

Landbruget og strejken i Esbjerg maj-juni 1925

Af Anders Ture Lindstrøm

Med det moderne samfunds høje specialiseringsgrad har ikke mindst transportsektoren både i Danmark og andre europæiske lande med stor trafik og udenrigshandel udgjort en meget sårbar flade. Transportområdet har tillige fra århundredets begyndelse, således under den store havnekonflikt i 1902, set meget kraftige konfrontationer mellem statsmagt, skibsredere og aktionerende arbejdere. Strejkebrydere, »skruebrækkere«, har til tider været anvendt under større transportkonflikter, der har berørt danske landbrugs- og eksportinteresser især i perioden til slutningen af tyverne. Det var også det tidsrum, hvor landbrugserhvervet modstræbende blev trukket ind i det moderne arbejdsmarkeds organisationsliv.

Især var de første år efter afslutningen af den første verdenskrig 1914-18 en urolig tid. Der var i løbet af den første verdenskrig opstået stærke økonomiske og sociale spændinger i det danske samfund. Den russiske revolution i 1917 og den revolutionære uro og gæring, der fulgte i de følgende år i store dele af Europa, ikke mindst Tyskland og de østeuropæiske lande, men også Finland, Sverige og Norge, efterlod også i Danmark et dybt indtryk i alle samfundslag. De på arbejdsmarkedet urolige år forstærkede fornemmelsen af utryghed i borgerlige kredse. Arbejderne i byerne fik i 1919 gennemtruffet ottetimersdagen. På landet mærkedes presset for en mere aktiv jordlovgivning med langt flere udstykninger. Professor Erik Rasmussen har i Politikens Danmarkshistorie karakterise-

ret tiden således: »Den snes måneder, der fulgte efter våbenstilstanden 11. november 1918, var en af de mest bevægede perioder i Danmarks nyere historie. Grænsestriden var af indgribende betydning, men trods alt kun en del af billedet.

Side om side med den foregik en social magtkamp i by og på land, spundet sammen med en tilspidsning af den politiske strid.

Landet kom en revolutionær tilstand nærmere, end det havde været i næsten fire hundrede år, om end det var en tilstand, der alligevel ikke lignede de revolutioner, der foregik syd og øst for Danmark«.

Uroen på arbejdsmarkedet tvang landbrugsorganisationerne ind i konfrontation med arbejdere og fagbevægelse. Især gjorde den store havnestrejke i efteråret 1919 et stærkt indtryk. I en forespørgelsesdebat i Folketinget den 10. september 1919 krævede talsmænd for landbruget sikring af eventuel frivillig arbejdskraft, hvis en sådan blev sat ind for at klare havnearbejdet, altså eksporten. Havnestrejken blev afviklet i løbet af samme måned, men både i landbrugsorganisationerne og i byernes erhvervsliv forblev man levende interesseret i ordninger, der kunne sikre erhvervslivets eksport, forsyninger og tillige virke som en præventiv faktor mod omfattende strejker.

I løbet af efterår og vinter oprettede borgerlige kredse derfor med førende erhvervsfolk i spidsen et egentligt organiseret strejkeværn, organisationen Samfundshjælpen. Den store transportkonflikt i foråret 1920 pressede landbruget ind i et nødtvungent interessefællesskab med byerhvervene og Samfundshjælpen. Konflikten førte til, at landbrugsorganisationerne satte frivillig arbejdskraft ind, alt fra tjenestekarle til baroner, for at redde landbrugseksporten og sikre tilførsler i landbruget. Landbrugets meget effektive indsats bidrog væsentligt til at knække transportstrejken.

De følgende års tilpasning til fredsøkonomi gik ikke stille af. Tilpasningsprocessen førte til høj arbejdsløshed og lønnedgang. I byerne førte Samfundshjælpens resulta-

ter til fortsættelse af det kontrarevolutionære strejkeværn. Landbrugsorganisationerne oprettede i 1921 et stående korps af frivillige fra selve landbruget.

I 1922 kom landbruget atter ind i åben konfrontation med arbejdere og fagbevægelse. Landbrugsinteresserne kunne i vinter og forår 1922 ikke holdes uden for det almindelige opgør på arbejdsmarkedet, hvor arbejdsgiverne krævede lønnedskæringer. Denne meget bitre arbejdskamp førte til betydelig uro i en række byer. Især gik det hårdt til i Randers, hvor konflikten i marts 1922 udviklede sig til en regulær generalstrejke. Også her medvirkede landbrugets frivillige sammen med Samfundshjælpen til at slå strejken ned. Situationen var noget mere kompliceret under storkonflikten i 1925. 1920-24 havde været en periode med borgerlige regeringer, der var villige til at give strejkebrydere beskyttelse af politi og militær. Men i 1924 havde Danmark fået sin første socialdemokratiske mindretalsregering under statsminister Th. Stauning, og selv om regeringen under fortsat kritiske økonomiske vilkår og valutaproblemer havde en oplagt interesse i en stabil landbrugseksport til det store engelske marked, kunne hverken Samfundshjælpen eller landbrugets frivillige uden videre vente politibeskyttelse til strejkebryderi. Storkonflikten startede i foråret og blev udvidet til transportkonflikt 15. maj 1925.

Situationen kompliceredes af interne spændinger i fagbevægelsen, hvor de faglærtes interesser gik stik mod de mere militante arbejdsmænds. Storkonflikten i 1925 var en af Danmarkshistoriens største, den sluttede 5. juni 1925 med alle parter accept af et kompromis, der dog skabte stærk bitterhed blandt arbejdsmændene. For landbrugsorganisationerne førte konflikten til indsættelse af en større styrke af landbrugets frivillige strejkebryderkorps og til en magtfuld demonstration af landbrugets faktiske slagkraft. Den følgende kilde, en intern rapport af sekretær Fr. Jensen, De samvirkende Andelsslagteriers fælleskontor, beskriver landbrugets strejkebryderindsats i den vigtige eksporthavn Esbjerg under storkonflikten:

»På mødet den 19. maj 1925 blev det besluttet at søge indladningen af landbrugsprodukterne besørget ved hjælp af frivillig arbejdskraft – foreløbig tilvejebragt ved henvendelse til slagterierne.

Fælleskontoret henvendte sig derfor straks onsdag eftermiddag til samtlige jyske andelsslagterier og anmodede disse om hver især at sende 5 a 6 mand til Esbjerg havn til indladning af landbrugsprodukterne.

Daglønnen for de frivillige arbejdere fastsattes til 18 kr. pr. dag + fri hen- og tilbagerejse samt kost og logi ombord i et skib, som DFDS efter aftale stillede til disposition.

Sekretær Jensen blev overdraget ledelsen og tilsynet under lastningen og afrejste i den anledning onsdag aften til Esbjerg, hvor han efter ankomsten torsdag morgen straks gik i gang med forberedelserne til modtagelsen af det frivillige mandskab, herunder arrangementet på logiskibet, såvel hvad angik kost som soverummene.

DFDS's ekspedition var i forvejen instrueret om, at der helt igennem skulde sørges godt for mandskabet såvel hvad angik kost som logi, og dette blev også gennemført på en for mandskabet meget tilfredsstillende måde, navnlig for kostens vedkommende.

Sekretæren henvendte sig derefter til havnemesteren Rasmus Voigt anmodede denne om, at der blev stillet politi til rådighed, således at mandskabet uhindret kunne komme ombord i logiskibet. Det påhvilede havnemesteren at afvikle trafikken på Esbjerg havn. Havnemesteren og havnebetjentene havde tillige endnu på det tidspunkt til opgave at opretholde ro og orden på havnen. Politiforholdene i Esbjerg er nemlig således ordnet, at byens politi ikke har noget at gøre på havnens område, her er det alene havnepolitiet, der har myndigheden.

Havnemesteren lovede at efterkomme sekretærens henstilling, og i god tro hertil koncentrerede han sin opmærksomhed på jernbanestationen for at vejlede det mandskab, som kom med togene, og han forlod først stationen efter sidste togs ankomst kl. 12 nat. Efter den tid var der en mand fra DFDS til stede.

En del af det mandskab, der ankom med biler, havde tit største vanskelighed ved at komme frem, idet de strejkende ofte antastede sådanne, ikke alene i byen men også ude på landevejene og på havnen, og i flere tilfælde fik de chaufførerne til at vende om eller fik disse til at nægte at køre længere. En del af det mandskab, der på den måde blev stoppet, vendte straks hjem igen, medens de mere standhaftige forcerede sig frem og kom ombord i logiskibet.

Sekretæren forsøgte, og flere gange med held, at bringe det mandskab tilbage i logiskibet og fik i et tilfælde, hvor 15 mand havde søgt tilflugt på centralhotellet, bypolitiet til at bringe disse folk til havnen i lejede biler.

Han henvendte sig til havnepolitiet og krævede, at dette anbragte mere politi på havnen, så mandskabet kunde komme frem; det skete også.

Fredag den 22. maj kom atter en del frivillige til havnen, hvor den såkaldte strejkevagt med flere forsøgte ved kraftige talemåder at holde dem tilbage; i flere tilfælde lykkedes det, men man rådede dog over ca. 80 mand. Med dette mandskab gik man i gang med indladningen.

Forinden havde sekretæren en forhandling med de såkaldte strejkevagter, idet disse forsikrede, at de ville våge over, at de frivillige ikke på nogen måde vilde blive forulempede under deres arbejde, såfremt man undlod afspærring af havnen. Sekretæren lovede at følge denne henstilling, men det viste sig hurtigt, at »strejkevagten« ikke kunde forhindre, at de frivillige blev forulempede, idet de måtte passere mellem en dobbelt række nysgerrige, der ved hånende tilråb og hentydninger søgte at gøre folkene kede af det, og de såkaldte »strejkevagter« var oftest de mest ivrige.

Sekretæren anmodede derefter havnemesteren om at afspærre havnen og holde de nysgerrige borte.

Afspærring blev så foretaget efter middag, men havnepolitiet tillod at »strejkevagterne« fremdeles havde adgang til havnen, og en del af disse personer agiterede vedblivende at formå mandskabet til at holde op med arbejdet. Kun i et enkelt tilfælde lykkedes det at lokke 2 mand fra Lunderskov til at forlade arbejdet, hvilket resultat hilstes med hurraråb.

Havnepolitiet magtede ikke sin opgave trods det, at de ofte blev anmodet om at optræde overfor »strejkevagterne«, når disse blev for nærgående med tilråbene, der ofte var iblandet skældsord.

Som ordenskorps viste strejkevagterne sig umulige, endskønt de om søndagen var forsynede med hvide armbind.

Som før nævnt udeblev en del af folkene, men der meldte sig flere folk ude fra landet, som blev antaget, og fra Rasmussen, Højrupgård, kom 12 mand. Desuden sendte slagteriet i Års 55 mand, der ankom til Esbjerg lørdag morgen kl. 3½. Den lokale fagforening i Års havde telegrafisk underrettet arbejdsmændene i Esbjerg om, at folkene kom med toget, men for at forhindre sammenstød, arrangerede man sig med jernbanen på den måde, at disse folk blev overført i en anden vogn og kørte direkte til havnen med et tog; derved blev de hundreder af arbejdsmænd, der havde indfundet sig på jernbaneplassen, forhindret i at lave fest, og da jernbanens perron var afspærret af politi, var optøjerne forhindret.

Man var nu vel forsynet med folk, og arbejdet skred rask frem, således at man søndag kunne melde, at alt gods, der henstod fra foregående uge, var indladet og videresendt.

Smøreksporthøjerne var misfornøjede over, at disse ikke straks kunde få indladet det smør, der stod på lagrene, men sekretæren fastholdt, at man først tog varer fra lagerkældrene, når alle jernbanevognene, der havde henstået på banens terræn, var indladet.

Det var ikke muligt at overbevise smøreksporthøjerne om berettigelsen af dette standpunkt, og navnlig var direktør K. Hansen, Midtjyds Smørforsyning, Horsens, meget pågående i sit krav om straks at få indladet smørret fra lagrene. Direktørens var skarp i sin kritik såvel over sekretærens standpunkt som over femmandsudvalgets hele optræden, der efter hans opfattelse savnede fornødent initiativ og handlekraft.

Der indkom stadig anmodninger fra folk om at få arbejde ved indladningen. En del af disse anmodninger blev taget til følge, når det dokumen-

teredes, at de søgende havde tilknytning til landbruget, og kun sådanne blev taget i arbejde.

Mandskabet vænnede sig hurtigt til at indlade varerne. De tunge flæskeballer blev efterhånden båret til rampen uden synderlig anstrengelse. Arbejdet blev udført under godt humør, og det var kun enkelte, der sløjede af og skulkede fra arbejdet.

Betalingen var som vedtaget 18 kr. pr. dag. Der arbejdedes 8 timer, og for det overskydende antal arbejdstimer betaltes 2 kr. 25 øre pr. time, en betaling, der svarede til timelønnen for de 8 timer. Søndagene betaltes med samme pris, dog betaltes arbejdet de 2 pinsedage med 10 kr. mere pr. dag; denne forhøjelse ydede man for at undgå, at for mange rejste hjem i helligdagene.

Da søfolkens sympatistrejke den 1. juni blev etableret, og da der indløb meddelelse fra England om, at havnearbejderne nægtede at udlosse danske skibe, der var indladet af frivilligt mandskab, indkaldtes udvalget (femmandsudvalget) til møde i København sammen med repræsentanter fra slagterier, mejerier og ægeksperten for at drøfte den nye situation.

På mødet forelå skrivelse fra landbrugsministeriet med fornyet forslag fra M. C. Lyngsie¹ om fremskaffelse af skibe til transport af landbrugsprodukterne. Udvalget fastholdt imidlertid sit tidligere standpunkt at holde sig neutral i striden, og dette mente man ikke at kunne fravige. I en skrivelse til landbrugsministeren tilkendegav man sit standpunkt, og gennem en Ritzau meddelelse udsendte man en kort redegørelse til offentligheden.

»Den 5. juni blev der ved forligsinstitutionens mellemkomst afsluttet forlig mellem parterne, og strejken blev hævet. . .«².

Der findes et notat, der afrunder strejkeforløbet i Esbjerg. Det hedder her bl.a.: » . . . Fra den 2. juni til den 7. juni gjorde søfolkene fælles sag med arbejderne, hvorefter passagerbådene blev bemanded med frivillige, for størsteparten kontorfolk, men al godstransport var nu aflyst.

Sømandsstrejken og arbejdsmandsstrejken sluttede den 5. juni, og »Flora og Ficaria« lå med fuld damp oppe for at gå straks (de var lastede med landbrugsvarer), men søfolkene ville det anderledes, idet de havde bestemt at ville have en sommerudflugt, og dertil skulle bruges lørdagen den 6. hvilken dag de i samlet procession og med fuld musik gik i Strandskoven. . .«.

Søndag morgen mødte mandskabet, og fra mandag den 8. juni 1925 optoges normal fart³.«

Noter

1. Fagforeningsmand og politiker (1864-1931).
2. Kopi af intern rapport fra slagteriernes arkiver, Slagteriernes Fælleskontor, Axelborg.
3. Slagteriernes arkiver, pk. AF 92, Femmandsudvalget 1925.

Kildehenvisninger

- Erik Rasmussen: Velfærdsstaten på vej. Politikens Danmarkshistorie bd. 13 1913-39 (1965), s. 184-89, 235-40, 271-84, 343-350.
- Tom Sinding: Dansk Arbejdsmandsforbund under storkonflikten 1925. Historie (Jyske Samlinger XII 1-2) 1977.
- Heinrich Schlebaum Larsen: Træk af de faglige storkonflikter i 1920 og 1925. Økonomi og Politik 1955 nr. 2-4. p. 163-204.
- Anders Ture Lindstrøm: Samfundshjælpen. Erhvervshistorisk Årbog 1978 s. 7-48.
- Anders Ture Lindstrøm: Landbrug og arbejdsmarked 1919-26. Landbrugshistorisk Tidsskrift. Bol og By 2. række nr. 3 (1980) s. 39-65.

Anders Ture Lindstrøm, f. 18.2.1943 i Ribe. Cand. phil. i historie 1969 fra Århus Universitet. Studier i europæisk integration i Belgien 1967-68, NATO-stipendiat 1970. Forskningsstipendiat i Flensborg 1971-73. DR Åbenrå fra 1974. Har bl.a. skrevet: »Landet Slesvig-Holstens politiske historie i hovedtræk 1945-1954« (1975). »Samfundshjælpen. Træk af en kontrarevolutionær organisations historie«, Erhvervshistorisk Årbog 1978. »Landbrug og arbejdsmarked 1919-1926«, Landbrugshistorisk Tidsskrift, Bol og By, 2. række, nr. 3 (1980). »Vandrelærer i en urolig tid«, Sønderjyske Årbøger 1984.