for, at vore Kolleger for det langt overvejende Flertals Vedkommende erkender det fordelagtige i at have alle Træarbejdere

samlet i eet stort Forbund med henved 30.000 Medlemmer fremfor i de mange forskellige mindre Forbund med et Medlemstal paa fra 100 og opefter.

*

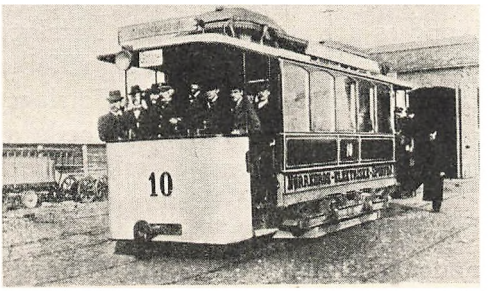
Angaaende Samarbejdet udover Landegrænserne med vore Fagfæller i de nordiske Lande og det øvrige Udland, der er organiseret i *Skandinavisk Træarbejder-Sekretariat* og *International Bygnings- og Træarbejder-Union*, stiller Sagen sig noget anderledes, end Tilfældet er med det indenlandske Samarbejde. Dette Samarbejde har vi nemlig i de senere Aar med Beklagelse maattet se indskrænket til et yderst beskedent Omfang som Følge af Krigsforholdene. — Bedømt efter Begivenhedernes Udvikling, mens dette skrives, er der dog Haab om, at det ikke vil vare længe, før Samarbejdet med Fagfællerne i Udlandet atter kan optages i fuldt Omfang.

KARETMAGERNES ARBEJDSLØSHEDSKASSE

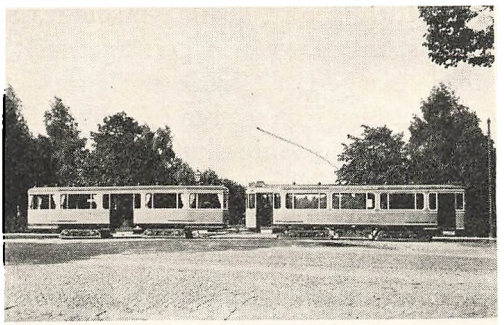
Straks paa Forbundets første Kongres i 1895 beskæftigede man sig — som allerede tidligere omtalt — med Spørgsmaalet om at yde Understøttelse til arbejdsløse Medlemmer, naar disse var paa Rejse for at søge Arbejde, og flere af Kongressens Delegerede talte varmt for Sagens Gennemførelse. Naar man alligevel udskød Vedtagelsen til den efterfølgende Kongres, skyldtes det, at Tiden ikke tillod at komme ind paa en tilstrækkelig indgaaende Drøftelse af Formerne for denne Understøttelsesvirksomhed, idet Behandlingen af de øvrige Sager paa Dagsordenen havde taget saa lang Tid, at man saa sig nødsaget til at slutte Kongressen.

Paa Kongressen i Odense i 1896 stod Spørgsmaalet atter paa Dagsordenen, og denne Gang blev Tanken ført ud i Livet, idet man vedtog at understøtte rejsende arbejdsløse Medlemmer med 25 Øre pr. Mil. Denne Takst blev i 1898 nedsat til 20 Øre som Følge af, at der var indført billigere Jernbanetakster, men den forhøjedes igen i 1900 til de tidligere 25 Øre.

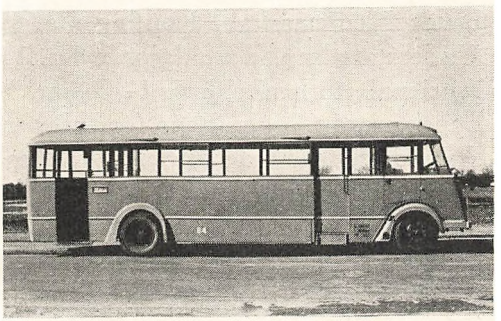
Tanken om at yde en stedlig Understøttelse til de arbejdsløse Medlemmer, som ikke ønskede at rejse, eller som af Hensyn til deres Forsørgerpligter ikke kunde rejse, kom derimod først frem



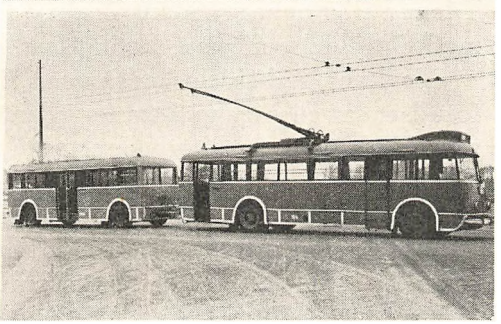
Akkumulator - Sporvogn



Sporvognstog af Type 1930



Københavns Sporvejes nyeste Omnibustype



Københavnsk Trolleybus

paa Kongressen i Vejle i 1902. Det var dog ikke muligt paa denne Kongres at vinde Flertal for Forslaget. En Følge heraf blev bl. a., at Karetmagernes Fagforening i København, hvis Kongresrepræsentanter havde været stemt for Forslagets Gennemførelse, samme Aar oprettede sin egen Arbejdsløshedskasse for Afdelingens Medlemmer. Denne Understøttelseskasse virkede indtil 1906.

Heller ikke paa Kongressen i 1904 kunde et stillet Forslag om Oprettelse af en Arbejdsløshedskasse under Forbundet samle fornøden Tilslutning blandt de Delegerede, skønt saavel de Delegerede fra Afdelingen i København som fra Statsbaneværkstederne, der var mindst interesserede i Forslaget, helt undlod at stemme og overlod til de øvrige Delegerede at afgøre dets Skæbne.

Det blev Kongressen i Maribo i 1906, der tog den vigtige Beslutning, som ad Aare skulde vise sig at være til saa uvurderlig stor Gavn for Medlemmerne under Arbejdsløshed. Indbetaling af Kontingent til Karetmagernes Arbejdsløshedskasse paabegyndtes den 1. Juli 1906, og Understøttelse udbetaltes fra 1. Januar 1907 til de Medlemmer, som var indmeldt inden 1. Juli 1906, hvorimod senere indmeldte først opnaaede Ret til Understøttelse efter et Aars uafbrudt Medlemsskab. Kontingentet var dengang 20 Øre pr. Uge. Understøttelsen, der udgjorde Kr. 1,00, Kr. 1,50 og Kr. 2,00 efter Anciennitet i henholdsvis 1—3 Aar, 3—5 Aar og over 5 Aar, kunde oppebæres i 6 Uger inden for et løbende Aar. Foruden den stedlige Arbejdsløshedsunderstøttelse ydedes der Rejsehjælp, Flyttehjælp og Juleunderstøttelse.

Den 9. April 1907 skete der imidlertid det, at Rigsdagen vedtog en Lov om anerkendte Arbejdsløshedskasser, som gav Fagforbundene Adgang til at oprette Arbejdsløshedskasser med offentligt Tilskud eller opnaa saadant Tilskud til allerede eksisterende Kasser mod Opfyldelse af visse Betingelser.

Ved vor Arbejdsløshedskasses Etablering i 1906 havde man forudset, at en saadan Lov før eller senere vilde komme, og Kassens Vedtægter var formuleret saadan, at det ikke voldte nogen Vanskelighed at bringe dem i Overensstemmelse med de Krav, Arbejdsløshedsloven stillede for Opnaaelse af offentligt Tilskud. — Den 1. Juni 1908 blev Arbejdsløshedskassen statsanerkendt, og samtidig forhøjedes Understøttelsen til Kr. 1,50 pr. Dag for Medlemmer med indtil 4 Aars Medlemsret og Kr. 2,00 pr. Dag for

Medlemmer med 4 Aars Medlemsret og derover. Understøttelsens Varighed blev ændret fra 35 Dage til 70 Dage pr. løbende Aar. Forhøjelsen af Dagpengesatserne og Udvidelsen af Understøttelsens Varighed var naturligvis en Følge af det opnaaede offentlige Tilskud.

Skønt Understøttelsens Varighed nogle Aar senere udvidedes til 100 Dage pr. løbende Aar, lykkedes det helt frem til 1920 at holde Kontingentet til Arbejdsløshedskassen nede paa den beskedne Sum af 20 Øre ugentlig, saadan som man i 1906 havde fastsat det. Pr. 1. April 1920 blev det forhøjet til det dobbelte, men til Gengæld blev Understøttelsen sat op, saaledes at den derefter androg Kr. 3,00 og 3,50 pr. Dag for Ikke-Forsørgere og Kr. 3,50 og 4,00 pr. Dag for Forsørgere med henholdsvis under og over 4 Aars Medlemsret.

Efter de Erfaringer, man hidtil havde gjort, mente man, at det fordoblede Kontingent vilde være tilstrækkelig til at bære Udgifterne til den forhøjede Understøttelse, men disse Beregninger viste sig ikke at kunne holde, idet der indtraf en betydelig større Arbejdsløshed end ventet, og en tilstrækkelig Reservefond til Imødegaaelse heraf havde man ikke faaet dannet. Allerede i Marts 1921 var Arbejdsløshedskassens Formue opbrugt, og Hovedledelsen maatte da henvende sig til Staten med Anmodning om et Laan paa 25.000 Kr.

Et tydeligt Bevis for, at der var Lavvande i Kassen, har man deri, at Arbejdsløshedskassen paa et vist Tidspunkt maatte laane 4.000 Kr. hos Forbundet for i det hele taget at kunne udbetale de arbejdsløse Medlemmer deres Understøttelse, fordi Statslaanet lod vente paa sig et Par Maaneder. Fra 1. Juli til 1. December 1921 blev det desuden nødvendigt at udskrive et Ekstrakontingent paa Kr. 2,00 pr. Uge, for at Kassen kunde opfylde sine Forpligtelser over for de mange arbejdsløse.

Det vil føre for vidt at komme ind paa en Redegørelse for de mange Ændringer, Arbejdsløshedskassens Virksomhed i Aarenes Løb har maattet undergaa som Følge af Revision af Arbejdsløshedsloven, selv om det kunde være særdeles fristende at sammenstille de Forringelser, der skete under de skiftende Venstre-Regeringer i 1920—24 og 1926—29, med de Forbedringer, som gennemførtes efter 1929 af de socialdemokratisk-radikale Regeringer med *Th. Stauning* som Statminister.

Saa meget bør dog nævnes, at Arbejdsløshedslovens Ændringer paa et bestemt Omraade, nemlig det Offentliges Tilskud til Arbejds-

løshedskasserne, stadig indtil 1932 var af forringende Karakter, saaledes at Tilskudet for de anerkendte Kasser i Gennemsnit var gaaet ned til under Halvdelen af det efter Loven af 9. April 1907 opnaaelige.

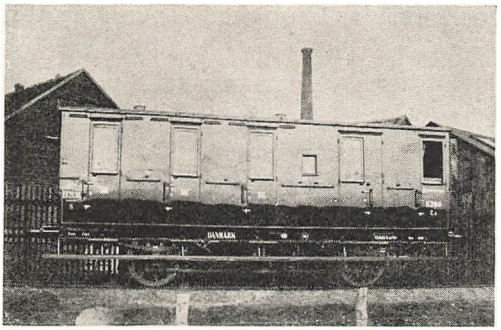
Efter de 25 Aars Forløb kom da meget à propos den paa daværende Socialminister *K. K. Steinckes* Initiativ gennemførte Arbejdsløshedslov af 23. Juni 1932, som foruden adskillige andre og betydende Forbedringer brød med denne nedadgaaende Linie. For Karetmagernes Arbejdsløshedskasse fik Loven til Virkning, at det Offentliges Tilskud blev omtrent fordoblet.

Som Følge af denne Lov blev det endvidere muligt i Tilknytning til vor Arbejdsløshedskasse at oprette en saakaldt *Fortsættelseskasse* med det Formaal under ekstraordinær stor Arbejdsløshed at udrede Understøttelse ud over det i Arbejdsløshedskassens Vedtægter fastsatte Dageantal. Denne Understøttelse skulde ydes efter samme Regler og i samme Størrelse og Omfang som den ordinære Understøttelse, dog ikke i mere end 70 Dage i 12 paa hinanden følgende Maaneder.

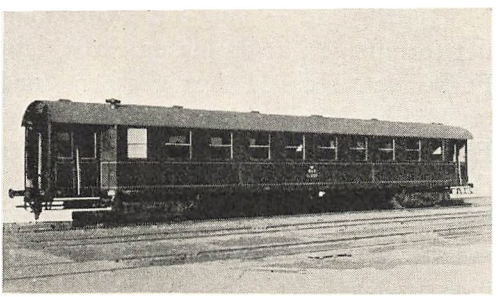
Fortsættelseskassens Udbetalingsvirksomhed traadte i Kraft den 1. Oktober 1933, fra hvilken Dato der altsaa kunde udbetales ialt 180 Dages Understøttelse mod tidligere 120 Dage. Det var en betydningsfuld Forbedring, der hermed var sket, og tilmed en Forbedring, som ikke medførte nogen Kontingentforhøjelse.

Fortsættelseskassen har navnlig i Perioder med omfattende Arbejdsløshed gjort stor Gavn, men for helt at forstaa dens Værdi maa man bedømme den i Forhold til Tilstandene før dens Oprettelse, da arbejdsløse, som havde opbrugt deres vedtægtsmæssige Understøttelse, udelukkende var henvist til Hjælpekassen eller i værste Fald til Fattigvæsenet, hvilket sidste var ensbetydende med Fortabelse af Valgret og anden Medbestemmelsesret om Samfundets Anliggender.

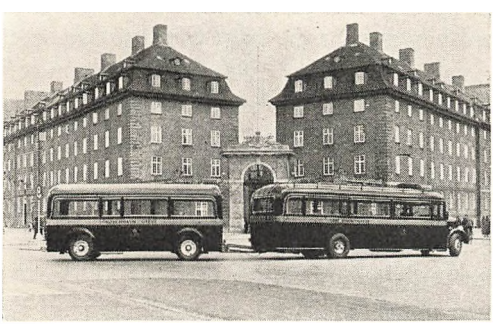
Ved Arbejdsløshedslovens Revision i 1937 skete endnu en betydelig Udbygning af Arbejdsløshedsforsikringen, idet det aarlige Dageantal for Ydelse af Dagpenge ansattes til mindst 90 mod tidligere 70, ligesom det bestemtes, at Fortsættelseskassens Understøttelse skulde ydes med samme Beløb og Dageantal som Hovedforsikringens. Bestemmelsen om 10 Maaneders Arbejde inden for de sidste to Aar som Betingelse for at opnaa Understøttelse bortfaldt, og



D. S. B. Personvogn fra 1892



Den nyeste D. S. B. Personvogn



D. S. B. Rutebil med Bivogn

der aabnedes Mulighed for midlertidig Dispensation fra 26 Ugers Bestemmelsen.

De senest gennemførte Ændringer, der traadte i Kraft den 1. Oktober 1942, omfattede baade Fremskridt og Forringelser. Til Forringelserne maa saa afgjort henregnes Indførelsen af de upopulære Arbejdskort (»Hundetegn«) og Bestemmelsen om forlænget Karenstid under visse Omstændigheder. For vor Arbejdsløshedskasses Vedkommende fik Ændringerne i Arbejdsløshedsloven iøvrigt til Følge, at Understøttelsesugens Længde og Karensdagene ændredes fra 7 Dage til 6 Dage, og at det aarlige Maksimum for Ydelse af Dagpenge ændredes fra 125 Dage til 110 Dage. Dagpengesatserne blev tilsvarende forhøjet, saaledes at den ugentlige Understøttelse forblev den samme som før.

— — —

Det tog Tid — lang Tid synes man — før vore Kolleger indsaa det fornuftige i at danne en Arbejdsløshedskasse i Tilknytning til Forbundet. Hele 11 Aar gik hen, før Tanken blev virkeliggjort.

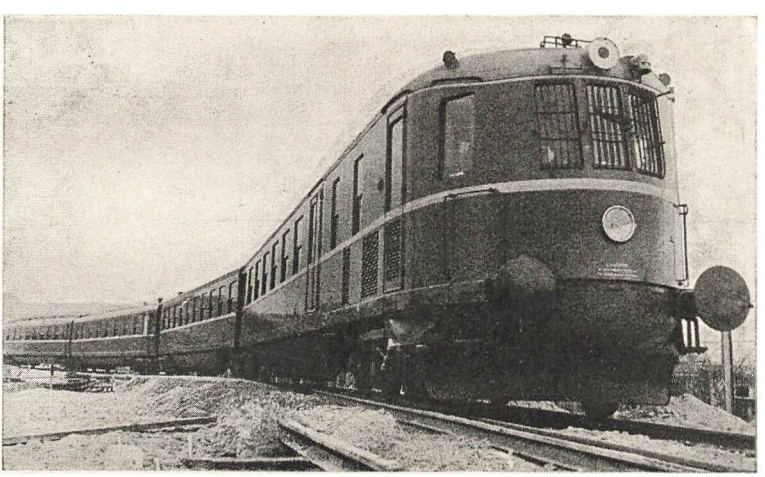
Hvilke Motiver, der kan have ligget til Grund for denne sene Erkendelse, skal vi ikke komme nærmere ind paa. Derimod kan der være Anledning til at paapege, at heller ikke Lovgivningsmagten var særlig snarraadig, da det gjaldt om at forstaa, at det maatte være Samfundets Pligt at støtte den Opgave af forsikringsmæssig Karakter, som Arbejderne havde taget op ved at oprette Kasser for Ydelse af Understøttelse under Arbejdsløshed. Først med Loven af 9. April 1907 slog dette Synspunkt igennem.

I Dag er der næppe nogen, som underkender Arbejdsløshedsforsikringens Betydning, og al Tale om at undvære Arbejdsløshedskassen er utænkelig. Dertil er dens Værdi for aabenbar. Ligesaa er enhver ansvarsbevidst Samfundsborger i Dag indforstaaet med, at Arbejdsløsheden er et Samfundsonde, som bør bekæmpes og dens Virkninger mindskes ved offentlig Støtte.

Arbejdsløshedsforsikringens Hensigt er selvsagt i første Række at *lindre* Kaarene for dem, som er saa uheldige at miste deres Arbejde. Det endelige Maal — det vi skal stræbe efter og stedse maa have for Øje — er imidlertid at omforme Samfundet saadan, at al Arbejdsløshed undgaas — at *hindre* Arbejdsløshed i at forekomme. Og naar det Maal er naaet, skal vi ikke være kede af at likvidere

vor Arbejdsløshedskasse; men indtil da maa vi staa Vagt om den som et Værn mod et Onde, hvis Indtræden og Følger den enkelte ikke er Herre over.

En talmæssig Belysning af Udviklingen inden for Karetmagernes Arbejdsløshedskasse gives i efterfølgende Tabeller over Arbejdsløsheden og Regnskabstal.



Lyntog

Oversigt over Arbejdsløsheden inden for Karetmagernes Arbejdsløshedskasse

Regnskabsaaret	Gennemsnitl. Antal Medlemmer	Gennemsnitl. Antal ledige	Ledighedsprocent	Antal tabte Arbejdsdage	
				Ialt	pr. Medlem
1909—10	ca. 500	—	—	7.045	14
1910—11	529	21	4,0	6.830	13
1911—12	581	26	4,5	8.396	14
1912—13	696	19	2,7	5.391	8
1913—14	801	30	3,7	9.090	11
1914—15	853	43	5,0	12.625	15
1915—16	887	24	2,7	7.091	8
1916—17	911	9	1,0	2.904	3
1917—18	932	46	4,9	13.622	15
1918—19	939	40	4,3	12.095	13
1919—20	936	25	2,7	7.158	8
1920—21	963	65	6,7	19.884	21
1921—22	980	155	15,8	46.548	48
1922—23	969	117	12,1	34.327	35
1923—24	996	47	4,7	17.877	18
1924—25	1044	36	3,4	13.256	13
1925—26	1078	99	9,2	33.898	31
1926—27	1105	172	15,6	53.644	49
1927—28	1101	209	19,0	62.006	56
1928—29	1088	152	14,0	45.164	42
1929—30	1118	102	9,1	31.409	28
1930—31	1185	96	8,1	31.782	27
1931—32	1231	189	15,4	53.992	44
1932—33	1229	454	36,9	131.759	107
1933—34	1185	332	28,0	90.907	77
1934—35	1134	253	22,3	73.405	65
1935—36	1115	209	18,7	61.297	55
1936—37	1124	137	12,2	38.258	34
1937—38	1146	145	12,7	44.036	38
1938—39	1159	157	13,5	49.154	42
1939—40	1173	183	15,6	55.035	47
1940—41	1182	289	24,5	88.566	75
1941—42	1149	152	13,2	45.594	40
1942—43	1127	64	5,7	18.129	16
1943—44	1169	27	2,3	6.920	6
1944—45	1184	31	2,6	7.756	7

Tal fra Arbejdsløshedsforsikringens Regnskaber 1906—45

Karetmagernes Arbejdsløshedskasse

Aar	Indbetalt Kontingent	Offentlige Tilskud	Refunderet Understøtt.	Renter o. a. Indtægter	Udbetalt Understøttelse	Admstrat. o. a Udgifter	Formue pr. 31. Marts
1906—07	2.735,80			10,00	438,50		2.307,30
1907—08	4.031,20			1,32	935,55		5.404,27
1908—09	4.973,50	3,47		62,55	6.423,50	2.574,41	1.445,88
1909—10	5.159,20	2.897,74		140,82	6.846,50	562.38	2.234,76
1910—11	5.708,70	3.968,53		268,98	6.603,55	502,50	5.074,92
1911—12	6.089,10	4.759,43		279,97	9.208,35	1.352,75	5.642,32
1912—13	7.932,10	5.146,41		391,86	7.240,90	502,50	11.369,29
1913—14	8.563,40	6.708,11		600,38	11.979,90	720,00	14.541,28
1914—15	8.160,40	7.481,57		692,94	16,676,53	1.925,25	12.274,41
1915—16	8.970,00	7.819,63		695,42	8.756,22	2.362,51	18.640,73
1916—17	9.021,70	7.108,47		767,68	3.757,45	2.101,03	29.680,10
1917—18	9.261,00	8.266,55		1.220,25	20.132,73	2.978,75	25.316,42
1918—19	9.584,40	9.776,91	30.920,23	1.264,25	44.204,78	4.946,06	23.585,23
1919—20	10.348,10	17.444,85		1.059,85	24.975,05	7.171,27	24.741,49
1920—21	20.839,70	10.229,34	4.407,69	1.154,20	56.515,07	4.170,51	÷ 3.620,78
1921—22	63.696,30	14.477,75		5.398,84	89.180,55	4.090,77	÷13.319,21
1922—23	20.620,50	43.786,12	966,00	1.252,56	51,963,20	3.386,88	÷ 1.438,11
1923—24	21.166,30	22.730,53	606,00	1.307,01	39.347,10	6.938,48	÷ 2.519,85
1924—25	31.302,85	16.958,91		751,24	26.909,03	3.167,58	16.416,54
1925—26	60.258,85	18.494,65		1.039,02	78.807,84	2.656,50	17.215,32
1926—27	78.289,70	30.973,36	1.470,60	1.182,45	98.885,70	5.363,03	26.892,65
1927—28	63.618,05	44.783,34	3.636,05	1.503,71	120.665,05	7.871,69	12.292,31
1928—29	75.302,75	36.637,03	3.975,80	885,56	87.941,95	8.652,32	30.621,48
1929—30	93.280,80	24.665,14	2.098,10	1.796,70	68.338,90	6.341,55	76.249,57
1930—31	100.182,40	29.366,86	565,90	3.674,13	72.716,30	7.190,08	130.395,03
1931—32	76.225,60	33.970,71	828,45	5.425,50	129.086,20	8.247,47	111.511,87

1932—33	115.024,20	30.241,28	61.412,70	3.728,26	299.478,50	7.314,97	31.096,24
1933—34	134.005,40	103.582,56	48.865,10	1.699,85	180.657,25	12.780,95	132.438,75
1934—35	85.554,50	106.214,28	22.826,90	3.423,79	156.317,80	7.771,18	175.770,34
1935—36	90.372,80	61.513,10	15.189,50	5.420,22	127.963,80	9.999,05	196.508,76
1936—37	97.564,70	60.431,28	1.395,15	6.388,70	92.354,30	10.811,59	259.084,00
1937—38	100.827,00	54.295,45	1.356,45	8.555,84	112.582,30	12.981,85	297.198,14
1938—39	94.691,05	55.882,15	4.639,80	11.797,76	160.139,05	14.411,54	290.474,16
1939—40	94.925,10	67.641,42	815,85	12.590,00	186.778,40	12.587,54	266.985,49
1940—41	130.427,00	58.837,23	720,75	12.354,25	323.352,00	16.781,23	129.044,54
1941—42	158.501,85	137.581,27	573,80	5.365,12	193.898,40	22.526,50	214 585,88
1942—43	122.459,80	128.663,17	518,00	6.955,69	82.084,05	21.577,57	369.002,92
1943—44	129.234,00	90.580,92		10.226,21	35.954,65	22.922,65	540.166,75
1944—45	97.899,90	84.537,18		18.048,79	48.088,90	22.449,70	670.391,22
Karetmagernes Fortsættelseskasse							
1932—33	7.708,30						7.708,30
1933—34	17.269,60	25.176,80		425,15	21.746,50		39.706,60
1934—35	19.952,45	12.718,93	8.154,94	1.010,77	51.033,00		47.744,25
1935—36	22.593,20	14.334,95	28.106,81	780,71	45.444,35		62.728,53
1936—37	20.086,85	15.092,22	22.719,77	1.408,93	44.734,90		76.949,08
1937—38	20.758.50	11.178,48	22.367,45	2.201,44	34.123,05		94.025,97
1938—39	21.381,85	11.505,15	17.061,52	2.781.22	32.762,10		113.313,14
1939—40	21.434,70	9.637,74	16.381,05	3.600,23	62.180,80		116.838,11
1940—41	20.749,75	13.285,83	61.033,10	2.936,88	107.450,70		100.053,02
1941—42	29.352,35	21.814,52	23.693,15	2.096,76	72.338,35		117.143,63
1942—43	23.325,20	23.826,64	36.165,33	2.533,14	25.422,35		154.112,39
1943—44	24.616,00	16.989,70	12.706,13	4.890,78	4.749,20		198.177.78
1944—45	18.647,60	16.102,82	2.318,11	6.629,25			239.556,95
Karetmagernes Arbejdsfordelingskasse			Forskud				Beholdn. 31/3.
1940—41			30.000,00	84,99	19.537,45	768,80	9.778,74
1941—42			35.000,00	201,43	37.206,10	1.482,19	6.291,88
1942—43			15 000,00	144,66	17.847,90	769,33	2.819,31
1943—44			10.000,00	97,18	10.743,15	460,49	1.712,85
1944—45			20.000,00	52,41	18.616,25	703,98	2.445,03

Lønstatistik

Aar	Dansk Karetmagerforbunds Lønstatistik Gennemsnitlig Timefortjeneste incl. Dyrtidstillæg for Karetmagersvende i Privatindustrien			Kbh. Kommunes Lønstatistik Gensnitl. Timefortjeneste incl. Dyrtidstillæg		D. S. B. Lønstatistik Akkordfortjeneste excl. Pristals- o. a. Tillæg Forbundets Medlemmer paa D.S.B. Værkstederne	
	København	Provinsen	Hele Landet	Helaars-beskæftigede Karetmagere	Ikke-helaars-beskæftigede Karetmagere	København	Aarhus
	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre
1929.....	172,9	130,5	147,4	189	193	162,9	160,7
1930.....	171,2	140,9	148,2	195	195	167,1	164,5
1931.....	171,5	136,1	143,8	195	198	164,7	163,8
1932.....	168,8	136,2	144,3	196	201	162,7	160,8
1933.....	169,8	132,8	141,3	193	197	164,1	162,8
1934.....	170,2	135,5	145,2	197	202	168,3	168,0
1935.....	169,4	136,5	145,1	200	203	168,9	168,2
1936.....	172,8	138,3	146,3	203	204	169,7	168,6
1937.....	172,7	143,4	150,4	207	207	172,4	172,3
1938.....	181,9	149,5	156,8	221	219	184,8	184,4
1939.....	183,7	151.4	158,8	225	224	187,3	186,5
1940.....	196,3	163,8	173,1	241	242	187,0	186,3
1941.....	208,6	176,9	186,1	255	259	187,2	186,9
1942.....	222,2	186,4	197,3	263	264	187,3	186,8
1943.....	238,5	200,3	211,6	268	267	191,9	191,0
1944.....	252,3	213,3	224,4	274	277	193,1	192,0

Dyrtidstillæggets Størrelse i Henhold til generelle Reguleringer Oktober 1939—Marts 1945

	Mænd, Efter Pristal 184	
	pr. Time Øre	pr. Uge Kr.
Regulering i Henhold til Overenskomsten af 31. Oktober 1939: [1]		
1. Regulering. November 1939	5,10	2,45
2. Regulering. Februar 1940		
Tillæg ialt	16,15	7,75
3. Regulering. Maj 1940		
Tillæg ialt	28,90	13,87
Reduktion i H. t. Lov af 30. Maj 1940	÷12,75	÷6,12
Tillæg ialt	16,15	7,75
Tillæg i H. t. Lov af 23. September 1940	6,25	3,00
Tillæg ialt [2]	22,40	10,75
Regulering i H. t. Kendelse af 4. Marts 1941		
Tillæg ialt	34,15	16,39
Regulering i H. t. Kendelse af 21. Februar 1942		
Tillæg ialt: Arbejdere under 23 Aar	34,15	16,39
Arbejdere, 23 Aar og derover	39,15	18,79
Regulering i H. t. Kendelse af 26. Februar 1943		
Arbejdere under 23 Aar	40,15	19,27
Arbejdere, 23 Aar og derover	45,15	21,67
Regulering i H. t. Kendelse af 21. Februar 1944		
Arbejdere under 23 Aar	45,15	21,67
Arbejdere, 23 Aar og derover	50,15	24,07
Regulering i H. t. Kendelse af 3. Marts 1945		
Arbejdere under 23 Aar	53,15	25,51
Arbejdere, 23 Aar og derover	58,15	27,91

[1]) I H. t. Overenskomsten af 31. Oktober 1939 var Timetillægget pr. Point: Mænd 0,85 Øre.
[2]) Kun for Lønninger indtil 80 Kr. ugentlig (iberegnet Tillæg). Var gældende indtil 1/3 1941.

Arbejdstid og Lønforhold i Karetmagerfaget i 1872, 1895 og 1945

En lille Tabel-Oversigt, der fortæller mere end mange Ord

Aar	København		Provinsen	
	Daglig Arbejds-tid	Daglig Gennemsnits-fortjeneste	Daglig Arbejds-tid	Daglig Gennemsnits-fortjeneste
1872.....	11 Timer	ca. Kr. 2,66	12 Timer	ca. Kr. 2,00
1895.....	10½ »	» » 3,25	11 »	» » 2,50
1945 *).....	8 »	» » 16,00	8 »	» » 13,00

*)excl.Dyrtidstillæg

Forbundskongresser

Stiftelseskongres	29/9	1895,	Randers.
2. ordinære Kongres	27—28/9	1896,	Odense.
3. » »	25—26/9	1898,	København.
4. » »	9—10/9	1900,	Aarhus.
5. » »	18—19/5	1902,	Vejle.
6. » »	1— 2/4	1904,	Randers.
7. » »	12—14/4	1906,	Maribo.
8. » »	16—18/4	1908,	København.
9. » »	13—15/4	1911,	»
10. » »	9—11/4	1914,	»
11. » »	10—12/10	1918,	»
Ekstraordinær »	17/2	1920,	»
12. ordinære »	11—13/6	1923,	»
13. » »	26—28/7	1928,	»
14. » »	1— 3/8	1933,	Aarhus.
15. » »	10—12/8	1937,	København.
16. » »	19—21/8	1941,	»

Afdelinger under Dansk Karetmagerforbund

Navn og Bosted	Stiftelses-dato	Antal Medlemmer ved Afdelingens Oprettelse	ved Forbundets Oprettelse	den 31. Marts 1945
Københavns Afdeling.....	11/9 1884	26	96	309
Træarbejdernes faglige Klub D.S.B., København	3/11 1896	53		216
Aalborg Afdeling	4/3 1892	10	15	52
Aarhus »	7/7 1893	9	7	37
Træarbejdernes Fagforening D.S.B., Aarhus	26/5 1900	15		182
Asnæs Afdeling	3/1 1936	16		6
Esbjerg » [1]*).....	?/5 1903	4		17
Haderslev »	1/5 1924	7		36
Helsingør » *)	1/4 1930	11		9
Hillerød »	3/3 1897	4		11
Hjørring » [2])		4	5	
Holbæk »	1/11 1898	5		9
Holstebro » [3])	1/10 1912	7		16
Kolding » *)	30/5 1908	5		20
Maribo »	26/1 1898	18		16
Odder »	16/7 1916	8		11
Odense »	12/3 1892	7	10	58
Randers »	11/9 1892	ca. 15	28	73
Ringkøbing »	28/1 1907	10		14
Roskilde » [4])*).....	1/7 1917	14		17
Rønne »	5/12 1914	4		8
Silkeborg » *).....	30/11 1929	17		16
Skive »	1/2 1901	3		17
Slagelse » *).....	28/12 1914	11		10
Sorø »	20/10 1909	6		12
Vejle »	29/3 1896	11		19
			161	1.191

[1]) Afdelingens Navn og Bosted var til medio 1923 Varde. [2]) Afdelingen formentlig oprettet 1892 eller 1893 og ophævet i 1898. Et Par Aar senere genoprettet, men atter ophævet. [3]) Havde forud været Filial under Skive Afdeling. [4]) Afdelingens Navn og Bosted var indtil 1. April 1935 Køge. *) Tidligere bestaaet som Afdeling.

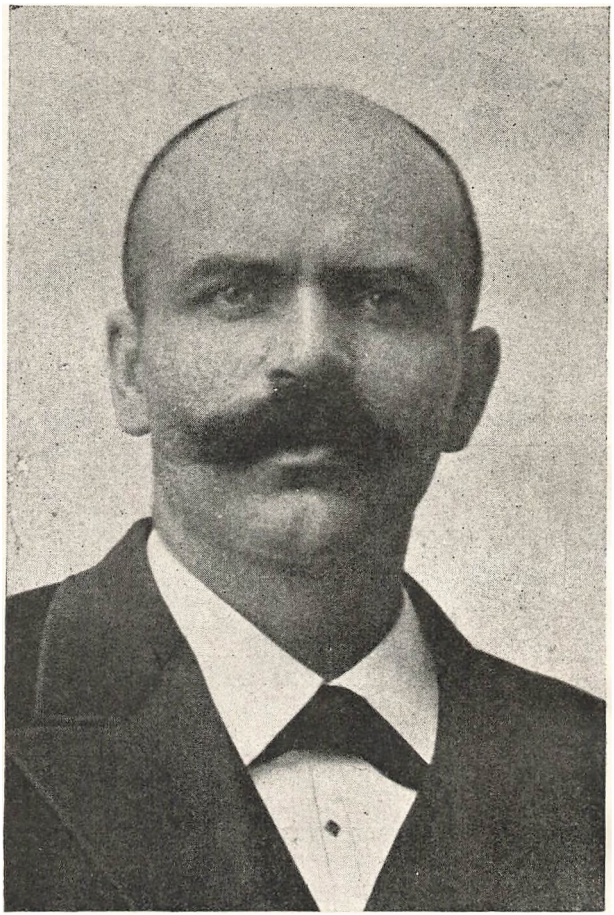
Under Forbundet har endvidere tidligere bestaaet følgende Afdelinger: Trævarearbejdernes Fagforening i København, Københavns Sporvejsafdeling, Frederikssund, Horsens, Nyborg-Svendborg, Nykøbing F., Nykøbing M., Præstø-Næstved, Stubbekøbing, Thisted, Tønder og Viborg.

Medlemmer af Forbundets Hovedbestyrelse

1895—1945

Forretningsfører *O. M. Jensen*	29/9	1895—25/8	1901
Forretningsfører *J. P. Jensen*	25/8	1901—13/3	1902
Forretningsfører *P. Christiansen*	13/3	1902— 2/4	1904
Forretningsfører *Em. Olsen*	2/4	1904—12/5	1928
Forbundsformand *C. M. Carlsen*	12/5	1928—	
Hovedkasserer *P. Andersen*	21/8	1941—	
O. M. Jensen, København	29/9	1895—25/8	1901
P. Christensen, København	29/9	1895—10/9	1900
P. Bentzen, København	29/9	1895—28/9	1896
R. Barfod, Odense	29/9	1895—26/9	1898
C. Petersen, Randers	29/9	1895—28/9	1896
M. Sørensen, Randers	28/9	1896—10/9	1900
P. Hansen, København	28/9	1896—26/9	1898
Em. Olsen, København	26/9	1898—10/9	1900
og	7/8	1902—19/12	1902
og	2/4	1904—12/5	1928
J. Poulsen, København	26/9	1898—10/9	1900
R. Petersen, Aarhus	26/9	1898—15/1	1899
K. Klokker, Odense	26/9	1898—10/9	1900
F. Alvart, Randers	15/1	1899—18/4	1908
J. P. Jensen, København	10/9	1900—13/3	1902
P. Christiansen, København	10/9	1900— 2/4	1904
V. Nielsen, København	10/9	1900—19/5	1902
J. Jensen, Aarhus	10/9	1900— 2/4	1904
og	14/4	1906—12/10	1918
G. Vinther, Vejle	10/9	1900— 2/7	1902
E. Rosted, København	25/8	1901— 2/4	1904
P. Hansen, København	19/5	1902— 7/8	1902
E. A. Hansen, København	19/5	1902— 2/4	1904
og	15/4	1911— ?	1911
L. Jensen, Maribo	2/7	1902—23/7	1905
A. Poulsen, København	19/12	1902— 2/4	1904
S. Mortensen, København	2/4	1904—17/4	1905

H. P. Hansen, Københavh	2/4	1904—14/4	1906
C. Jensen, København	2/4	1904—14/4	1906
N. Skjoldager, Randers	2/4	1904—14/4	1906
C. B. Christensen, Skive	25/7	1905—18/4	1908
I. W. Hansen, København	14/4	1906—18/4	1908
og	13/6	1923—12/8	1937
J. P. Christensen, København	14/4	1906—18/4	1908
J. Frandsen, København	14/4	1906—28/7	1928
H. Kern, København	18/4	1908—11/4	1914
Th. Olsen, København	18/4	1908—15/4	1911
P. Johansen, Aarhus	18/4	1908—15/4	1911
og	12/10	1918—26/5	1937
O. J. Offersen, Randers	18/4	1908—15/4	1911
A. Andersen, Randers	15/4	1911— 1/4	1916
Emil Petersen, Hillerød	15/4	1911—11/4	1914
K. Møller, København	17/8	1911—11/4	1914
J. Wulff, København	11/4	1914—13/6	1923
A. C. Fokdal, København	11/4	1914—18/7	1921
Em. Jensen, Holbæk	11/4	1914— 4/5	1922
J. Nielsen, Randers	12/10	1918— ?	1920
Chr. Østergaard, Odder	?	1920—22/11	1921
A. Jørgensen, Københavh	16/8	1921—13/6	1923
og	21/5	1928—15/1	1931
P. Kirkeg. Hansen, Randers	22/11	1921—13/6	1923
P. Andersen, Odense	4/5	1922—	
C. M. Carlsen, Københavh	13/6	1923—	
Th. Hansen, Københavh	13/6	1923—	
J. Isaksen, Aarhus	13/6	1923—28/7	1928
Chr. Christensen, Randers	13/6	1923—	
L. Hansen, Københavh	28/7	1928—21/8	1941
S. Olesen, Aarhus	28/7	1928—	
C. Madsen, Københavh	4/2	1931— 1/4	1938
M. Christensen, Københavh	12/8	1937—15/10	1940
P. Petersen, Odder	12/8	1937— 1/7	1945
N. H. Skov, Københavh	12/4	1938—	
P. Bendsen, Københavh	14/11	1940—21/8	1941
E. J. Danielsen, Københavh	21/8	1941—	
Chr. Christensen, Odense	21/8	1941—	
P. Jørgensen, Hadersiev	19/7	1945—	



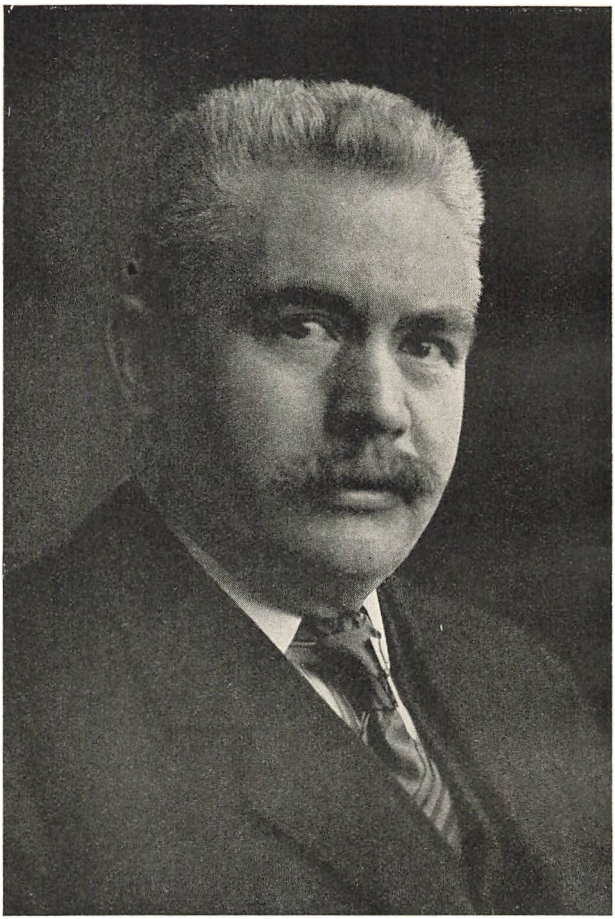
O. M. JENSEN

Forretningsfører 1895—1901



P. CHRISTIANSEN

Forretningsfører 1902—04



EM. OLSEN

Forretningsfører 1904—28



C. M. CARLSEN
Forbundsformand fra 1928









Medlemmer af

1. Th. Hansen,
   Næstformand

★

2. P. Andersen,
   Hovedkasserer

★

3. N. H. Skov,
   København

★

4. E. J. Danielsen,
   København









Hovedbestyrelsen

5. Chr. Christensen,
Randers

★

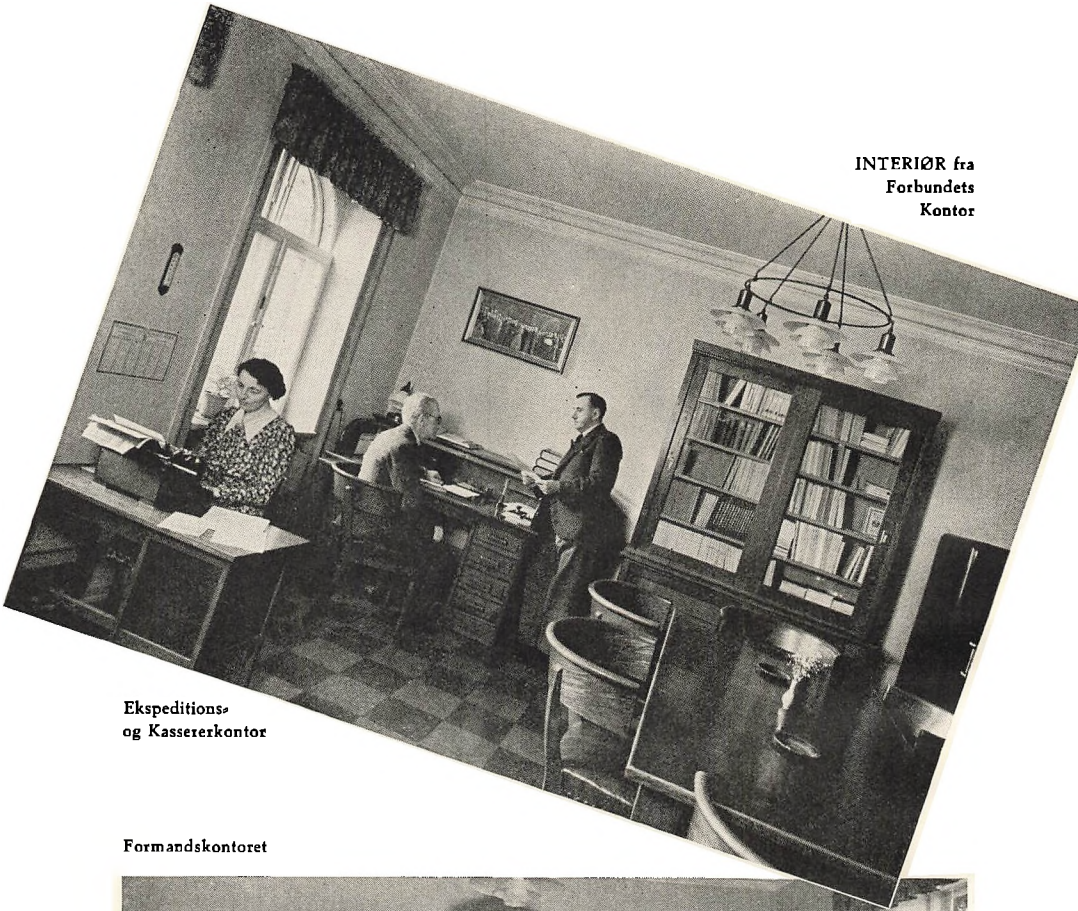
6. S. Olesen,
Aarhus

★

7. P. Petersen,
Odder

★

8. Chr. Christensen
Odense



INTERIØR fra
Forbundets
Kontor

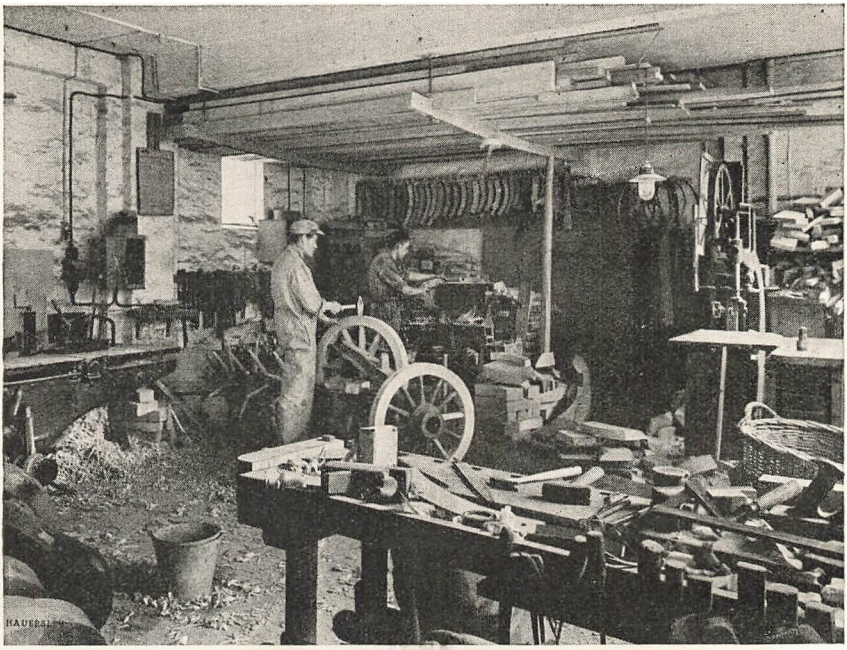
Ekspeditions-
og Kassererkontor

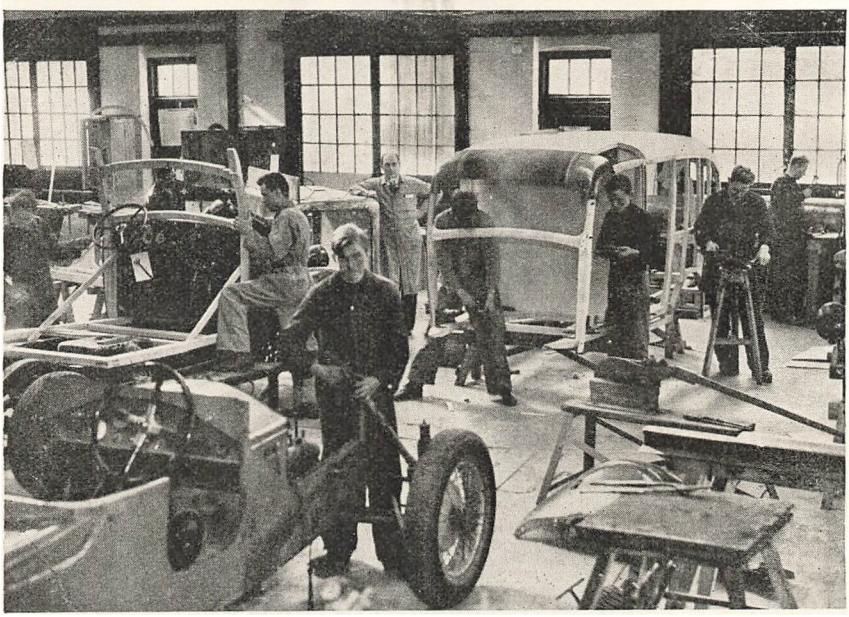
Formandskontoret



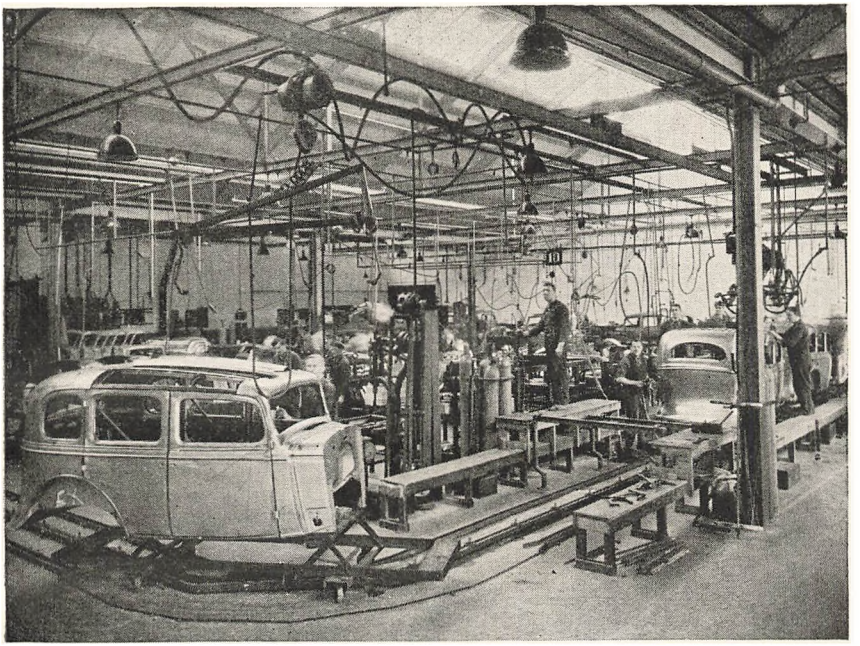
FRA KARETMAGERFAGETS ARBEJDSPLADSER

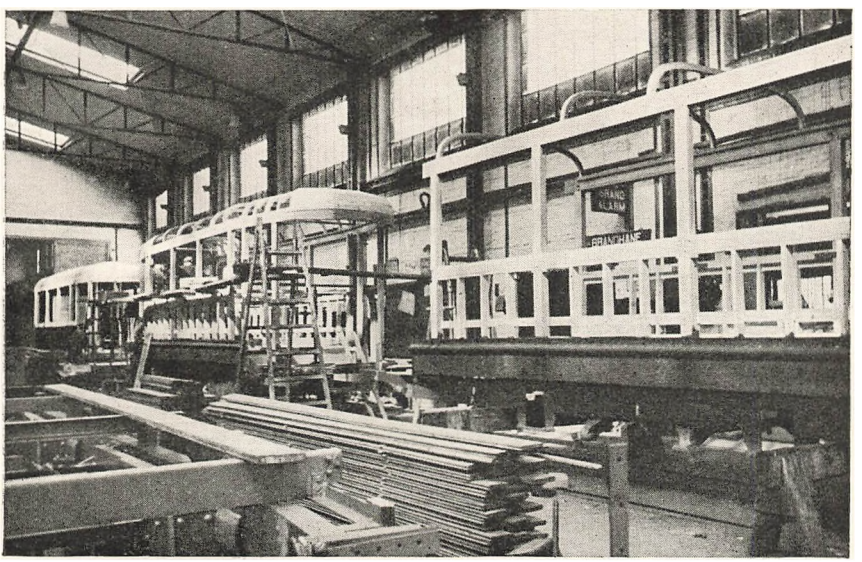
*



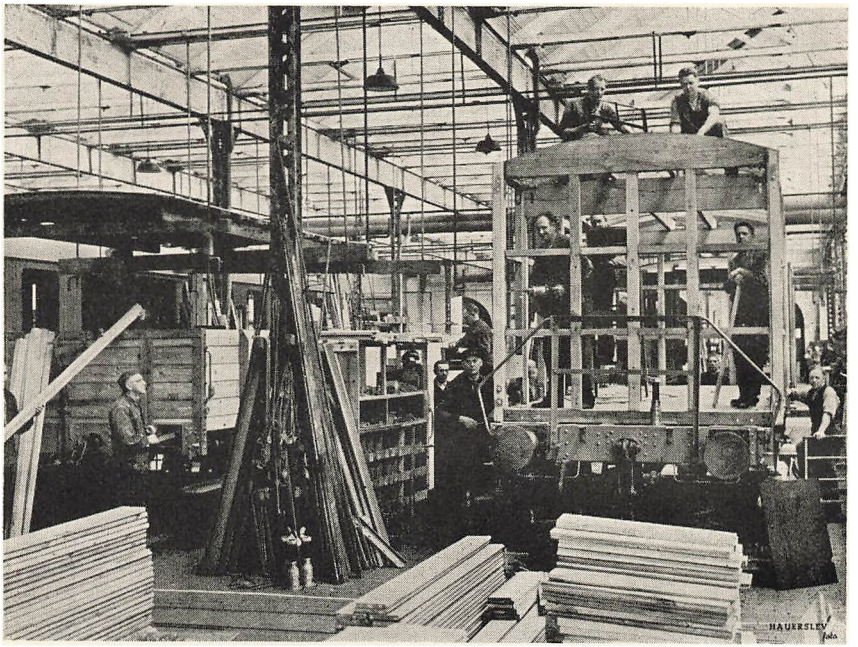


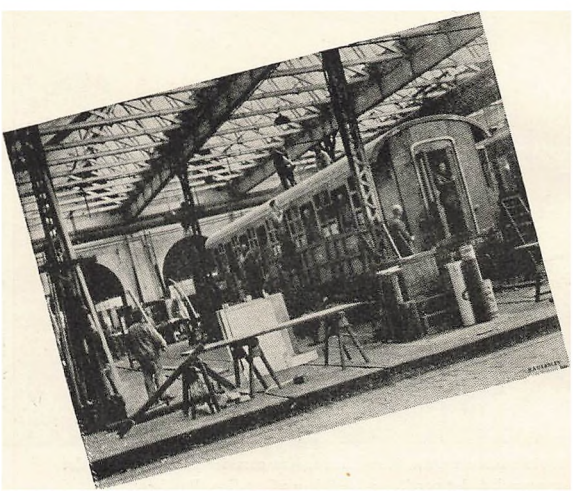
Øverst: Typisk mindre Karetmagerværksted, hvoraf der i Danmark findes et Antal af henved 1500
Derunder: Interiør fra en middelstor Karrosserifabrik





Øverst: Interiør fra General Motors Samlefabrik, København, Karrosserier paa Samlebaandet
Derunder: Karetmagerværkstedet paa Vognfabrikken »Scandia«, Randers



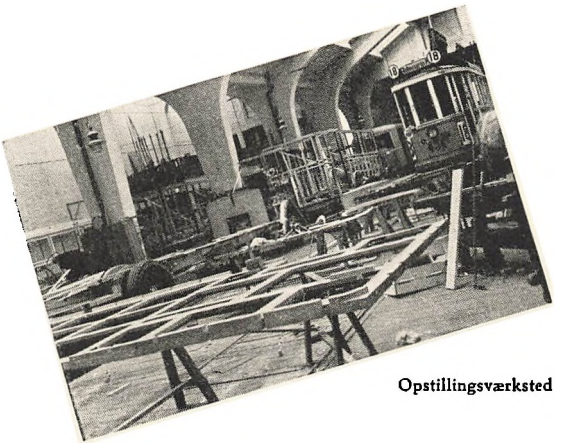


Paa Statsbanernes Centralværksteder i København og Aarhus med Hjælpeværksteder i Nyborg m. fl. Byer beskæftiges cirka 400 Karetmagere.

Her er et Par Interiørs fra Centralværkstedet i København.

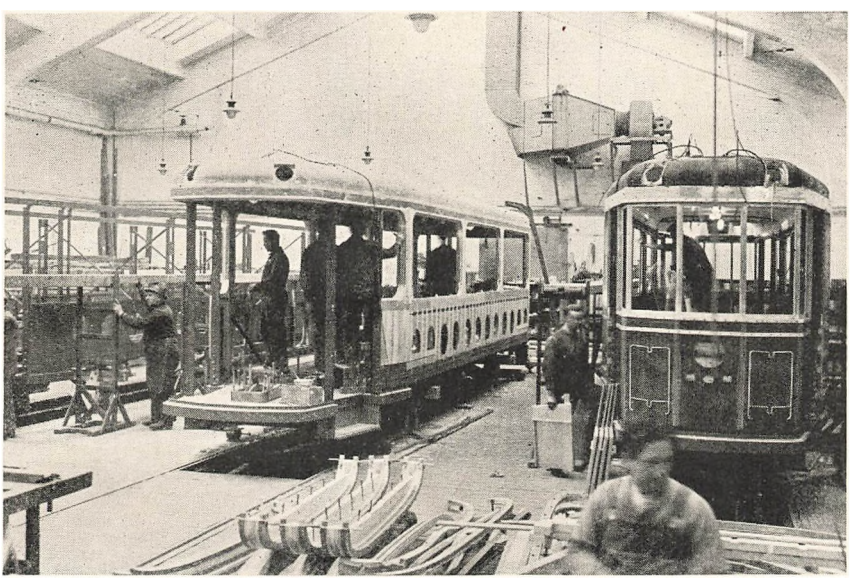
Næst efter Statsbanerne er Københavns Kommune vort Fags største Arbejdsgiver. — Paa Københavns Sporvejes Hovedværksted og Remiser beskæftiges normalt over 100 Karetmagere.

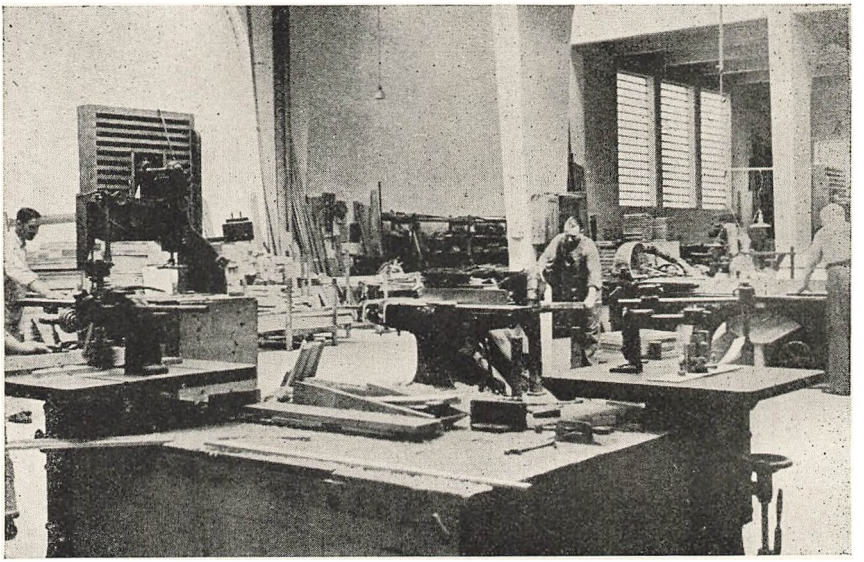
Her og omstaaende nogle Interiørs fra Karetmagernes Værkstedsafdelinger paa Hovedværkstedet.



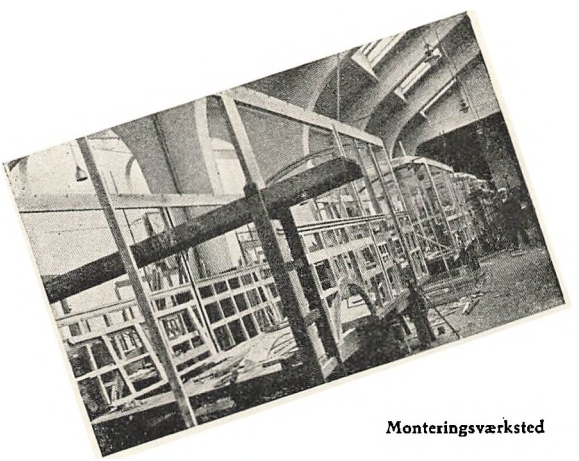
Opstillingsværksted

Opstillingsværksted

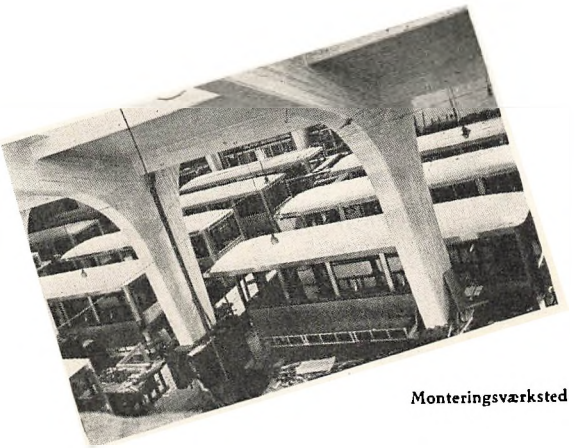




Træbearbejdningsmaskinerne

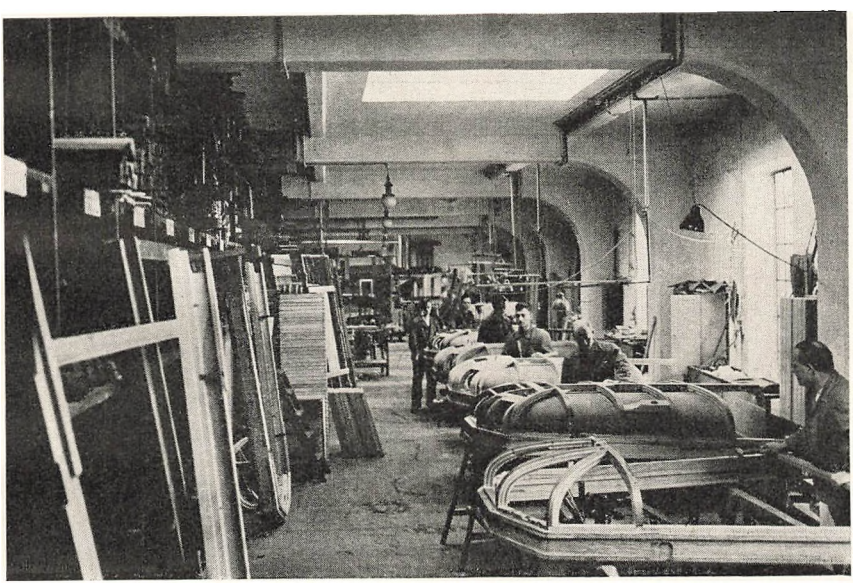


Monteringsværksted



Monteringsværksted

Samlerværksted



INDHOLD

Side

KARETMAGERFAGETS UDVIKLING 9
Den første Kærre 9
Oldtidens Stridsvogne 11
Forbedrede Konstruktionsformer 14
Hjulmanden i Middelalderen 17
Vognbygning i nyere Tid 22
Karetmagerfagets Børnelærdom 26

FORTIDENS ORGANISATIONSLIV 31
Laugets Opgaver 31
Lærlingekaar i Laugstiden 33
Svendeindvielsen 34
Livet i Svendekroen 36
Hjulmændenes Laugsartikler 40
Uforgribelige Propositioner 44
Kontraktfrihed og Frimestre 46
Nye Tiders Tanker 48
Karetmagerstrejken i 1875 52
Karetmagernes Produktionsværksted 56

FAGBEVÆGELSEN VINDER TERRÆN 63
Karetmagernes Fagforening 63
Dansk Karetmagerforbund 66
Strejken i Aalborg 1897—99 70
De samvirkende Fagforbund 73
Den store Lockout 76
Fagbevægelsens Retsgrundlag 80
En Domstol i Arbejdsforhold 82

Side

EFTER SEPTEMBERFORLIGET 87
Modgangsaar 87
Agitation og udvidet Lønbevægelse 90
1906 — et historisk Mærkeaar 93
Den første Landsoverenskomst 98
En Revolution i Faget 101
Tvungen Akkord fra 1916 104
En Strejke i København 107

UNDER 8 TIMERS ARBEJDSDAGEN 109
Døgnets Tredeling 109
Opfordring til Generalstrejke 110
Tre Lockouter 113
Uvarslede Konflikter i Odense 122
Ferie med Løn 126
Arbejdsfreden sikret ved Lovbud 131
Forligsmandsloven 132
Lockouten i 1936 136
Forbud mod Overarbejde 140
Kongressen erkender — 141
Krig og tysk Besættelse 144
Loven om Arbejdsforhold 147
Overenskomstfornyelser og Dyrtidstillæg 151

HALVTREDS AARS VIRKE 155
Forbundets Vækst 155
Konflikter 158
Samarbejdet udadtil 160
Karetmagernes Arbejdsløshedskasse 162
Oversigt over Arbejdsløsheden 171
Regnskabstal, Arbejdsløshedsforsikringen 172
Lønstatistik 174
Forbundskongresserne 176
Afdelingerne under Forbundet 177
Personalia 178
Fra Karetmagerfagets Arbejdspladser 187

Tekst *Villy Nielsen*

Tryk *Dansk Andels Trykkeri*

Indbinding *Bogbinderiet Concordia*

Kildemateriale: Til nærværende Fremstilling af Karetmagerfagets og Dansk Karetmagerforbunds Historie er blandt andet benyttet forskelligt Arkivmateriale i Forbundets Besiddelse, saasom gamle Laugsprotokoller og Dokumenter, Love, Priskuranter, Fagblade, Kongresberetninger og lign., desuden diverse faglitterære Bøger og ældre Aargange af Dagblade og Tidsskrifter i Arbejderbevægelsens Arkiv og Bibliotek, Det kgl. Bibliotek, Universitetsbiblioteket og Teknologisk Instituts Bibliotek samt en Række værdifulde mundtlige Oplysninger fra Forbundets nuværende Ledelse m. fl.