



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliserings-projekt 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.

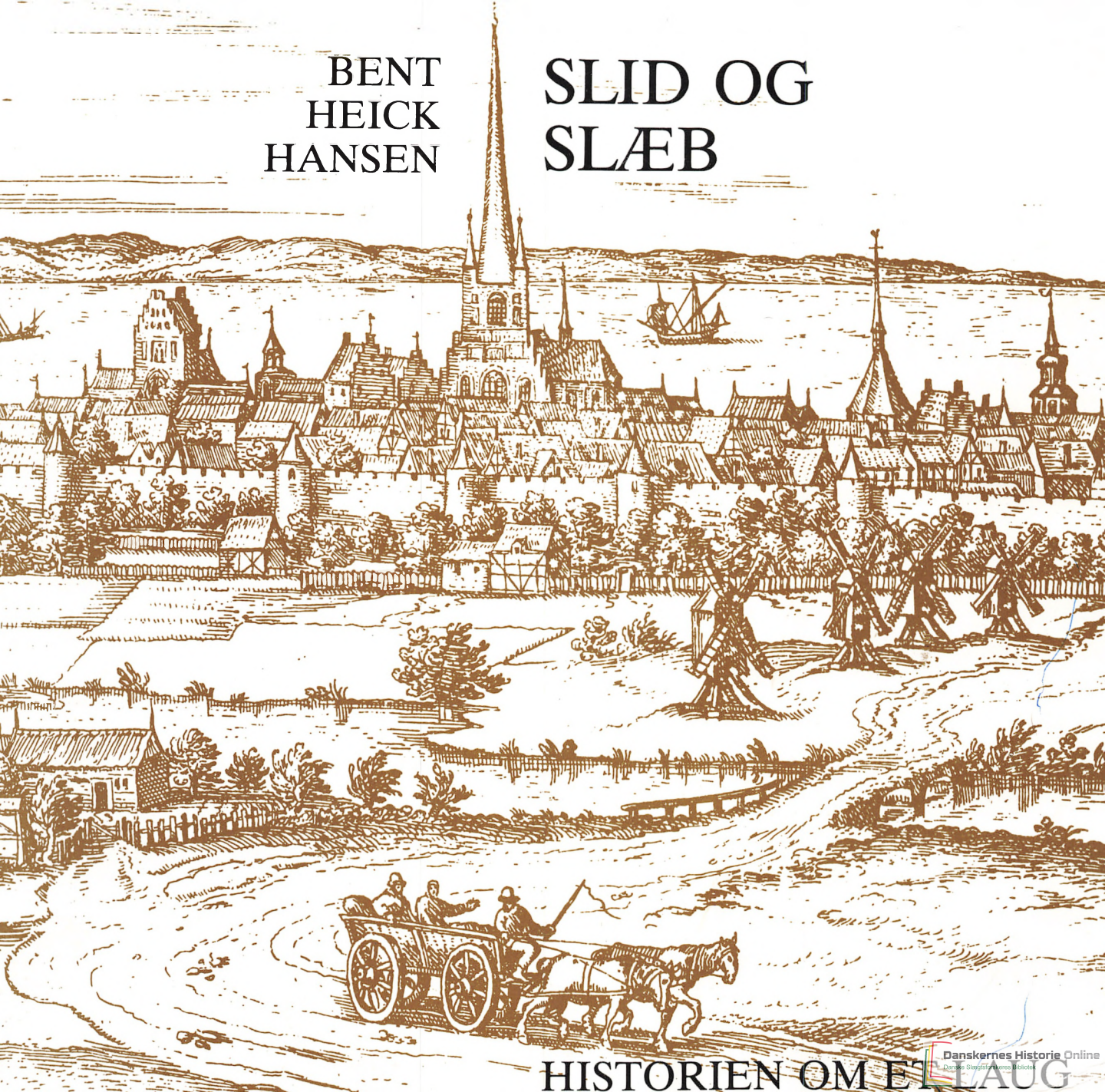
Links

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

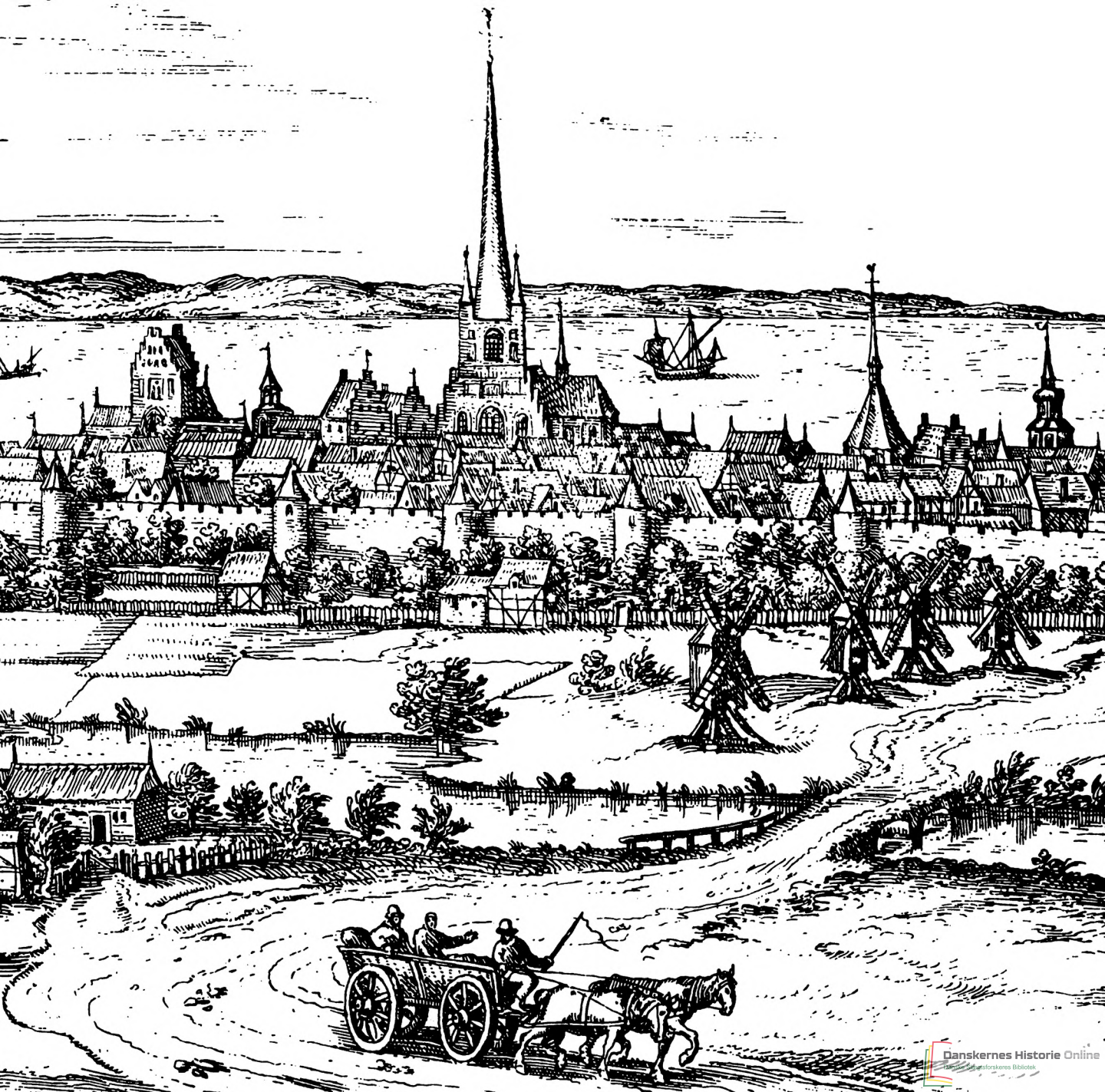
BENT
HEICK
HANSEN

SLID OG
SLÆB



SLID OG SLÆB

Det viste motiv er efter Braunius. Det forestiller København omkring året 1587, set fra Valby bakke. Vejen fører ind til Vesterport og er nuværende Gl. Kongevej. Til venstre ses Sankt Jørgens hospital og bagved Sankt Jørgens sø. Broen, der fører over søens afløb til Kalvebod strand, er nævnt i laugsskråen. Vognmændene var forpligtet til på egen bekostning at vedligeholde denne, til gengæld var de fritaget for indkvartering af landsknægte. Til venstre bagest i billedet ses den ligeledes i skråen nævnte Sankt Petri kirke, som var vognmændenes kirke, idet Sankt Peter var deres skytshelgen. Ved hans alter tændtes der lys, og der afholdtes sjælemesser for afdøde laugsbrødre og -søstre, og udgifterne til dette betaltes af laugets kasse. Mod højre ses derefter Sankt Gertruds kloster og Universitetet. I midten knejser Vor Frue kirke med sit stolte 76 meter høje spir. Over stubmøllerne ses Sankt Klaras kloster og længst til højre Helliggeist.



BENT HEICK HANSEN

SLID OG SLÆB

HISTORIEN OM ET LAUG

Udsendt af Københavns Vognmandslaug ved dets
500 års jubilæum den 29. april 1978

Forord

Fra flere sider er det ønske blevet fremsat, at der ved Københavns Vognmandslaug's 500 års jubilæum den 29. april 1978 skulle foreligge en beskrivelse af hovedstadens vognmænds mere end fem århundreder lange historie. Denne bog er et forsøg på at efterkomme disse opfordringer.

Ofte har det været en slags detektivarbejde at finde de mange spredte spor. Mange historiske kilder er endnu uudforskede. Men jo dybere man får held til at trænge ind i stoffet, desto bedre fatter man de gamle vognmænds livsvilkår, deres arbejde og færden.

Vognmandens liv har såvist ikke været frit for besværligheder, modgang og sorger, men standen har dog gennem tiderne formået at klare sig. I perioder har vognmændene vist fremsyn og initiativ, men hyppigt har de også savnet fremdrift og mod. Heri adskiller de sig nok næppe fra mennesker i andre fag. Under skiftende erhvervsmæssige, sociale og tekniske

vilkår har de københavnske vognmænd dog mødt tilværelsens vekslende tilskikkelser med udholdenhed og har tilpasset sig de krav, udviklingen stillede og fortsat stiller.

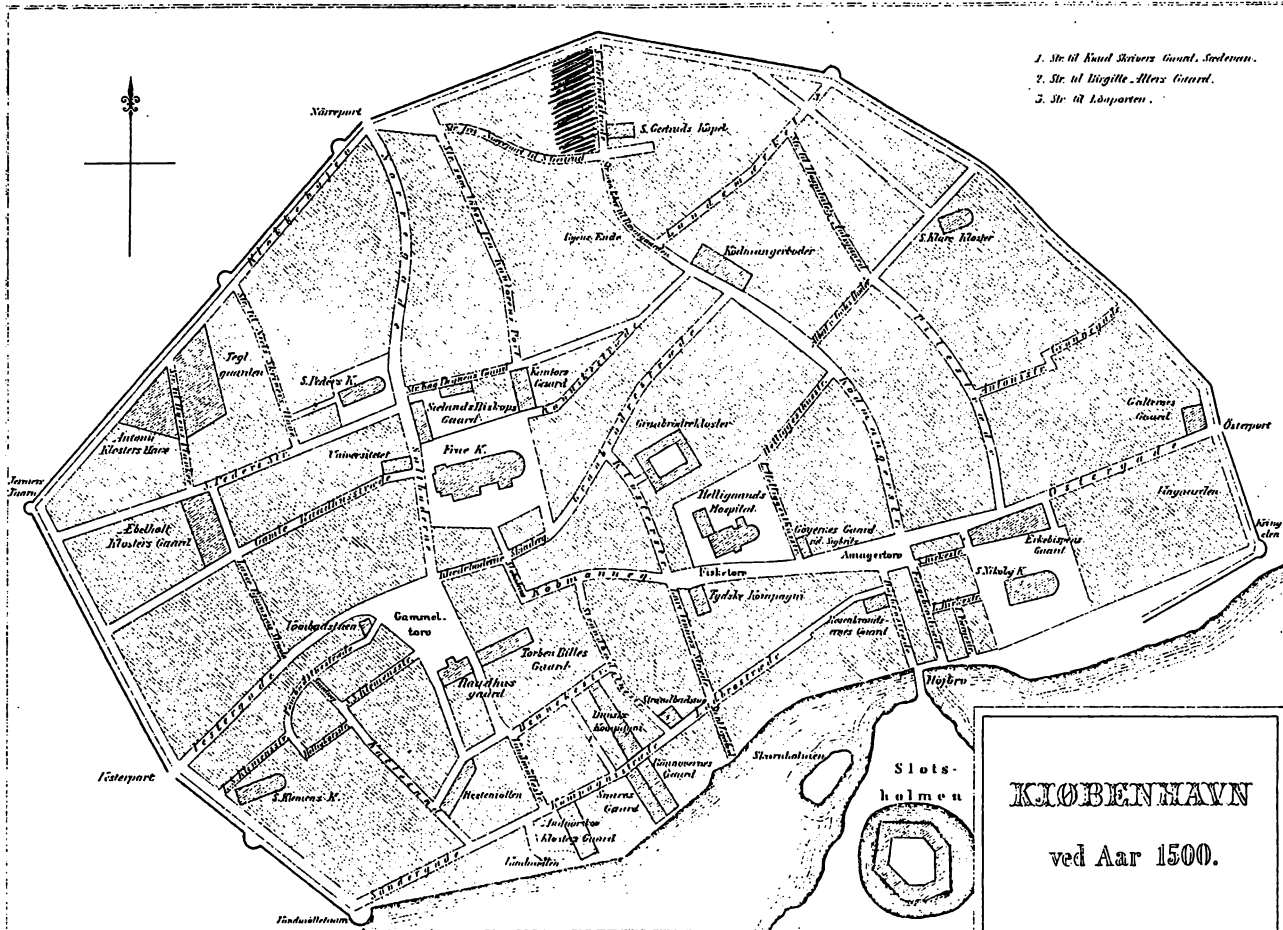
Det har været en fornøjelse og glæde at puste støvet af de gamle dokumenter og at finde vidnesbyrd om svundne slægters liv og virke.

I forarbejderne til denne lille bog har Nationalmuseet, Det kgl. Bibliotek og Stadsarkivet på Københavns Rådhus ydet mig stor bistand, for hvilken jeg siger tak. I særlig grad er jeg fuldmægtig Egil Skall tak skyldig for hans imødekommenhed og hjælp ved at stille Stadsarkivets samlinger til rådighed. Tillige retter jeg en tak til stud. mag. Birgit Hansen, hvis indgående undersøgelser og beskrivelser af gilder og laug i middelalderen har dannet grundlaget for bogens første afsnit.

Bent Heick Hansen

Rekonstrueret kort over København fra tiden omkring laugets stiftelse. Det skraverede felt øverst viser området, hvor vognmændene havde deres tilholdssted. (O. Nielsen)

O. Nielsen: København i Middelalderen S. 219



*Bispeprægtigt, kongemægtigt
stråler, København dit Ry
Danmarks Rige ej din lige
har i nogen anden By.
Handelsnettet har du flettet
gyldne Tider ser du gry.*

Morten Børup, ca. 1500

Hvis man en morgenstund fra Nørreport station bevæger sig ned gennem Frederiksborggade til Kultorget og betragter gadens mylder af travle mennesker på vej til dagens gerning, kan det være svært at forstå, at dette område i slutningen af 1400 tallet kaldtes »byens øde jord ved muren«.

Men efter alt at dømme er det her på disse arealer, at initiativet til oprettelsen af Kjøbenhavns Vognmands-laug blev taget.

Her stod laugets vugge. På dette sted havde de første laugsbrødre deres samlingssted. Her var bygget primitive stalde til hestene, lader til foderet og plads til at henstille køretøjerne.

Bag svingende fluebortjagende hestehaler anbragte en gruppe vognmænd sig i rundkreds på tønder og kasser, måske efter en dags hårdt arbejde, for sammen at diskutere levevilkårene. Man kan

næsten forestille sig deres højlydte samtale, kun afbrudt af hestenes prusten, når hakkelsen kom på tværs i næseborene.

Da man i denne forsamling ikke var stærk i skrivekunsten, var referater fra disse møder en utænelighed, måske en umulighed, og det vil forblive skjult, hvilke ord der er faldet.

Et situationsbillede af byen København her i middelalderens slutning, sammenholdt med det, vi ved om vognmændenes liv, færd og erhvervs-muligheder, kan imidlertid give en forestilling om samtalerne indhold og årsagen til laugets stiftelse.

Vi skriver altså 1478. Ingen situation er imidlertid et produkt af selve nuet, men af de begivenheder, der er gået forud og har skabt dette nu.

Nok skal vi ikke starte forfra med verdens skabelse og Adams og Evas uddrivelse af paradiset, men dog begynde såpas langt bag starthullerne, at vi får et ordentligt afsæt.

Dengang som nu var mange betydelige lokale rørelser af samfundsmæssig art ikke blomster af sæd, spiret frem i vor egen Danas Have, ej heller de, der grunder sig i økonomiske og handelspolitiske forhold. Vi er derfor nødt til at kikke os lidt omkring i den verden, hvor disse rørelser er startet, for at kunne forstå, at det er den ændrede samfundsstruktur i Europas øvrige førende lande, som øver indflydelse på vor situation og langsomt ændrer den.

Danmark var også dengang meget afhængigt af sit handelssamkvem med udlandet, ligesom vi fik de

fleste af vore kulturelle og sociale påvirkninger derfra.

På samme måde som vi på tv-skærmen oplever, at emnerne ved en speciel forstørrelsesteknik trækkes frem, således må vi også her zoome os ind på disse vognmænd på Kulturvet, for de befinder sig nemlig i den for os så aktuelle situation midt i begivenhedernes centrum.

Men inden da vil vi trække os lidt tilbage og betragte de begivenheder, der var årsag til, at det pludseligt blev så forbandet aktuelt at få dannet denne organisation: »Kjøbenhavns Vognmands-laug«.

For selvfølgelig har disse agende folk haft deres gode og rimelige grunde til at handle, som de gjorde. Det har ikke blot været, fordi det var »oppe i tiden« eller »smart« at danne laug. Livets barske realiteter må have rejst krav, som kun kunne løses ved et markant modtræk gennem en organisation, hvilket i datidens samfund måtte blive et laug.

Hvorfor var tiden moden netop da? Hvorfor er det ikke et syv- eller ottehundredes års jubilæum, der skal fejres? Der var også i 1200-tallet vognmænd, som var beskæftiget med kørsel mellem byen og havnen og med transport af byggematerialer. Vognmænd, der kendte hinanden.

Svaret er enkelt. Der var ikke behov for en sådan organisation, før København havde fået en sådan størrelse, at den indbyrdes konkurrence gjorde det formålstjenligt, og det er da også i Danmarks

største og mest internationale by, at spørgsmålet først blev aktuelt.

Men størrelsen alene er ikke nok, samtidig må der findes en vis samfundsmæssig struktur, og endelig må inspirationen til eller forbilledet for en sådan løsning som en laugsorganisation være tilstede.

Det dokument, som blev resultatet af vognmændenes alvorlige snak, *Skråen af 1478*, blev et interessant og levende vidnesbyrd om deres bidrag til en af de mest vidtgående forandringer i det danske samfund, nemlig grundlæggelsen af det danske erhvervsliv, – forudsat at det ses i sammenhæng med det samfund, hvori det skabtes.

Hvordan så det samfund ud, hvori laugstanken følte som et naturligt led i hele strukturen, og hvori den fungerede som en del af en større organisk helhed?

Kirke og handel havde skabt Europas storbyer. Det ene som følge af det andet eller vice versa. I korstogstiden blomstrede handelen som aldrig før. 1200-tallet var en opgangsperiode i hele den civiliserede verden. En følge heraf var, at det nu blev nødvendigt at få skabt et fast pengesystem, der ville lette den internationale udveksling af varer. I midten af århundredet prægedes de første guldfloriner, og i slutningen af samme får hele den italienske handelsverden ens møntfod. Langsomt bredte systemet sig mod nord og vest gennem de italiensk-ejede handelsimperier, Medicierne og Fuggerne, der havde store filialer blandt andet i Brügge og Augsburg, hvorfra

mange eftertragtede og ofte luksusbetonede varer. De fleste var dog blot på vej til dagens dont. Det er der ikke noget nyt eller mærkeligt i, men det bemærkelsesværdige er, at denne dont for et større og større antal mennesker var ved at skifte karakter.

I århundreder, ja i årtusinder havde jordens dyrkning givet mennesket arbejde og dermed bestemt dets position i samfundet. Nu derimod havde mødet med Østens fine gamle kulturer og håndværkstraditioner samt handelen med disse landes varer skabt behov for en helt ny slags mennesker, nemlig købmænd og håndværkere i en helt anden stil, end man før havde været vant til det: Købmænd til at formidle varerne og håndværkere til at forarbejde dem. Men også hjemlandets produkter blev takket være fremmed indflydelse genstand for en mere og mere forfinet og specialiseret forarbejdning.

Afgørende var det også, at et nyt publikum meldte sig, dels som aftager af varer, dels som igangsætter og arbejdsgiver. Her kommer kirken ind som nummer et, men også konge og adel brugte flere og flere »unødige« hofferfolk, der igen havde »unødige« behov for luksus. De købmænd, der blev velhavende ved at levere og arbejde for disse to øverste klasser eller stænder, blev med tiden selv en ny og rig tredie-stand: borgerstanden. Den blev så igen et købedygtigt publikum for varer og tjenesteydelser, og således kom der gang i den udvikling, der stadig er gældende. Vi lever af at yde hinanden tjenester.

Den nye tredie-stand har vor store interesse

og sympati, da det er blandt dens medlemmer, at vi finder forgængerne i vognmandsbranchen, ligesom det er i det miljø, de ting foregår, som har interesse i denne sammenhæng.

Disse borgere, som færdedes og boede indenfor byens fæstningsværker, var den del af befolkningen, som var åben og modtagelig for nye påvirkninger og kulturstrømninger.



Et portræt af et medlem af den nye tredie-stand, den selvbevidste bedsteborger. (Undløse kirke 1460)

De efterhånden ændrede vaner i byens toneangivende kredse havde skabt nye stillinger indenfor servicefagene og håndværket, ligesom den nye inter-

nationale handel havde gjort folk interesserede i at producere mere end blot til hjemmemarkedet. Fremstilling af varer med eksport for øje var begyndt at spille en væsentlig rolle.

Oprindeligt var de fleste byer underlagt eller ligefrem opført af lensherrer, konger eller bisper, som beskyttede og forsvarede byerne, mod at disse til gengæld svarede deres herrer en form for afgift og stillede sig til rådighed i tilfælde af krig. Efterhånden som byerne voksede på grund af handel og håndværk, blev indtægter i form af told og skatter, som tilfaldt byherren, en ganske god forretning, og byherrenes ønsker var at sikre sig en god biindtægt og loyale forbundsfæller i tilfælde af tvistigheder med andre fyrster og rivaler.

Det er klart, at den økonomiske velstand og delvist økonomiske selvstændighed, medførte ønsket om politisk frihed hos de mere og mere selvbevidste borgere. De ønskede uafhængighed af byherren for i stedet at blive deres egne herrer med egen domsmyndighed i sager, der angik byen og dens indbyggere. De rettigheder, de kæmpede for, blev, hvis det lykkedes at opnå dem, betragtet som privilegier af byens indbyggere. I dag er vi mere krævende og fremsætter disse krav som vore »ukrænelige menneskerettigheder«.

Et privilegium var i realiteten en slags frihedsbrev, som betød frihed for overhøjhed, ret for byen til at oppebære indtægter af egne skatter, told og afgifter, og ret til at være sin egen øverste doms-

instans med selvstændig byret og egen retskreds.

Hertil fordredes et byråd, som kunne varetage disse interesser og i spidsen for dette en borgmester. Det ydre tegn på denne nye værdighed var rådets hus, klokketårn til samling af borgerne i festens eller farens stund, samt vigtigst af alt: retten til eget byvåben og segl.

Denne udvikling nåedes først i de europæiske storbyer, men bredte sig ad handelens og kulturens veje mod stadig fjernere lande – og nåede altså også Danmark. Vi var dog lidt bagefter, men kom dog med i vognen.



Det var dog ikke den omsiggribende internationale handel og udveksling af håndværkere, der skabte laugstanken. Det var snarere frygten for den, der fik borgerne i de forskellige europæiske byer til at træffe beskyttelsesforanstaltninger og stå sammen mod dette anmassende fænomen.

International handel med varer og tjenesteydelser, skabt hvor det var bedst og billigst at fremstille dem, derefter transporteret derhen, hvor behovet var og siden solgt til en pris, som sattes af efterspørgselens hidsighed og ikke altid af varens realværdi og produktionsomkostninger, kort sagt: fri konkurrence, var en positiv mulighed for de få. Men den var også en trussel om udkonkurrering for de mange. Man måtte sikre sig, både mod de udenlandske og mod sine egne.

Flertallet af erhvervsfolkene fandt deres udkomme i en næring med temmelig snæver geografisk ramme, hvor der knapt forelå muligheder for at tjene sig rig på grund af kundekredsens størrelse og købekraft.

I dette miljø af forsigtige småborgere hørte laugene hjemme.

Den pengestærke enkeltmand, som havde midler til at slå bedrifterne under sig, var en fælles fjende.

I erhverv, hvor der åbnede sig en udvej for at fremstille varer for et større marked, vidste den slags folk tidligt at kende deres besøgstid.

De overtog selv købmandens rolle og reducerede håndværkerne til underleverandører. Hvem kunne føle sig tryk for, at dette ikke ville ramme hans næring? Den paradoksale situation opstod: at en bedring i afsætningsmulighederne kunne blive farlig for producenternes selvstændighed og indtjening.

Ekspansion og dristighed, som småborgeren havde lært at afsky, gjorde ham ligefrem kapitalfjendsk – i hvert fald i princippet.

Uden tanke på nutidige forhold kunne man sige, at laugenes formålsparagraf var:

Ingen må, hvad ikke alle kan.

Tryghed fremfor frihed!

★

Skønt laugene havde andre opgaver end de

erhvervsmæssige, var det dog denne side af sagen, som var den drivende kraft og specielt ønsket om at skabe et monopol.

Kun de, der tilhørte laugets organisation, måtte have lov til at udøve det pågældende erhverv.

Inden for byens enemærker og i landdistrikterne dér omkring kunne ingen uvedkommende konkurrence tåles.

Laugstvungen, det vil sige påbuddet om, at man som næringsdrivende skulle være medlem af sit fags organisation, forhindrede også indbyrdes konkurrence.

Man nøjedes ikke med fastsættelse af mindstepriser, men fastslog i detaljer, hvordan laugsbrødrene havde at forholde sig indbyrdes.

Ingen måtte lokke kunder til sig ved reklame eller særlige tilbud og kreditter, og brødrene skulle optræde i fællesskab overfor forsømmelige betalere.

Det var også forbudt at lokke andres arbejdsfolk og drenge til sig ved løfte om højere løn eller gunstigere vilkår.

For at holde priserne oppe var det nødvendigt at begrænse produktionen, for eksempel ved at nedlægge forbud mod overarbejde, men vigtigst ved at indskrænke antallet af fagets udøvere, både hvad angik mestre, svende og drenge.

Retten til at udøve et erhverv beroede ikke blot på faglig dygtighed, men tillige på nepotisme, hvilket vil sige en tendens til at foretrække familiemedlemmer. Man sikrede sig på enhver måde.

Dog, laugsstatutterne var idealet, som ikke altid stemte med virkeligheden. Det hændte regelmæssigt, at det lokale bystyre greb ind enten for at sikre laugene eller oftere for at sikre forbrugerne.

Men idealet er dog heller ikke altid det modsatte af virkeligheden. Initiativ og dygtighed kunne i et statisk samfund som middelalderens kun udfolde sig på bekostning af mindre heldige arbejdsfæller.

Dette stemte godt med kirkens syn på økonomisk vinding, rente af pengeudlån og sligt. Ingen måtte tage mere for en vare eller tjenesteydelse, end at han og hans familie lige kunne klare dagen og vejen. (Ellers var der jo ikke tale om næstekærlighed).

Pengeudlån måtte i realiteten ikke finde sted, hvis det skete mod renter. (Man må ikke udnytte sin næstes nød til at berige sig selv).

Men efterhånden anerkendtes det, at udlåneren fik en vis kompensation for sin manglende brugsret til pengene, så længe de var udlånt.

Altså, den som berigede sig, tog levebrødet fra sin broder. Denne prosaiske, materielle erfaring faldt således godt i tråd med det kristne bud om broderskab og næstekærlighed. Det hele gik ud på en ligelig fordeling af livsgoderne, så alle var sikret i sociale og økonomiske forhold. Ideologien var et produkt af de forhåndenværende kår, som skabte de leveregler, laugene og deres medlemmer var undergivet.



Hermed er vi inde på laugenes sociale pligt, og denne er nøje forbundet med de gamle gilder.

Laugene overtog nemlig gildernes sociale funktioner, og efter alt at dømme har Kjøbenhavns Vognmandslaug sine rødder i Skt. Knudsgildet.

Ordet *gilde* kommer af det oldnordiske ord for gæld, som vil sige betaling. Mænd fra byen samledes i en *hvirring*. Det er en (rund)kreds, hvor hver ydede sin gilde eller gæld som betaling for det drikkelag, der var sammenkomstens formål.

Brødrene i disse gilder havde også andre forpligtelser overfor hinanden end blot at løfte bægeret og sige skål. De dannede tillige et *edslagh*, som det kaldtes, hvor man var forpligtet til at bekæmpe fælles fjender og hævne hinandens død, hvis denne skyldtes en uretmæssig tildragelse.

I det hele taget stod man hinanden bi også i retssager og retsspørgsmål, hvor en samlet edsafleggelse kunne frikende en mand.

Disse lidt rå og uciviliserede skikke med drikkelag og blodhævnpligt har jo næppe deres udspring i den kristne kirkes etik, men snarere er de en fortsættelse af de hedenske offergilder. Saxo er den første, der, i et afsnit om en tvistighed mellem borgere, nævner disse danske hvirringer i lidet rosende vendinger. Han omtaler desuden en anden slags gilder eller sammenslutninger, og dem roser han, så der er åbenbart under indflydelse af kirkens fromme broderskaber på den tid opstået en ny slags gilder, som holdt sig mere på måtten.

I disse nye gilder sluttede man sig sammen for at »værne hinanden« og hermed var de såkaldte »værnegilder« opstået. I hine retsløse og på alle måder utrygge tider overtog de pågældende gilder en mængde af de funktioner, som i dag hører under social- og sundhedsforvaltningen. De udgjorde således et socialt sikkerhedsnet i datidens samfund. Gilderne blev meget populære og opslugte efterhånden de tidligere hvirringer eller øvede indflydelse på disse således, at de efterhånden omdannedes til foreninger med et vist etisk og religiøst præg. Øvrigheden havde heller ikke været glad for de gamle hvirringer, og havde flere gange nedlagt forbud mod dem.

Alt dette foregik i middelalderen, i den katolske tid, da det var skik, at mennesker og sammenlutninger af snart sagt enhver art stillede sig under en eller anden helgens beskyttelse. Man valgte sig en passende skytspatron, som med sin himmelske autoritet kunne stille sig bag éns jordiske gøremål. Fra det 12. århundrede og resten af middelalderen var Knud Lavard mægtigt populær, hvilket ses af de mange Skt. Knudsgilder, der fandtes på den tid. Men også Skt. Erik, Skt. Georg, Skt. Oluf, Vor Frue og Guds hellige Legem fik gilder stiftet til deres ære og foreningernes velsignelse.

Det var et gensidigt forhold til beskyttelse og hjælp. Skytspatronerne så i nåde til gilderne, og disse værnede så til gengæld de kirker, som var viet til skytsånderne. Man holdt messer til deres ære og

sørgede altid for at have friske vokskærter ved deres altre og ikoner.

Foruden de religiøse pligter var der pligterne brødrene indbyrdes, og ikke blot brødrene, men også søstrene var indeholdt i denne ubiologiske familie.

Et stærkt fællesskab var den eneste måde at værne sig på i utrygge tider.

Man sikrede hinanden økonomisk. Man kautionerede for hinanden. Gildets kasse skulle udrede en broders medgift til hans datter, dersom han ikke selv havde midler dertil. Ligeledes skulle den betale hans begravelse og understøtte hans enke. Kom han i trang, blev han syg eller svagelig, så blev en anden broder udpeget til at tage sig af ham, og mad og klæder blev indkøbt for gildets fælles penge. Ved hans sidste færd på denne jord skulle gildets brødre bære hans kiste, og alle dets medlemmer skulle bede for hans sjæls frelse.

Også selskabelige sammenkomster var der tænkt på, ikke alene i forbindelse med festligholdelsen af gildets patron og skytsånd, men også når anden lejlighed gav sig. Man skulle nok vide at finde på et påskud for at få drukket alt det øl, som medlemmerne var pligtige til at yde, enten som en del af deres medlemskontingent eller som bøder. Den øvrige del af kontingentet blev erlagt i form af voksløs til kirken og et fast beløb til pengeskrinet.

Endelig søgte gildet såvel som de senere laug at bibringe deres medlemmer en vis opfattelse af god opførsel. Dette kunne være nødvendigt, hvilket man



Laugets skytspatron, Sankt Peder med nøglerne. Figuren findes i lauglokalerne. (Foto Heick)

får en fornemmelse af, når man læser gildernes og laugenes regler. Det siger sig selv, at det må have sin årsag, når man ligefrem må henstille til folk i kraftige vendinger ikke »at te sig ukvemmeligt med sin Ende og ikke pisse i Laugshuset«.

Det er vist ikke nødvendigt at gøre opmærksom på, at en sammenslutning med så vidtrækkende beføjelser og med en så vidtgående indflydelse på medlemmernes liv ikke blot var en forening, hvor enhver sådan uden videre kunne melde sig ind. At være medlem af et gilde eller laug var ikke blot et medlemskab, men en livsform.

Der var strenge regler for optagelse, specielt da der til de sociale og religiøse funktioner blev føjet visse embedsmæssige og arbejdsfaglige formål, som gjorde, at gilderne blev til laug i egentlig forstand. Eller sagt på anden måde: de nye faglige organisationer, laugene, optog ved siden af de rent faglige opgaver også gildernes gamle funktioner af samfundsmæssig og social art, og tillige disses religiøse og selskabelige forpligtelser. Gilderne havde været sociale løsninger, og laugene blev i første omgang økonomiske og faglige løsninger. Men at laugene har deres udspring i gilderne, ses måske bedst ved at vende blikket mod den mere underholdningsprægede del af laugenes aktiviteter.

Både gilde- og laughuse dannede rammen om en efter vore begreber nok så overstadig morskab. Det bliver svært at finde et egnet sammenligningsgrundlag hentet fra vor egen blodfattige tidsalder.

Dengang havde man ikke anden morskab end den, man selv skabte. Gilder og laug havde derfor mange festtraditioner indeholdt i deres virke. Dette skyldtes tildels, at festdage i katolsk tid var knyttet til festligholdelsen af helgendage og andre kirkelige højtider, af hvilke man efterhånden havde en overflod. Da gilder og laug stod under beskyttelse af disse helgener og var fast knyttet til en bestemt kirke, hvad var da mere naturligt, end at gilder og laug påtog sig besværet og udgifterne ved afholdelsen af deres skytspatroners og kirkers festdage? Dette kunne ske på mange måder og var uden tvivl betydeligt mere festligt og farverigt, end vi sædvanligvis forestiller os. Den dag i dag er den katolske kirke jo præget af et vist dramatisk islæt, med farver, processioner og optog.

Naturligvis indledtes der med en højtidelig messe med svingende røgelseskar og en skov af vokskærter til ære for skytspatronen, hvorefter der var læsning af sjælemesser for afdøde brødre og søstre fra lauget. Men så var der også frit slag for resten af dagen.

Mange festligheder i laugene var i øvrigt henlagt til Hellig tre Konger og til fastelavnstiden. Disse højtider har aldrig haft nogen stærk religiøs betydning for danskerne, men hvilede på en folkelig tradition med uudrydelige hedenske reminiscenser. De indbød derfor til afholdelse af allehånde festlige indslag og særdeles verdslige udslag af det folkelige vid. Man måtte jo have noget at stå imod med under

de følgende 40 dages faste, hvor kødretterne skulle forsages. Heraf kommer det, at fastelavssøndag kaldes Fedesøndag eller Flæskesøndag. Det hentyder til alle de gode og rigelige suleretter, der ved denne lejlighed blev sat til livs.

Mandag var optogenes dag og tirsdag spistes de indsamlede og indsungne fastelavnsboller i varm mælk, hvoraf navnet Hvidetirsdag opstod.

Men det, som datidens mennesker betragtede som festens væsentlige indhold, var den såkaldte »løben fastelavn«. For datiden rummede dette udtryk en fylde af fornøjeligt indhold, indbegrebet af al den kådhed og alle de løjer, som man overhovedet kunne finde på, – og så lidt til!

Man optrådte i forklædning, og dette medførte tillige pligten til at spille den rolle, man herved havde påtaget sig. Men på samme tid fik den udklædte – og dermed ukendte – lov til at gøre og lade, som han lystede. Det var således tilladt at trænge ind i andre folks hjem, hvis blot man var formummet. Denne pligt og frihed i forening fremkaldte en form for liv, der fastelavnsugen igennem forvandlede selv den adstadigste by til en dårekiste.

Det lå i hele sagens natur, at denne fastelavnsløben fik yderst betænkelige konsekvenser. Al velanstændighed var fuldstændig opgivet en uge igennem, og alle grænser for god opførsel var hævet. Mænd i kvindedragter – og omvendt, lægfolk i præsteklæder, præster i narredragter, alle mere eller mindre berusede, måtte selvsagt blive et gigantisk

skuespil, det totale teater, der skabte et naturligt, fundamentalt menneskeligt behov for at »blæse helt ud«.

Pinsedag og Valborgsdag byggede også på gamle traditioner, som gilder og laug lod indgå i deres repertoire. Et eksempel herpå var kåringen af en majgreve, der så takkede for æren ved at »give en omgang«, hvilket var 2 tønder tysk øl eller 4 tønder dansk.

Dans og musik manglede ikke, når laugene samledes til fest. Fattige peblinge drog omkring og sang for at skaffe sig en lille skærv og skænk i anledning af festlighederne, og byerne havde deres egne stadsmusikanter til opfyldelse af de musikalske behov.

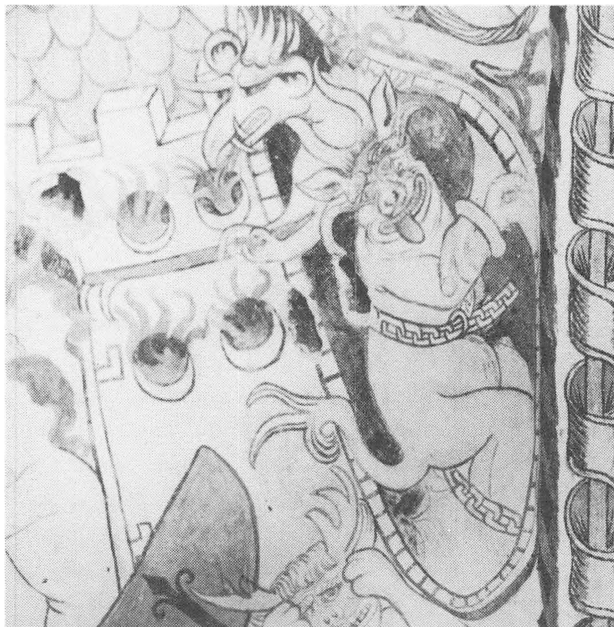
De festlige sammenkomster blev som sagt ikke mindre festlige ved indtagelsen af diverse våde og faste varer i en overdådig mængde. Den rette feststemning skulle man nok vide at skaffe sig.



Denne grundliggende tanke, at en erhvervsorganisation tillige måtte indeholde regler for medlemmernes liv også udenfor det faglige område, for eksempel i hans fritid, viser, i hvor høj grad middelalderens samfund var »de totale løsningsers samfund«, hvor en ting, i dette tilfælde erhvervet, tillige dikterede resten af menneskets færden.

Man var som murer, vognmand eller bager en del af den organiske enhed, der hed den tredje stand,

og så gav resten sig helt af sig selv fra det største til det mindste. Man vidste således, hvad man skulle have at spise til sin nadver (aftensmad), hvorledes man skulle tilbringe søndagen, hvem éns datter skulle



Helvedets pinsler har en yderst nærværende realitet for middelalderens mennesker. (Foto Nationalmuseet)

giftes med, og hvordan man endeligt skulle ekspe-deres over i evigheden.

Totaltanken består i, at middelalderens mennesker altid »tænkte hele livet med«, hvad de end foretog sig. De så ingen livsfunktioner som isolerede fænomener. De afsondrede ikke arbejdet fra fritiden, de skilte ikke glæden ud fra sorgen, ikke barndommen ud fra alderdommen. Himmelen blev altid set samtidigt med helvede eller omvendt.

Memento mori: Husk du skal dø, var den livsholdning, man levede med, fra man var spæd. Derfor levede man så længe, det nu lod sig gøre og gik med manér, omend ikke gerne, når knokkelmanden bød én op til at træde dødedansen. Man forsøgte aldrig at fortrænge den mørke side af livet. Man tog den til sig og levede med den som en allestedsværende realitet. Enhver vidste, at djævelens anslag lurede på selv den mest fromme.

Dette ses tydeligst i vore kirkers kalkmalerier, som menigheden sad og betragtede mindst én gang om ugen. Billederne illustrerede de rædsler og plager, som præsten udmalede fra sin prædikestol. Scenen var næsten altid et djævlegab og en himmeriges borg. Imellem disse to poler spiller menneskene deres spil med hinanden, og djævle og engle driver igen deres indbyrdes spil om de arme menneskers uødelige sjæle.

Dette medførte ingenlunde et pessimistisk livssyn, tværtimod. Man afstod blot fra at idealisere.

Et middelalderligt teaterstykke med lutter idyll ville således være en utænkkelighed. Det ville for tidens mennesker føles mærkeligt halvt. De ville

absolut savne nogle drilledjævle og en haltefanden.

Ligeså ville en organisation som et laug føles som en »halv vind«, hvis den kun tog sig af medlemmernes rent faglige anliggender og lod hånt om det menneskelige, det vil sige: det sociale, religiøse og selskabelige.

Det har uden tvivl lettet laugenes oprettelse, at organisationsformen som sådan allerede var anerkendt og indarbejdet fra de gamle gilder.

Det var nu blot et spørgsmål om at omdefinere formålsparagraffen og lægge hovedvægten på erhvervsmæssige interesser. Hvor gilderne, – lidt groft sagt – havde været sangforeninger med yderst vide virkeområder og beføjelser, kan man ligeså firkantet sige, at laugene blev de første fagforeninger og tillige de første arbejdsgiverforeninger.

Hvad den indre organisation i disse gilder og laug angår, fandtes den højeste myndighed hos gildes- eller laugsstævnet (generalforsamlingen) i en senere tid også kaldet »fastende« eller »ædrustævne«, i modsætning til de selskabelige stævner, der langt fra var fastende – og da specielt ikke ædru.

På stævnet drøftedes laugets anliggender, og her udøvedes den dømmende myndighed i sager brødrene indbyrdes. Over andre end brødre (og søstre) havde laugets ingen magt, ej heller i sager vedrørende brødrenes forhold udenfor laugets eller deres eventuelle udeståender med myndighederne.

Den højeste straf, man derfor kunne idømme en broder, var udstødelse af laugets. Dette var i øvrigt



Portræt af Christian d. I. og dronning Dorthea, der regerede da Vognmandslauget blev stiftet i 1478. (Frederiksborg Slot)

alvorligt nok, ikke fordi det skete med »niddings navn«, men fordi han så var uden næring, idet lauget beherskede hele fagets og dermed broderens arbejdsmarked.

Det var i almindelighed en pligt for laugsbrødrene at indbringe deres indbyrdes stridigheder

for laugsstævnet, og der var sat straf for uden tilladelse at stævne hinanden for de almindelige domstole, selvom disse selvfølgelig gerne måtte blande sig, hvis brødrene havde forbrudt sig udadtil i samfundet.

Laugsstævnet ledtes af laugets oldermand (af oldermand = senior = senator, der alle betyder ældste. Skrårerne er udformet i en tid, hvor alder var ensbetydende med erfaring og indsigt). Oldermanden havde en eller flere bisiddere, der kaldtes Stolsbrødre, hvilket skyldtes, at de delte oldermandens stol eller sæde, og fungerede som rådgivere.

Ofte havde lauget sin egen præst. Denne kaldtes Skråpræst eller Skråherre og foretog de kirkelige handlinger, der angik lauget og dets medlemmer. Man udgjorde faktisk et samfund i samfundet.

Noget tilsvarende gjorde sig gældende indenfor andre laug i henseende til den indre organisation.



I årene op til 1478 havde udviklingen i København, set fra vognmændenes side, nået det punkt, hvor de tre betingelser for en stiftelse af Københavns Vognmandslaug ikke blot var til stede, men i allerhøjeste grad pressede sig på.

Størrelsen af og strukturen i det København, hvor vognmændene drev deres forretning, havde været præget af en hæsblæsende udvikling. Byen havde således siden århundredeskiftet tredoblet sit indbyggertal.

Med andre ord: *Udviklingen* havde skabt *behovet*, som fandt sin naturlige løsning i det *forbillede*, laugstanken præsenterede.



Hvordan så København ud i 1478 og den nærmest forudgående tid? Hvordan var dens situation og stilling? Havde de gæve vognmænd på Kul-torvet ret i deres bekymrede snak? Spørgsmålene kan bedst belyses ved at se på de dokumenter – krøniker, privilegier, byretter, handelsforordninger, skræer, breve regnskaber m.m. – som er bevaret fra denne tid, og så prøve at ikklæde dem begreber, der kan fortælle os noget.

Nogen kulturby var København ingenlunde. Hvad den havde at byde på i den retning var ringe. Sammenlignet med Roskilde, som var en bispeby, faldt den ret uheldig ud. København med alle sine indbyggere (ca. 8.000 i 1478 fordelt på 108 ha.) havde kun fire kirker og tre klostre, imod Roskildes tolv kirker og seks klostre til langt færre indbyggere.

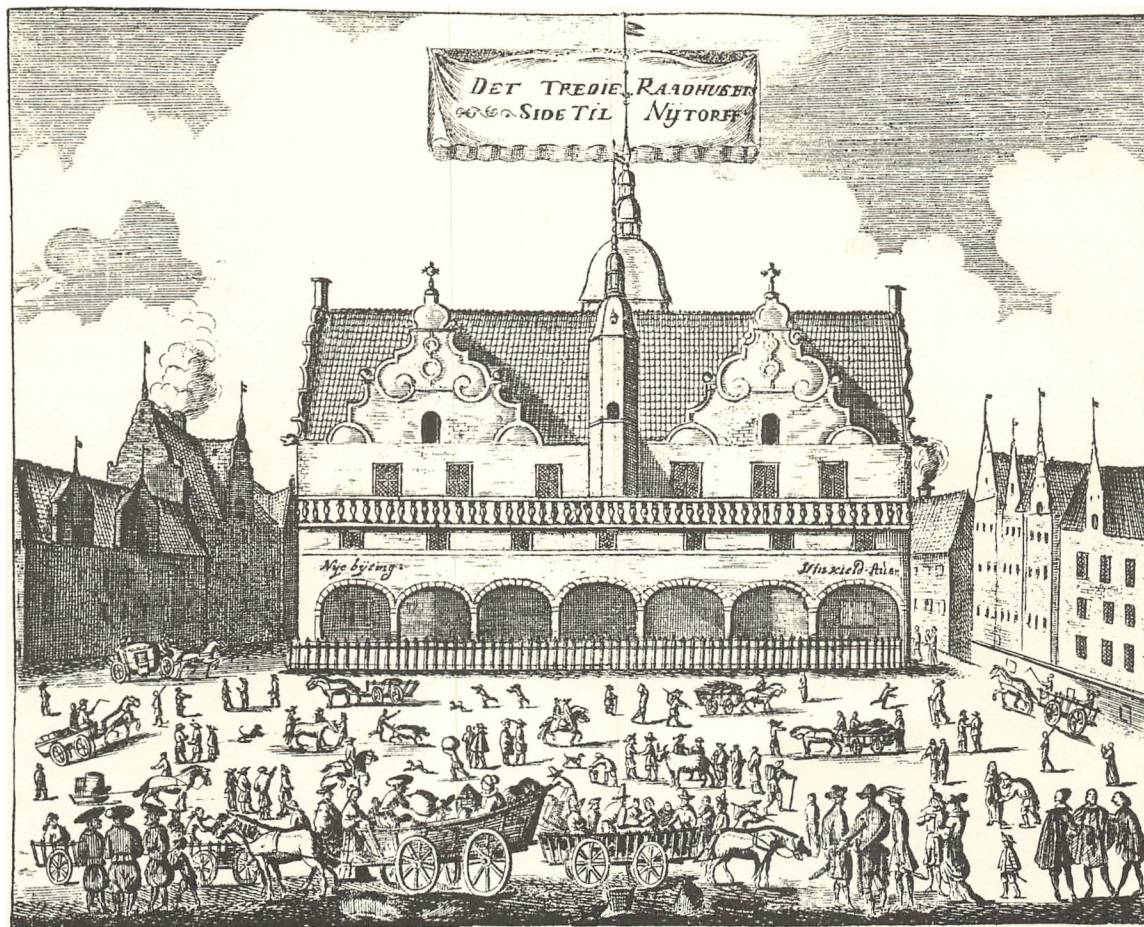
Kirken repræsenterede på den tid så godt som alt, hvad vi forstår ved kultur og dannelse, både hvad angår litteratur og billedkunst, men også arkitektur og bygningskunst såvel som mere forædlet landbrug og håndværk. Det er ligeledes bekendt, at munkene var de eneste, der forstod sig på at lappe på folk, foretage kirurgiske indgreb og fremstille medicin. At der ikke var tradition for lærdom og dannelse gjorde,

at det varede længe, inden vi fik international standard. I dag har vi end ikke en middelalderlig kirke i København, skønt det ellers er noget, enhver landsby og købstad med respekt for sig selv kan fremvise. Kun fra senmiddelalderen findes Helligåndshuset, Konsistoriehuset i universitetets gård og Kong Hans vinkælder i Vingårdsstræde.

Det var og blev handelen, som gav København en særstilling frem for andre danske byer i middelalderen. København var et sted, hvor man tjente penge. Stort mere var der ikke ved denne by.

Men bevares – det er selvfølgelig heller ikke nogen ringe egenskab at have for en by, og den har da også altid påkaldt magthavernes interesse.

Først var det roskildebispens, hvis private ejendom København havde været fra Absalons dage. Siden blev den kongens. København kom igen på kronens hænder, da det i 1417 lykkedes for Erik af Pommern at fravriste roskildebispens byen og gøre den til Kongens København. Byen lå strategisk rigtigt, hvis man ville udvide sine magtbeføjelser, og den var central i en egnsudviklingsplan for øresundsområdet baseret på handel i international stil. Denne politik kom Erik af Pommern til at stå for. Et andet led heri var hans indførelse af øresundstolden i Helsingør, og opførelsen af Kärnan i Helsingborg. Erik af Pommern så, at ryggraden af Københavns handel var international i modsætning til middelalderens andre danske byer, som kun havde et lokalt marked.



Københavns Rådhus, set fra Nytorv. Her stadfæstedes laugsskræen. I forgrunden ses torvebønder fra Amager udstyret med hestevogne af samme type som benyttes af vognmændene. (E. Pontoppidan)

Man plejer at sige, at Erik af Pommern gjorde København til hovedstad i Danmark. Det er dog nok tvivlsomt, for et sådant begreb eksisterede slet ikke på daværende tidspunkt. Ganske vist opholdt han sig uforholdsmæssigt meget i København, men det var nok for at befæste dens svage stilling og hans egen ret til den.

I den internationale handel indgik som en vigtig del skånesilden, som fra omkring 1200-tallet fiskedes i enorme mængder fra begge sider af Øresund.

Den buttede og velmagende fisk var eftertragtet. Dens krop var som sølv, – og den hjembragte guld.

Den gav arbejde til tusinder og skaffede velstand til byen. Med dette sildeboom kom sjællænderne ind på det internationale marked, hvor jyske stude ellers havde været det eneste, der interesserede.

Det siger sig selv, at mange udenlandske opkøbere flokkedes her og bragte allehånde varer med sig, som skulle sælges, inden fisken blev indskibet.

Mest var det nordtyske købmænd, der havde koncession på videresalg af saltede fisk. Det må erkendes, at vi simpelthen ikke magtede eller havde skibskapacitet til at videreforsøge varen i mere internationalt omfang. Også hollænderne kom senere med i billedet.

Hele datidens katolske verden hungrede efter

silden, denne udmærkede fastespise, som afsattes så fjerne steder som Lissabon.



Giganten Hansa'en, den rige nordtyske handels sammenslutning var og blev dog en fjende for København og dens handel. Dens magt og indflydelse var så dominerende, at den var i stand til at blande sig effektivt i danske tronstridigheder og udøve medbestemmelsesret ved kongevalg. Såvel produktion som handel nød godt af Hansestædernes aktivitet, men de ville med hænder og fødder – og kanoner – sætte sig imod, at Danmark udviklede en selvstændig udenrigshandel. En sådan politik måtte før eller senere indebære et opgør med Hansestæderne.

Erik af Pommern og især hans efterfølger Christoffer af Bayern søgte med sin stadsret at begrænse den fremmede kapitals indflydelse i Danmark under mottoet: Ingen handel på dansk jord uden gennem danske købmænd.

Om de fremmedes handel hedder det, at ingen gæst eller købmand, »*der ej er bosiddende Borgere ...må sælge Klæde og Lærred i Alental, men kun i halve og hele Stykker, Hoser i hele og halve Dusin og Øl i Tønder og ikke i Kander*«.

De fremmede måtte altså holde sig til grossistvirksomhed og overlade detailhandelen til borgerne, der også fik tilstået en række toldfriheder, som gæsterne ikke havde.

Og på denne tid var det, at erhvervslivet var modnet så meget, at byens håndværkere og andre næringsdrivende kunne begynde at danne sammenlutninger i form af gilder og laug med hovedvægten på det erhvervsmæssige.

Christoffer af Bayerns stadsret var en virkelig radikal fornyelse af borgernes kår. Et samfunds levevilkår kommer ofte til udtryk gennem dens lovgivning, og denne byret var den lov, som vognmændene havde at rette sig efter. Den indeholdt mange bestemmelser af næringsretlig art, som absolut begunstigede borgerlige erhverv og opmuntrede til initiativtagning. Faren ved loven var, at det blev en borgerelite, der fik sæde i rådet, idet bl. a. håndværkere blev udelukket fra optagelse i magistraten. Det var altså hovedsagelig de rige købmænd fra de fine handelskompagnier, der havde sæde, og som supplerede sig selv.

De øvede indflydelse på laugene og disses sammensætning, aldrig omvendt. Dette misforhold udviklede sig til den årelange kamp mellem magistraten og de forskellige laug, og den fandt egentlig først sin løsning i 1800-tallet. Det er utvivlsomt denne strid, der var årsag til, at det varede fyrré år inden det lykkedes laugét at få den officielle godkendelse af den skrå, som vognmændene selv havde brygget sammen. Man kan næsten sige, at det lykkedes vognmændene at få den ud at køre på Københavns gader og stræder, straks efter at den var skrevet i 1478, og betydning for eftertiden fik den i allerhøjeste grad,

idet den blev stamfader til 500 års teori og praksis indenfor vognmandsbranchen.

Vognmandserhvervet blev anerkendt som en rigtig »næring« ligesom byens øvrige fag. Det kunne måske være sket på et tidligere tidspunkt, og burde



Billede af byens segl der var fæstet til laugsskråen (Foto Egil Skall)

måske også, da forholdene længe havde gjort det påkrævet. Men forskellige ting havde stillet sig hindrende i vejen, ikke mindst vognmændene selv.

Hver især var de så egensindige, at de havde svært ved at nå til enighed om noget som helst, og da slet ikke om et samarbejde. Men hårdt trængte var de, og de lidt tvivlsomme fordele, der var ved denne laugsorganisation, var dog bedre end den ubeskyttede og tilfældige arbejds- og livsform, som udviklingen i det omgivende samfund for længst var løbet fra. I bispens tid havde det været svært at danne gilder og laug, medmindre de havde et helt ukommercielt, religiøst eller selskabeligt indhold.

Alle sammenslutninger kunne jo indeholde kimen til bypolitisk og konspiratorisk virksomhed, der kunne blive farlig for byens herre og hersker.

Edsvorne brødre er altid farlige, hvis de fremsætter deres krav i samlet flok. Men siden Erik af Pommern havde givet byen privilegier af handelsretslig art, havde alt været nemmere og specielt da efter Christoffers stadsret, som i høj grad tilgodeså erhvervsliv og organisationer.

Følgen havde også været, at flere og flere fag var blevet organiserede foruden de 14 gilder af forskellig art, som byen efterhånden også havde.

Men dette medførte selvfølgelig tillige, at det var lettere at føre kontrol med næringslivet, et forhold, der igen blev udnyttet til at dirigere det. Her er det, at Københavns magistrat gang på gang lægger sin klamme hånd hindrende på erhvervslivet.



Efter at vognmændene bliver sammensluttet

i et rigtigt laug med skrå, protokoller, laugshus m.m., bliver det straks meget lettere at følge dem. De bliver nu historiske personer, hvis navne for eftertiden er sikrede gennem dokumenter, som endnu 500 år efter opbevares i stadsarkivet.

Før søgte vi at belyse vognmændene gennem Københavns historie. Ved at følge vognmændene kan vi samtidig få en masse at vide om livet i København i de næste 500 år, endda set fra en ny og spændende synsvinkel. Laugets historie er helt og holdent dikteret af byens historie.

Fra nu af er det dokumenter eller kopier deraf, som er i laugets eje, der danner grundlaget for, »hvad der siden hændte vognmændene«. Det er et temmelig begivenhedsrigt forløb, den historie har, fordi vognmændene jo ofte arbejdede der, hvor tingene skete, og ikke i afsondrede stuer fjernt fra begivenhedernes tummel.

Lad os begynde med at se på, hvordan skræen (ordet betyder egentlig lovbog), kom til at se ud:

Kjøbenhavns Vognmandslaug's skrå af 29. april 1478, som oldermand og bisiddere tillige med menige laugsbrødre selv havde sammensat, fik om-sider i 1518 sin stadfæstelse, og byens segl blev med gennemstukne bånd på behørig måde officielt an-bragt.

Denne »*Wognmends Laugs Skraa*« indeholder 42 paragraffer, omhandlende alt, hvad der havde betydning for sammenholdet i vognmændenes organisation.

Skråen var ikke enestående for den tid, idet en væsentlig del er af lignende støbning som andre af datidens håndværkerskråer, og den er selvfølgelig præget af sin tids kulturelle sædvaner.

Først og fremmest erklærer vognmændene at *»de hafue udvalt, skicket och fulbiurdet, næst Gud og Jomfru Maria, Sancte Peder Apostell til en Patrone til Vognmandslauget saa hannem skall vides Loff, Heder och Tieneste for hans Altere i Sancte Peders Kiercke i Kiøbenhafn efter Laugsens Formue«.*

Man fornemmer i den højtidelige form den papistiske tid. Det var katolicismens sprog, der taltes i Danmark.

Vognmændene mente åbenbart at kunne gardere sig til alle sider ved at udkåre himlens dørvogter til både at være laugets jordiske skytspatron og deres himmelske væрге og derved formå Sankt Peter til at se mildere til alle laugsbrødre og deres stand.

De behandlede også deres udkårne helgen med al skyldig ærbødighed.

Hvert år på Sankt Peters Dag, eller så ofte som oldermanden og hans brødre synes det, skal der holdes messe foran hans alter og læses sjælemesse for de afdøde brødre *»och de Messer skulde lønnis af Laugsens Penge«.*

Også ved fastelavn, såvel som ved pinse og midsommer, skulle alle laugsbrødre søge adeldrik og selskab og en ny sjælemesse læses i Sankt Petri kirke. De laugsbrødre, der udeblev fra disse højtideligheder, måtte bøde en halv tønne øl.

Skråens originale ordlyd er denne:

Wognmends Laugs Skraa

»Wi borgemester och raad udi Kiøbenhafn giøre witterligt for alle, som nu ere oc komme skulle, at aar effter guds biurdt 1518 fredagen nest effter alle helgen dag paa Kiøbenhafns raadhuus haffue vi hafft for os en vbeseglet bog, som kaldes wognmands skraa, som Tue Jensen, Ingvar Rafn, Lauridz Pedersen, Anders Galin, Morten Andersen, Morten Fyenboe, Jens Archilsen, Niels Jensen, Hans Kragoe, Peder Clemmentsen med menige laug her i Kiøbenhafn sielffue sammensett anno domini 1478 oc vedtagit at opholde, huilchen skraa, som vi hafue grandtiffueligen ladet læse for os och offuerveyet den nyttelig at vere om vognmands embede, fuldbiurde och stadfeste vi laugsbrødre i vognmandslaug denne efterskrefne skraa, dem och alle deris efterkommere laugsbrødre v-brødelig at holde, som her efterskrefuit staar.

1. Først at de hafue udvalt, skicket och fulbiurdet, nest Gud och jomfrue Maria, sancte Peder apostell till en patrone till vognmand laugget, saa at hannem skall vides loff, heder och tieneste for hans altere i sancte Peders kiercke i Kiøbenhafn efter laugsens formue.

2. Huert aar hos sancte Peders dag hos mit-sommer eller bequem dag der fore eller efter och saa offte om aaret, som oldermanden och brøderne tyckis, skall holdis messe for sancte Peders altar af sancte Peder, och sielemesse for laugsens sødtsken, som af leffne ere, och de messer skulde lønnis af laugsens penge.

3. Huert aar sancte Peders dag adt midt-sommer oc fastelafn och om pintzedag skulde alle sødskene søge adell drick oc selskaff. Huo det forsømmer och søger andre laug vdi forscrefne tider, bøde 4 grot i bøssen og betale halff øll skudt, vndertagen Knudtz gilde om pintzedag, huo som der er brødre der udi.

4. Neste bequem dag effter adell drick skal vere messe for sancte Peders altare for alle sødskens siele, som fremleden ere, och skall lønnis aff laugens bøsse, och skall samme tid vere adell steffne, bøde ½ tønne øll.

5. Till samme laugs fasthed oc bestand skall borgemestere och raad til skicke en raadmand, som skall vere deris bisiddere, och skall hand vere oldermand och stoels broder behielpelig paa laugsens vegne och søge steffne med dem, naar behoff giøris, oc de hannem der om tillsige, och skall samme laug hafue en oldermand och en stoelsbroder.

6. Naar laugsbrødre skulde keise oldermand, da skulle de keise to och borgemester og raad tage en aff dem, huilcken som dem tyckis nytteligst at vere, och huilcken som bliffuer keist till oldermand och

ey vill vere, bøde j tønne øll till laugett, 3 Mk. til kongen oc staden for huer tid.

7. Ingen skall bruge eller bruge lade vognmands embede her i Kiøbenhafn med heste och vogn, vden hand hafuer vundet borgerskab, oc borgerskab i vognmands embede; huem der imod findis at giøre, bøde 3 Mk. till lauet, 3 Mk. til kongen oc 3 Mk. til byen, och skall oldermanden och stoelsbroder med fogedens och bisidderens hielp hafue fuldmagt at forhindre hans heste eller vogn, indtill saa lenge, at hand hafuer giort fyldest, som før er rørdt; vndertagen borgere, som sielffuer hafuer heste och vogn at bruge till deris egit nytte.

8. Huilcken som vill vinde vognmand laugh efter denne dag, hand skal først giøre sin eed med opragte hand, vill och skall vere sin bisiddere, oldermand och stoels broder hørig och lydig i retferdighed och holde denne skraa ved magt och fulgiøre alt, som hun indeholder, der nest skall hand giøre laugs sødskene en kost paa muelig dag och tid, naar hannem tillsigis, med fire fad salt mad, tho ferske retter, smør, ost och brød och tre tønner øll.

9. Huilchen broder, som vill bruge flere vogne her paa gaden end som en, hand skall giøre for huer vogn i kongens och byens tyngte oc tieniste och andet, som paa kand komme, ligervis som then, som ey haffuer vden en vogn, och hafuer den med laugs brødres minde.

10. Skulle alle laugs sødskende vere huer andre behielpelig udi loug oc toug oc till god raad och

hielp udi erlige sager. Huilchen som derom tillsigis och det forsømmer, bøde 6 grot til lauet.

11. Dett gud forbiude, at laugsbroder slaar anden jhiell, hand maa huercken niude lauet eller bruge vognmands embede her i Kiøbenhafn der efter, vden hand serdelis nyder vor naadige herris eller borgemester och raads bøn adt.

12. Giør laugsbroder nogen saar i laugs huus eller gaard, bøde 1 Sk. grot till lauet, och den skaden faar effter dannemends wurdning, kongen och byen som privilegierne indeholt.

13. Huem som drager suerd, kniff, øxe eller andett waaben at sin laugsbroder udi laugshuus eller gaard, endog at hand ey skade giør, bøde 6 grot til lauet.

14. Huo som taler v-quems ord till sin laugs-sødsken i laugshuus eller gaardt, skalck, tiuf, hore, horensøn, dem hæder eller ære paa gielder, bøde 1 Sk. grot i lauet och siden staa till rette, som byes privilegia indeholder, eller och som hand kand vorde till eens med foget, borgemester och raad.

15. Huo som falder i laugshuus aff drucken-skab, bøde j grot for huer tid.

16. Spiller nogen øll i laugshuus, at mand kand icke høllie med foed eller haand, bøde j grott. Slaaer nogen begere eller staabe eller skaaler sønder i laugs huus eller gaard, bøde den dobbelt igien.

17. Huilcken mands bud, som ganger efter hans husbonde i laugshuus och fortørner hand nogen af laugs sødsken med v-quems ord eller giør der trang

eller forted, hans husbonde skall bøde 4 grot till lauet, kongens och byens ret v-forsømmet, om hand falder der udi.

18. Huo som dobler i laugshuus, bøde 2 grott for huer tid till lauet.

19. Huo som opkaster sin kost i laugshuus eller gaard af druchenskab eller teer sig i laugshuus v-quemmelig med sin ænde, bøde 4 grott, och huo som pisser i laugshuus, bøde 2 grot.

20. Huo som bryder imod oldemand eller stolsbroder, eller oldemand och stolsbroder mod brødre, bøde dobbelt, och huad giest eller suend bryder, det skall hand bøde, som dem indbød.

21. Huo som løgter den anden i laugshuus eller gaard eller och suer der dyre æder, bøde j grot for huer tid.

22. Huilchen broder, som er falden for brøde, och gaar ofuerhørig och ey vill bøde, hand skall bøde dobbelt, er ey lauet nermere end som brøderne tyckis.

23. Huilcken broder, som kalder anden for Toldbod eller for anden ret for gield, førend hand hafuer kiert hannem for oldemand, bøde j tønne øll.

24. Huilchen broder, som besiger den anden for foget eller prælater, saa at hand faar der skade ofuer, bøde j grot till lauet.

25. Huer sødsken skall gifue j grot en tid om aaret efter sancte Peders dag at mitsommer til siell-skud, naar adelstefne holdes.

26. Och huo som ey vill betale øllskud eller

sielskud inden den tid, som oldermanden hannem forre legger, betale dobbelt.

27. Huo som vorder till sagt at skiencke och ey kommer betide, bøde j grot. Blifuer hand borte, bøde 2 grot, vden hand hafuer en anden i sin sted.

28. Huo som vorder tillsagt at vaage ofuer sin døde sødskens lig och det forsømmer vden loulig forfald, bøde 4 grot i bøssen.

29. Huo som ey følger hans døde sødskens til hans leyersted och aff den huus eller gaard, som hand i laa, vden loulig forfald, bøde 4 grote.

30. Aff borgemesters och raads befalning skall vere en skellig omgan(g)s skickelse af vognmends oldermend at age vor naadige herris eller stadsens erinde for muelig løn, saa at naar och huor hannem det lader(?) och hannem der om vorder tillsagt, skall vere reede och v-forsømmet der till, den ene som den anden; huor det forsømmer med v-hørsom och vden loulig forfald, bøde 6 Mk. i bøssen, 3 Mk. till kongen och staden for huer tid.

31. Skall huer vognmand hafue thette vogne til møg at age med gaufle fielle, luchte for och bag, at huad hand lesset hafuer skall ey tabes paa gaden eller spildes, førend hand did kommer, som hand det aflesse skall. Huo det forsømmer eller der imod gjør, bøde 6 grot til laugget och 3 Mk. till kongen och byen for huer tid der paa kieris och bevisligt er, oc skall oldermanden oc stolsbrøderne till see, at vognmend hafue saadan thette vogne, at der findis ey brøst oppaa, och skall der gaa 3 tønner i vognen, at hand

spilder der intet aff.

32. Huor borgemester oc raad lader forvisse oldermanden, at vogenmend skulde aflesse møg vden byen eller inden, och hand fremdelis skall forvisse dem steden, da skulle de der aflesse. Huem her imod gjør oc ey vill holde lydelse, bøde 6 grot till laugget, 3 Mk. til kongen oc byen for huer tid det skeer oc bevisligt blifuer, uden all naade.

33. Skall laugs brødre aff vogenmands embede effter denne dag ey besuergis med nogen arbejde vden med deris heste och vogne foruden penge och bane at strøe, som gammell sedvane hafuer veret.

34. Wognmend, som age lange egter oc ey ere i forskrefne laug oc embede, de skulle dog vere i kongens och byens echter udaf by effter ret mandtall, naar dem lader(?) och tilsigis, ligesom andre laugsbrødre. Huo som det ey giøre vill eller siger ney imod, bøde kongen oc byen 3 Mk. for huer tiid oc betale den, som ager i hans sted, da skulde de ey bruge vogenmands embede her paa gaden uden de will vinde laugget, som før er rørt.

35. Skall ingen laugs broder haffue tredingsmend till deris vogne effter denne dag. Huem det gjør, bøde første tid 6 grot till laugget, 3 Mk. till kongen och byen, anden tid sammeledis oc tredie tid sammeledis, men den fjerde tid 6 Mk. til laugget, 40 Mk. til kongen oc byen, findis det oftere med hannem, da skall hand miste sit laug oc aldrig effter den dag bruge vognmands embede her i Kiøbenhafn.

36. Men huer laugsbroder maa hafue en suend

eller dreng, som hannem skall tiene for kost och for beskeden løn.

37. Huilchen laugsbroder, som fester den anden broders suend imod hosbondens vidskab, den det gjør, bøde j tønne øll till lauguet och suenden 6 grot till lauguet oc fare siden til den laugsbroder hand tiente.

38. Huo som skeer tørff paa byens marck andensteds end som oldermanden blifver forvist af borgemester oc raad, bøde 3 Mk. til kongen oc byen for huer tid, hand blifuer der befunden udi.

39. Huilchen som grafuer leer eller sand paa byens marck v-lovlig, hand skall fylde den graf igien oc bøde 3 Mk. til kongen oc byen huer tid det befindis med hannem.

40. Huer fredag skall oldermanden tilskicke saa mange vogne i huer gade, som behof giøris at age møg af bye, huor det ligger tilhaabe skoffit paa gaden. Huem som oldermanden tilsiger oc de det forsømmer, bøde huer deris grot till lauguet, 3 Mk. til kongen oc byen for huer tid, oc skulle de som til blifue sagde at age møg af byen ingen anden egte tage dem for paa den tid. Forsømmer oldermanden oc ey tilsiger, da skall hand bøde 6 grot till lauguet, 3 Mk. til kongen och byen. Falder oc nogen helligdag om fredagen, da skulle de age møg aff gaderne om den søgnedag till foren, under forskrefne bøder.

41. Wognmends løn seqvitur. For les leer 2 alb. For les kacklouens ler 2 Sk., 1 les steen fra tegel-laden 1 Sk., for it les brosand 2 alb., for les mursand 2 Sk., for les kalck 4 Sk., for tønner at age fra

stranden oc op i byen 2 alb. eller oc neder till stranden 2 alb., for les wed fra stranden oc op i byen 2 alb., for sech humble 2 alb., for les malt til mølle oc fra 4 alb., for les leer 2 alb., for les tomme tønner 1 alb., for les tømmer 2 alb., for les fløtte gods 1 Sk. Hafue de da taget de maade penge, huilcken som blifuer befunden der med, at hand tager mere end som nu forescreffuit staar oc sett er, eller oc fremdelis af borgemester oc raad sett blifuer, hand skall bøde for huer tid 4 grot till lauguet, 3 Mk. til kongen og byen.

42. Och skulle de ingen hemmelig bebundning hafue under dem sielfue oc ey nogle sager af at rette mod byens privilegia, oc huor de icke ville holde forskrefne artickle oc skraaen ved magt, da ville vi borgemester oc raad skicke andre der till, som skall giøre i vognmænds stedt. Wille vi borgemester oc



Sankt Peter åbner paradisets port.

raad altid hafue fuldt magt denne skraa at forbedre, til at sette oc af at sette efter aarens leylighed, som os tyckis nytteligt at vere oc laugsbrødre gafnligt kand vere. Till vidnisbiurd herom lade vi henge woris byes indsegell till en stadfestelse neden for denne skraa, som gifutt er aar, dag oc sted, som forescreffuit er«.



Fyldebøtten med ølkanden symboliserer en af tidens laster: Frådseri. »Og de drak til de spyede«. (Kalkmaleri i Undløse kirke)

De enorme mængder af øl, der blev drukket ved enhver given lejlighed, måtte naturligvis give sig udslag på mange måder.

Det var halstarrig gerning ikke at blive beruset. Øl og vin var Guds gaver, og den, som ikke påvirkedes af disse, måtte derfor være en hemmelig synder eller en undersåt af djævelen. Det er klart, at man ikke ønskede at blive slået i hartkort med ham, så derfor drak man »til man spyede«.

Når man læser beretninger fra den tid, kan det konstateres, at der blev både drukket og spist i et omfang, vi i dag ikke kan fatte.

Den mad der spistes, var stærkt krydret og saltet og fordrede derfor rigelig slukning.

Det tynde danske øl har efter beskrivelserne smagt rædselsfuldt og var derfor ikke særlig populært i modsætning til de importerede tyske ølsorter og vine.

I ansættelsesforhold, hvor kosten var en del af lønnen, var det ofte ligefrem en betingelse, at der kun serveredes tysk øl til maden.

På det tidspunkt, da laugene blev stiftet, kendtes af spirituøse drikke næsten kun brændevin, som da alene blev forhandlet af apotekerne efter vægt d.v.s. drakmevis (heraf får vi udtrykket »en dram«).

Det at drikke brændevin dengang var faktisk noget nyt og havde samme virkning som »ildvand« på indianere.

Præsten Niels Plade skriver, at »dagligt lader Slemmere og Demmere sig finde i Ølkonens³ Hus,

først hos Brændevin, opad Dagen hos tysk Øl, på sidsten, ud på Natten, hos Pryssing (preusserøl), Vin og Drik til hen imod Dag med al den Slemhed som hænger hos. De væltes i Seng som fulde Svin, saa at de aldrig faar Solen at se i Opgang eller Nedgang. Thi om Aftenen sidder de til Driks, og om Morgenene ligger de og snorker udi deres Drukkenskab«.

Det er en lidet smigrende beskrivelse, den gode præst giver af Københavns befolkning, men den er sikkert ikke langt fra at være rigtig.

Derfor måtte også retsmøder sættes til kl. 7 om morgenen, for at det dog skulle være muligt for folk i hvert fald i en så tidlig time at komme klarhovedet til tinge.

Ligesom andre laugsskråer fra samme tid røber også vognmændenes vedtægter, at den tids mennesker havde et stridbart og heftigt blod.

§ 11. Det Gud forbyde at laugsbroder slår anden laugsbroder ihjel, han må ikke være medlem i lauet eller vognmand i København derefter. Kalkmaleri fra Hjembæk kirke, Kain og Abel 1475. Bemærk tidens klædedragt. Der benyttes hoser af skind eller stof samt kjortel. Vognmændene havde samme dragt som den liggende person. Når der skulle arbejdes hårdt løsnedes det bånd om livet der holdt hoserne oppe og hver hose gled ned omkring anklerne. (Kalkmaleri Hjembæk kirke. Foto Heick)



Det forsøgtes med visse laugsvedtægter at danne et værn mod al »uhøvisk og uærlig opførsel«, således at ro og fred kunne opretholdes mellem laugsbrødrene.

Hvor øllet går ind i enorme mængder, vil altid noget af forstanden flyde ud, og en ikke gennemtænkt bemærkning kunne i et nu fremkalde de frygteligste slagsmål, der til tider endog havde døden til følge.

Man må betænke, at alle mænd bar våben. Næsten hver mand havde hjemme et arsenal af forskellige kampvåben, lige fra rustninger til spyd og køller og fra sværd og økser til armbrøster og knive.

Enhver måtte forsvare sig selv og til tider også kunne forsvare konge og by.

Det var derfor naturligt, da våbnene var hverdagsgenstande, at der kun skulle lidt til, før disse glimtede.

Utallige var de drab, som man »*disværre i Hastemod og overstadig Drukkenskab kom for Skade at begå*«.

Når flere kom i klammeri, og alle havde trukket blank, var det vanskeligt og ofte umuligt at afgøre, hvem der var drabsmanden eller ikke.

Mord blev derfor, når de ikke klart var begået med forsæt eller ond hu, bilagt med bøder.

Kjøbenhavns Vognmandslaug fandt det på den tid rimeligt, at hvis man slog sin laugsbroder ihjel, så kunne man ikke fortsat være medlem der. (*Laugsartiklerne § 11*).

Man måtte leve med døden og volden som hverdagskost. Et medlem af vort laug, Ingemar Vognmand, havde sendt sin datter ud som tjenestepige hos familien Mathias Hansen. Hansens kone



Landsknægte der hviler sig efter dagens dåd eller udåd. Usædvanligt levende er disse billeder af tidens soldater iklædt panser og plade. (Nationalmuseet)

Barbara fik ord for at have slået vognmandsdatteren Karina, *saa hun deraf blev død*«. En del vidner blev

samlet og svor, at »samme Pige døde af svar Pestilence og ei af de Hug hun havde fået af foreskrevne Barbara«, hvorefter Ingmar Vognmand og hans sønner og førnævnte Mathias Hansen tilsagde hinanden og lovede aldrig mere at nævne den sag.

Blodet flød i gaderne, for det var bevægede tider, og der var mange krigsfolk i byen.

Disse landsknægte af mange forskellige nationaliteter, hvoraf flere ikke kunne udstå hinanden, var lejet af kongen til krigsbrug, og de gav datidens politi, bysvendene og byvagten nok at bestille. Også for vognmændene var de et virkeligt stort problem, og det vil røre enhver vognmand i dag ved tanken om de betingelser, der måtte leves med.

Når en vognmand kom hjem efter en lang arbejdsdag og havde fået spændt vognen fra, trukket hesten ind i stalden, kommet god foder i krybben, kløet hesten ved ørerne og givet den et klap over bagfjerdningen for godt samarbejde, – så pludselig kunne han stå ansigt til ansigt med en landsknægt i fuld krigsmundering, der sagde: »Fjern din elendige krampe, jeg skal bruge din stald, og jeg vil også spise og sove i dit hus!«

Vognmanden måtte derefter trække sin hest ud i kulden igen og ydermere få en mund mere at mætte i den i forvejen sparsomme husholdning.

Krigstilstande går som altid mest ud over civilbefolkningen, og da Kristian II var på rejse for at skaffe penge til landet, benyttede hertug Frederik af Gottorp lejligheden til at belejre København.

Der var ved slutningen af denne belejring så stor sult og nød, at vognmændene måtte tilbringe nætterne ved siden af deres heste, for at disse ikke skulle stjæles og slagtes af sultne mennesker.

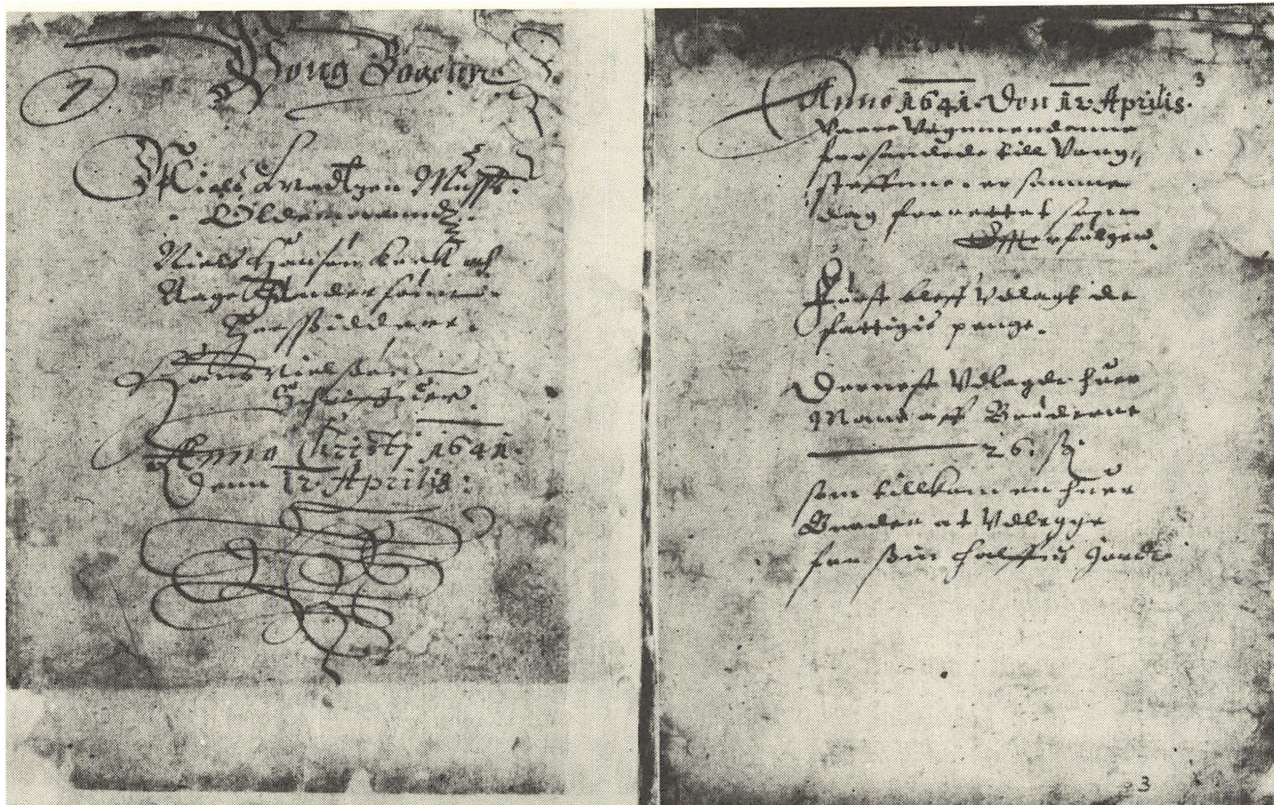
Det berettes, at under en senere belejring blev der i København, foruden rotter, hunde og katte fortæret 400 heste. En vognmand uden heste er som en skomager uden læste, så det var nødvendigt at være på vagt.

Da Kristian II ikke kom tilbage fra sin rejse, måtte byen, der ellers var ham meget tro, overgive sig, og Frederik blev konge.

Han var en klog mand, som viste skånsel og mildhed overfor den vundne by, og han stillede sig i et venligt forhold til borgerne.

Det var under hans regering, allerede året efter hans kroning, at Københavns oldermænd og deriblandt oldermændene for Københavns Vognmands-laug, Peder Clemmensen, gav borgmestre og råd fuldmagt til at forhandle med Frederik I og bispen om, at staden kunne få den ødelagte Serridslev by og mark til overdrift og græsgang.

Vognmænd og andre borgere havde tidligere haft engene ved Sankt Jørgens sø til græsning, men som et led i befæstelsen af byen blev vandet her stemt op og oversvømmede herved disse arealer. Det var ligeledes begrænset, hvad der var af græsningsmuligheder inden for voldene, så da byens borgere svor kongen troskab, kunne Frederik I ikke andet end vise medgørlighed i spørgsmålet om Serridslev.



Fotografi af vangebogens første sider. Bogen befinder sig på Københavns Rådhus. Heri er referaterne fra vangestævnerne nedskrevet fra 1641 til 1771. Udskrift. Vangbogen. Niels Madsen Muss, oldermænd. Niels Hansen Kerk og Aage Andersøn, hossiddere. Hans Nielsen, skriver. Anno Christi 1641. Udi Jesu navn Anno 1641 den 12. april. Var vognmændene forsamlede til vangestævne. Samme dag er forrettet som følger. Først blev udlagt de fattiges penge, dernæst udlagde hver mand af brødrene 26 Skilling, som tilkommer hver broder at udlægge for sin halve jord. (Foto Egil Skall)

I fællesskab med andre borgere har vognmændene draget nytte af jorden, men har åbenbart ikke været tilfreds med at skulle dele med andre.

Vi ved ikke, hvordan forhandlingerne er foregået, men i 1540 opnåede vognmændene at få tillagt egen jord.

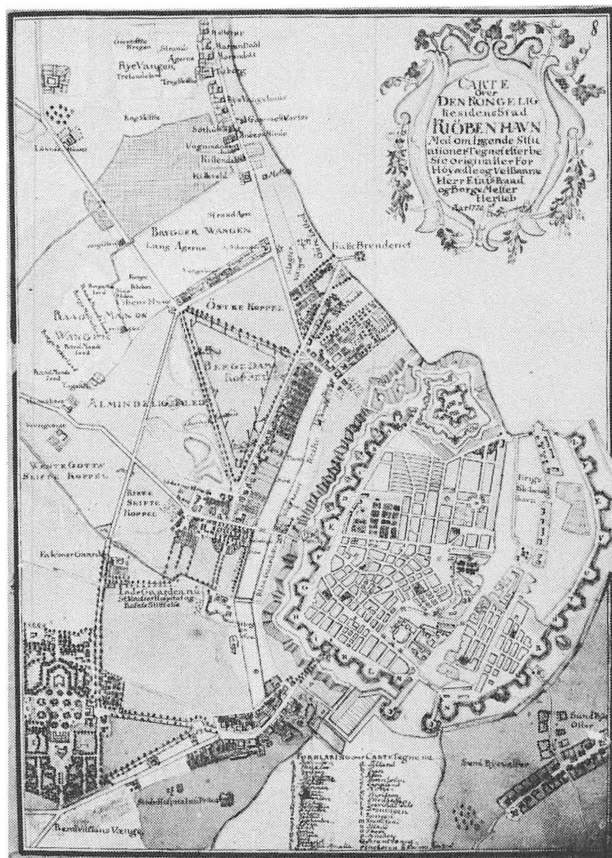
Det var et anseligt stykke, som opgives til 126 tønder land. Det gik fra den nuværende Svanemølle station ad Strandvejen næsten til Tuborgvej, herfra til Emdrup sø, derfra mod syd over nuværende Hans Knudsens plads og tilbage langs Bryggervangen.

Det var et stykke jord med fine græsningsmuligheder, og kilderene vandløb gik igennem til brug for vanding.

Misundelse kendtes også dengang, og dette område blev da også en torn i øjet på magistraten og andre, der fandt, at et laug ikke burde have så store fordele frem for andre. Københavns Vognmands-laug fik dog lov til at beholde stykket, ydermere for en helt urimelig lav afgift til stadens kasse. Det lykkedes lauget at holde dette stykke jord i over 300 år. Det var nemlig fastslået, at denne jord blev vognmændene »forundt til deres Hestefoder og Laugsophold for en ringe Afgift og synderligt på det, at Byens Gader, Torve og almindelige Stræder af Vognmændene skulle renholdes«.

Det er klart, at et så stort område ikke kunne drives uden kontrol og administration.

Vognmændene stiftede derfor et såkaldt *Vangelaug*, der bestod af medlemmerne fra laugene.



Borgmester Herslebs kort over København 1770. Det indtegnede og skraverede felt i øverste venstre hjørne viser vognmandsvangens størrelse og beliggenhed. (Foto Egil Skall)

Dette vangelaug valgte en oldermænd, der skulle sidde i en periode på to år, herudover valgtes to viceoldermænd, en skriver, en vangemand, og en ledvogter (*»Døruochterenn«*).

Der skulle afholdes vangestævne i april og oktober, og disse stævner startede altid med indsamling til de fattige. Filantropi har fra laugets første tider været en vigtig opgave. Derefter indbetalte hver laugsbroder sin afgift. Vangen var delt i 54 halve jorde, hvoraf byfogeden havde 4 og byskriveren 2 halve jorde, og betalingen var 26 skilling for et sådant areal.

Så drøftedes forskellige sager, og der blev givet bøder for f. eks. ulovlig græsning, og inden man gik hver til sit, gjordes der regnskab påny, og første punkt var altid udgifterne til en tønne tysk øl. Efter det fulgte nogle punkter med udgifter til brød og afgifter til staden og til Vartov.

Til allersidst, når kassen var opgjort, afsluttedes protokollen med f. eks. *»er saa ibeholden 9 Skilling«* eller: *»bleff den dag intet ibehold«*.



Vognmandsvangen havde stor betydning for laugsmedlemmerne både økonomisk og foreningsmæssigt, og det har sikkert befordret sammenholdet mellem laugsbrødrene.

Laugsforsamlingerne afholdtes i den lyse tid

som oftest i Vangehuset og i den mørke tid i laugshuset i byen...

Nogle år senere, i 1543, lykkedes det igen laugget at opnå nogle friheder og goder.

Forskellige steder inden for voldene var der grøfter og vandrender, der virkede som en form for kloakafløb, og disse blev af folk fyldt med alskens uhumskheder og måtte derfor jævnligt oprensnes. Der opkrævedes en afgift af borgerne til dette arbejdes udførelse, og vognmændene fandt det helt urimeligt, at de både skulle befordre det oprensede materiale gratis og samtidig belastes med afgifter dertil. Dette blev de efter en masse veråb fritaget for at betale til. Det bedste var dog, at vognmændene slap for indkvartering af ryttere og landsknægte uden i særlige tilfælde. Mod disse to friheder skulle vognmændene på egen bekostning holde vejene over søernes udløb i hver ende, især *»en god Vey ofuer den onde Bech ved Sancte Jørgen«*.

Sankt Jørgen var spedalskhedshospitalet, som lå ved udfaldsvejen fra Vesterport i nærheden af det nuværende Ny Teater. Spedalskhed og pest var folkesygdomme, og selvom man kendte begrebet læger, var lægevidenskaben ikke meget bevendt, så fik man en sådan sygdom, blev man henvist til dette sted, hvor det første man i øvrigt blev sat i gang med, hvis man kunne, var at snedkerere sin egen ligkiste.



Af andre uafvendelige ting, man frygtede, var

også ildebrand. 1549 fik København en »Vedtægt om Ildebrand« og ud af denne fornemmes det virkeligt, hvorledes ildløs bragte hele byen i oprør.

På råbet »Brand!« klemtedes der med kirkeklokkerne. Alle opgav, hvad de havde i hænde, og fik pludselig nye pligter.

Tømrerne, murerne, fiskerne og båds mændene ilede øjeblikkeligt til brandstedet. Her skulle de sætte stiger til og med brandhager prøve at berøve ilden næring ved at rive tag og træværk af det brændende hus og nabohusene.

Rodemestrene og vagtskriveren løb efter byens læderspande, der noget upraktisk befandt sig under lås og lukke på rådhuset.

Beboerne i den gade, hvor ilden var brudt ud, skulle skaffe vand, således at de, der havde brønde, blot skulle vedblive at hejse vand op, medens resten skulle trille deres ølkar ud til fyldning og hjælpe til med at lange spande til og fra brandstedet.

Oldermanden for Vognmandslauget ilede rundt for at tilsige alle laugets medlemmer til at møde og køre med vand.

Kvinder og børn var der ikke brug for på brandstedet. De havde at holde sig borte eller tage skade for hjemgæld, hvis de i forvirringen fik hug eller slag.

Kvindernes naturlige plads var i hjemmet, så de kunne passe børnene og i tide bære ud af huset, hvad der kunne reddes, hvis ilden nærmede sig.

Tidens hjælpeløshed og rædsel lyser ud af

lovbestemmelserne, og hvilken vanvittig angst for ildens magt åbenbarer sig ikke i kravet om, at den eller de, der ved uforsigtighed havde forårsaget brande, straks uden nåde skulle kastes ind i ilden.

I en senere laugsskrå ser man, at vognmændene var forpligtet til at transportere byens sprøjte til brandstedet. *»Och offueraldt skal meenige Wogemands Laugh were plichtige Dagh och Nat, huor (Gud forbiude) nogen Wlyckelige Ildebrand optendis, at lade holde et gaat par Heste thil rede hoes en deris Laugsbrødre, som kand føre Byens Wandspøite thil Ilden, huor Behoeff giøris, och de andre skulle age Wand at slucke med, saa och age Byens Fyrhager och Stieger til dem, huor saadanne Fare forhanden er, och at de derthil icke skal eller maa were w-uillige«.*

Der var lovet den første, der nåede frem med vand, en daler af byens »Pendinge«, den, der nåede frem som nr. to, modtog tre mark og den tredje, der ankom ved brandstedet, to mark, *»och frembdelis efftier Leiligheden, som de flittige findis«.* Var oldermanden, viceoldermændene eller nogen vognmand i sådanne tilfælde *»forsømmeligh eller w-uillige, dend skal ikke wide sin egen Brøde«.*

Vognmændene skulle altid i deres laugsbog *»lade op tegne den Mands Nafn, som tilfalder Vandspøyten af føre, saavell som och deris Nafne, der ere tilordnede udi slig Ilds Nød at styre och regiere, paa det intet her imod forsømmis skal«.*

Dette at være oldermand var på den tid mindre ære og dygtighed end pligt. Han blev valgt for to år

ad gangen og kunne kun under usædvanlige betingelser fritages herfor. Pligter var der nok af. Foruden de føromtalte ved brand havde han tillige ansvaret for renovationen, og for, at der dertil altid var det fornødne antal vogne tilstede ved arbejdet.

Kiv og splid mellem laugsbrødrene skulle altid først forelægges oldermændene, og hvis han ikke kunne klare ærterne, hvad han ofte ikke havde mulighed for, måtte han videresende problemerne til øvrigheden. Han skulle tillige påse, at ingen andre med egne køretøjer gik vognmændene i næringen eller »gjorde *Laugets Indpas*«.

Laugets omfattende historiske materiale viser, at de sager, som oldermændene måtte ordne både inden og uden for laugene, er utallige. Ustandselt måtte han møde hos borgmestrene og råd, hos magistraten, ja selv hos kongen for der enten at få flere forpligtelser eller stande tilrette for hans egen eller laugsbrødrenes forsømmelser.



Heller ikke dengang havde vognmændene kærlighed til det skrevne ord. De havde ikke lært at læse. Alle meddelelser og forordninger skulle oplæses for dem, og det var da også af aller største vigtighed, at laugsbrødrene havde et samlingssted, et laugshus.

Det vides, at vognmændene holdt til på det område, vi idag kalder Kultorvet. I laugets første år hed det Rosengaarden. Vi ved, at en af laugets

stiftere, den senere oldermænd Peder Clemmetsen (Clemidt Vogenmandt) i 1478 ejede et stort område her, og det var ved siden af hans jord, at laugene købte en grund og byggede vort første laugshus i året 1510.

Når der hidtil har været en del tvivl om den nøjagtige placering af vognmændenes laugshus, kan det skyldes, at man har overset, at grunden var delt i to matrikelnumre, nemlig 62a og 62b.

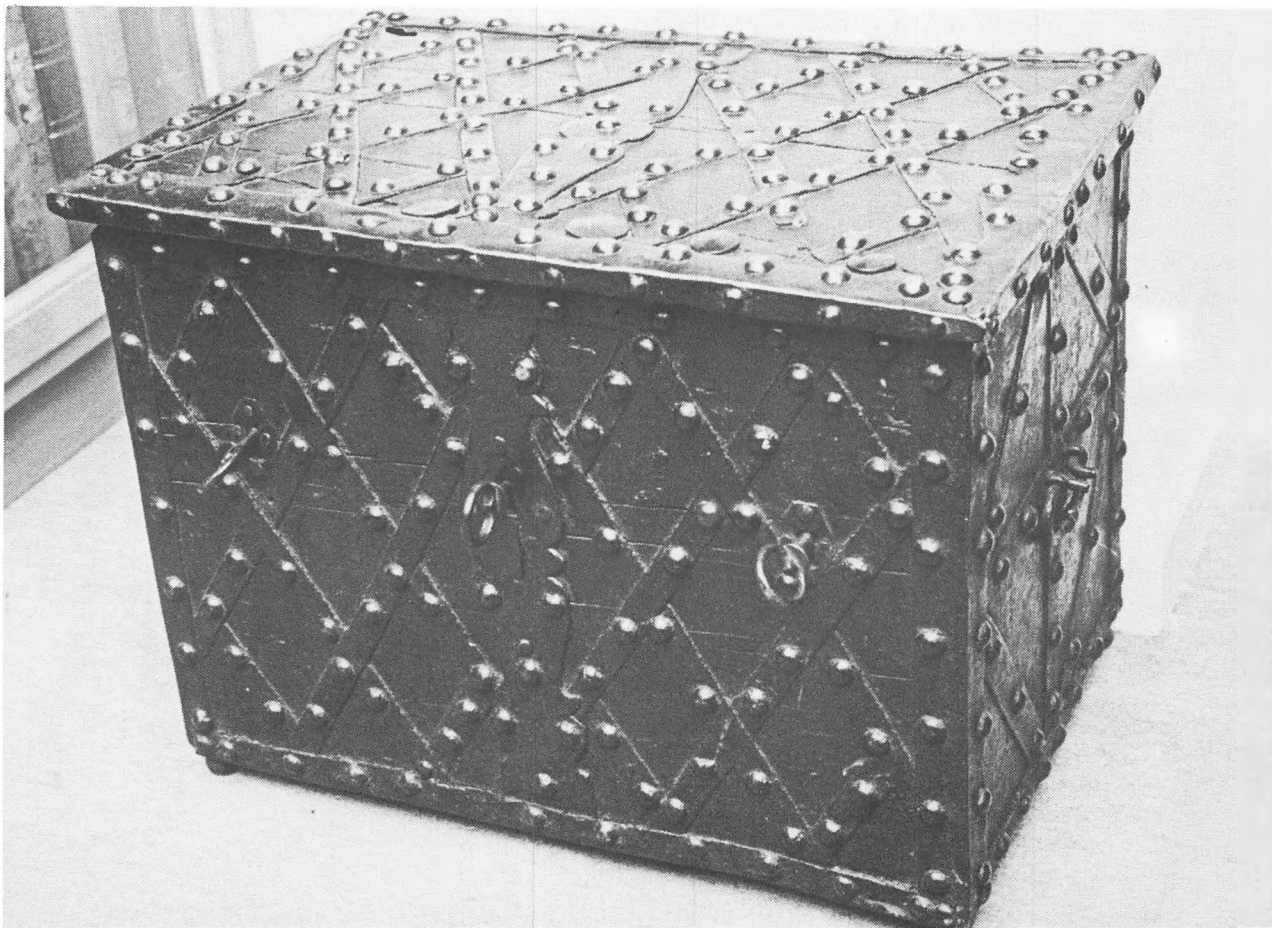
Laugshuset blev bygget på matrikel b, der ejedes af laugene indtil 1685. Matrikel a beboedes i de første 100 år af forskellige vognmænd, men i 1607 købte borgmester Iver Poulsen og hans kone Margrethe Surbech denne halvpart af grunden. To år efter solgtes denne del videre til borgmester Mikkel Vibe, som ejede jorden i 11 år, inden den atter blev tilbageskødet til laugene.

Laugene stod herefter som ejer af begge matrikelnumre indtil 1685, da det hele af ukendt årsag blev solgt til en gæstgiver Niels Svensen.

Hvordan dette laugshus så ud, kan vi ikke vide nøjagtigt, men det nævnes, at der var tre lejligheder, hvoraf den ene har været benyttet til laugsformål. Huset har været bygget i bindingsværk med tegltag, og gavlen har været vendt mod gaden.

Husene på den tid var gerne forsynet med en vindfangsforstue, og gulvet var af stampet ler.

Møbleringen har været primitiv, idet »Laugens Penge« ikke var store. Et plankebord med bænke på hver side og oldermændens stol for bordenden, har været hele møblementet.



Vognmændenes laugslade fra 1500-tallet. Heri opbevaredes laugsskråen, medlemslister samt forordninger. Laden er forsynet med 3 nøgler, en nøgle til oldermanden, en til skriveren og endelig en til den person, der repræsenterede magistraten. 34×40×52 cm.

En jernovn til opvarmning, lysestager på bordet og skriverens protokol hørte også til.

Sidst optagne laugsbrødre havde deres plads »i sumpen« længst væk fra oldermænden.

Ved siden af oldermænden stod på en lav opsats laugsladen, en svær trækasse forsynet med en mængde jernbeslag og udstyret med tre låse med tilhørende nøgler. Heri opbevarede laugsskråen, optegnelser og forordninger og så videre.

Man nedlagde bøder og indsamlede pengegaver til de fattige laugsbrødre i laugsbøssen, der var placeret foran oldermændens plads.

Kjøbenhavns Vognmandslaug ejer stadig disse uvurderlige klenodier, der menes fremstillet i slutningen af 1500-tallet.

Udover de nævnte genstande har der været fade til brød og saltmad samt det fornødne antal ølkrus af ler eller træ, således at det solide tyske øl kunne indtages.

Som nævnt før, var det danske øl udrikkeligt, og enhver med respekt for sig selv og med en 1 skilling på lommen drak tysk øl, hvilket efterhånden blev et virkeligt valutamæssigt problem for landet. Det foranledigede Frederik II til at udsende en forordning om toldafgift på importen.

Vognmændene er nævnt i denne forordning, dog ikke på grund af deres forkærlighed for tysk øl, men fordi det var vognmandsarbejde at hente øl i tønder ved de lybske skuder ved stranden og derpå fordele det forskellige steder i staden. Siden vogn-



Laugets fattigbøsse er et udhulet jernbeslået grenstykke fra slutningen af middelalderen. Højde 15 cm.

mændene ligefrem er nævnt, kunne det tyde på, at enkelte var faldet for fristelsen til at tage et »hjørnelæs«. Straffen for smugleri var et par ugers kuskeløn samt konfiskation af varerne.



Hvad kostede det egentlig at transportere dengang? Hvis vi tager priskuranten for året 1590, ser vi, at disse takster ikke var fastsat af vognmændene, men af magistraten. Det var en slags maximalprisliste, som vognmændene havde pligt til at køre efter, og som i det følgende gengives så nær den oprindelige sprogform som muligt.

»Af en stor Læs Malt at age til Stranden 8 Skilling. 1 læs Tøndegods at age, 6 Tønder, at føre op eller ned (i byen) 2 Skilling. For Tømmer at slæbe for hvert Par Heste som gaar for Vognen, op eller ned, 2 Skilling. 1 Strandlæs Brænde op at age til Vester eller Nørregade 8 Albus, og midt i Byen 2 Skilling. Herfra til Helsingør, Roskilde, Køge eller Frederiksborg af et Læs om Sommeren 2 Mark. Om Vintèren 3 Mark. 1 læs Salt op at age 8 Skilling. Til Teglgården eller fra 4 Skilling for 100 Mursten eller Tagsten. (Een mark = 6 skilling.)»

Det ser umiddelbart rørende billigt ud, men for at få det rette billede af disse takster er det nok det nemmeste at sammenligne dem med den løn, der udbetaltes til kuskene. Den var pr. dag 2 skilling + kost, dog hvis han var på egen kost 6 skilling,

hvilket vil sige at en mands daglige forbrug var sat til 4 skilling.

Som det tydeligt fremgår af denne priskurant, var læsstørrelserne ikke overvældende store. 100 mursten vejede dengang ca. 310 kg, så lasteevnen har været omkring 350 kg. Ligeledes var hjul og akselafstande meget små, hvilket ustandseligt fremkaldte kritik fra myndighedernes side. Man undrer sig måske over dette fænomen, men sagen var, at alle vognmænd havde pligt til de såkaldte Kongeægter, hvilket vil sige kørsel for kongen, og da disse ubetalte transporter ofte var både lange og krævende, var det en indlysende fordel, at vognene var små. Herved sparede man både hest og vogn.

Der var således fra konge og øvrighed overordentlig stor utilfredshed med vognmændenes køretøjer og især med sporvidden. De smalle vogne var årsag til, at alle hjulspor på vejene havde for ringe vidde, hvilket igen medførte, at kongens og øvrighedens vogne, som var større og bredere, ustandseligt måtte køre snart med det ene hjul og snart med det andet oppe på vejkanterne, hvorfor det selvsagt må have været en blandet fornøjelse at blive transporteret.

Christian 4. pålægger borgmestre og råd at sørge for, at vognmændenes vogne gøres bredere.

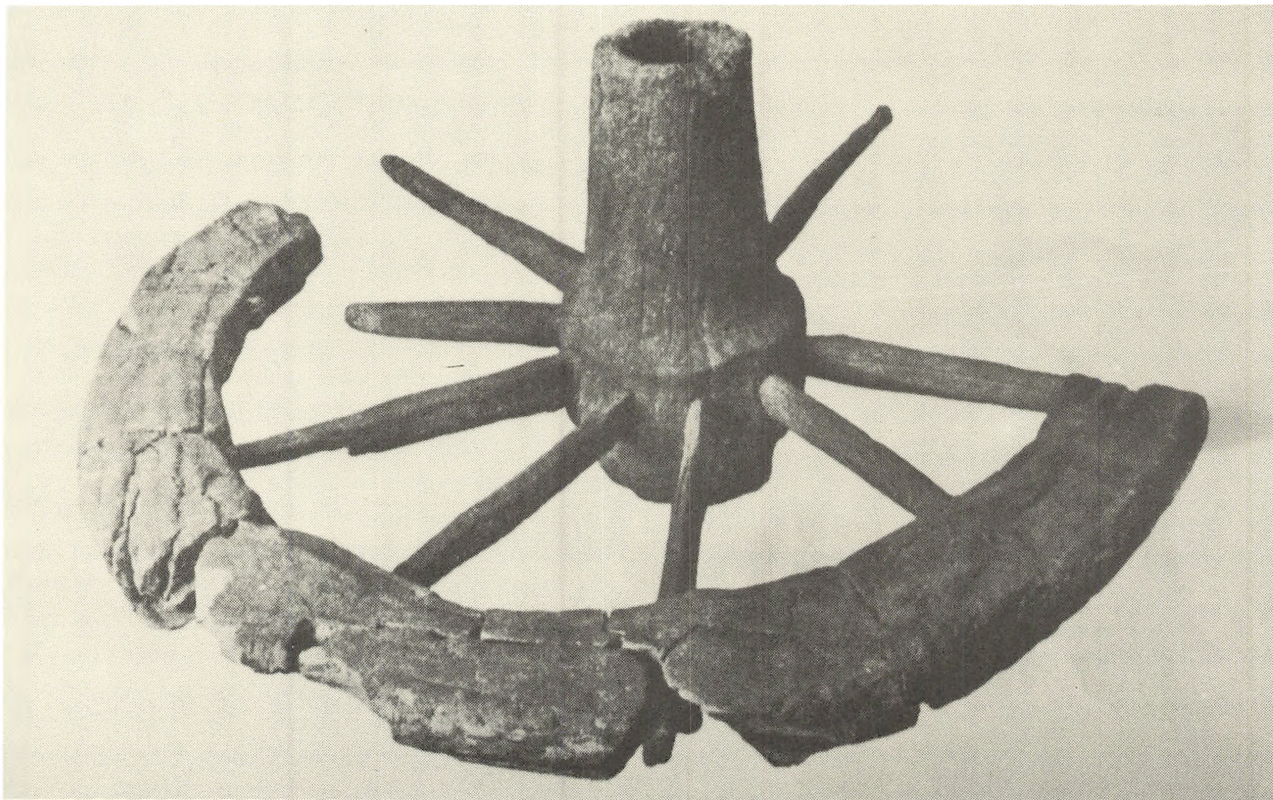
Forordningen krævede mindst to sjællandske alen inden for fjælene, men efter alt at dømme, har det været en bekostelig affære for vognmændene, og den betaling, magistraten indrømmede dem, lev-

nede nok ikke penge på kistebunden til slige forandringer, hvorfor man sad alle påbud overhørigt.

Da der stadig efter nogle år intet var sket i efterlevelsen af kravene, kom der en kongelig befa-

ling, der sagde spar to til alle de andre tidligere henstillinger. Byportene blev nu faktisk de første køretøjssynspladser i Danmark.

Hvis f. eks. en hestevogn ankom til byen med



(Foto Nationalmuseet)

*Dansk vognhjul ca. 100 år ældre end laugget.
Smøremidlet på langture: skovsnegle.*

læs, kunne den uantastet passere byporten og begive sig til aflæsningsstedet, men på tilbagevejen, når byporten igen skulle passeres, blev vognen nøje undersøgt og målt af vagtmandskabet. Hvis ikke køretøjet opfyldte kravet om to sjællandske alen inden for fjælene, blev det, på trods af alle ve- og klageråb, omgående sønderhugget på stedet. Der var ingen vej uden om. Hvis vagten var forsømmelig overfor påbudet, straffedes han med fængsel i tre dage på vand og brød.

Alligevel har det ikke rørt vognmændene en snus, for 18 år efter gentages kravene med endnu krassere metoder. Ikke blot blev vognene sønderhugget, men kongen lod ejerne »straffe paa Penge och de, som mindre formaar, paa Kroppen«.

Foruden pligten til kongeægter havde vognmændene også pligten til at »age Møj af By«, og der var nok at tage fat på. Nok var princippet, at borgerne skulle feje for egen dør, men når man gjorde det, fejede man skarnet hen foran naboens, som så igen fejede det tilbage!

Der var ubeskriveligt snavset i byen, og to kongebreve 1562 og 67 siger, at der er megen urenlighed både på gader og stræder, »*desligeste under Voldende og strax uden for Portene*«. Kongen siger, at der er så stor »*Uskikkelighed*« med gaderne og rendestenene, at de »*ere saa ujævne og uordentlige lagte, at det er umuligt at holde Byen fri for ond Stank og Lugt*«.

I en skrap tone giver han slotsbefalingsmanden

og magistraten ordre til at råde bod derpå ved at forelæse vognmændene deres pligter. De mange øde jorder inden for voldene blev uden videre brugt til lossepladser for alskens urenlighed og affald. Kongens anstrengelser frugtede ikke, og i løbet af kort tid var alt igen tilbage i den gamle slendrian.

Man kan i dag kun vanskeligt forestille sig, hvorledes man i datiden ganske ugenert sad kongens og øvrighedens bud øverhørigt.

Enhver havde nok i sig selv og sine egne problemer. Magistraten, der dengang bestod af byens rigeste mænd, fulgte heller ikke sagen op. Også de havde nok i sig selv.

Det vides, at der var mange fordele forbundet med disse livsvarige embeder, og der er da også grund til at tro, at rådmændene mere søgte at mele deres egen kage end at varetage borgernes interesser. Borgerne mente, og sikkert med rette, at magistratsmedlemmerne blev rige på deres bekostning, for da København i 1575 fik en stærk mand i Chr. Valkendorf, blev der virkelig ryddet op i sagerne. Det lykkedes borgerne at få ret til at vælge to kæmnere, der skulle varetage byens regnskaber, og ligeledes have indseende med udgiftspolitikken, så magistratens indtægter blev nøje bestemt.

★

Danmark var i Christian d. 4.'s første regeringsår fortsat overvejende et landbrugsland, hvis

eksportindtægter hidrørte fra salg af kvæg og korn, men kongen prøvede ved hidkaldelse af fremmede eksperter at tvinge en håndværksmæssig produktion frem, og han så det som sin opgave at lede den erhvervsmæssige udvikling i positiv retning.

Men laugene indtog en monopolstilling og havde stor indflydelse på såvel produktion og handel som hele det daglige liv, og der vogtedes nidkært over, at ingen gik hinanden i næringen.

Byens forskellige laug havde derfor efterhånden fået større og større magt, hvilket medførte en masse ulemper for den øvrige befolkning og var en hemsko for udviklingen i det hele taget.

Misfornøjelsen med laugene blev derfor også større og større og syntes efterhånden at have antaget betydelige dimensioner.

Det kostede mange penge at blive optaget i et laug, og dette hindrede mange dygtige mennesker i at blive laugsmedlemmer.

Det var tillige bekosteligt at være laugsbroder, for ved de selskabelige sammenkomster herskede der »*megen unyttig Drik*«, og det var »*Laugsbroderen selv til Fordærvelse*«. Hertil kom, at kongen og kommunen gik glip af betydelige indtægter, idet de fleste laugsskråer indeholdt bestemmelser om, at ingen stridigheder mellem laugsbrødrene måtte komme for domstolene, før oldermanden og bisidderne havde gjort forsøg på mindeligt forlig.

Kongen så det efterhånden som sit mål at få brudt laugenes monopolstilling og befalede derfor, at

alle laugsskråer skulle efterses og revideres. Indgangspengene blev nedsat væsentligt, og Vognmands-laugets skrå af 1610 fastsætter 1 gylden som indgangspenge samt 4 dalere til laugshusets forbedring og ligeledes 4 dalere til de fattige laugsbrødrers ophold og begravelse, »og ikke mere«.



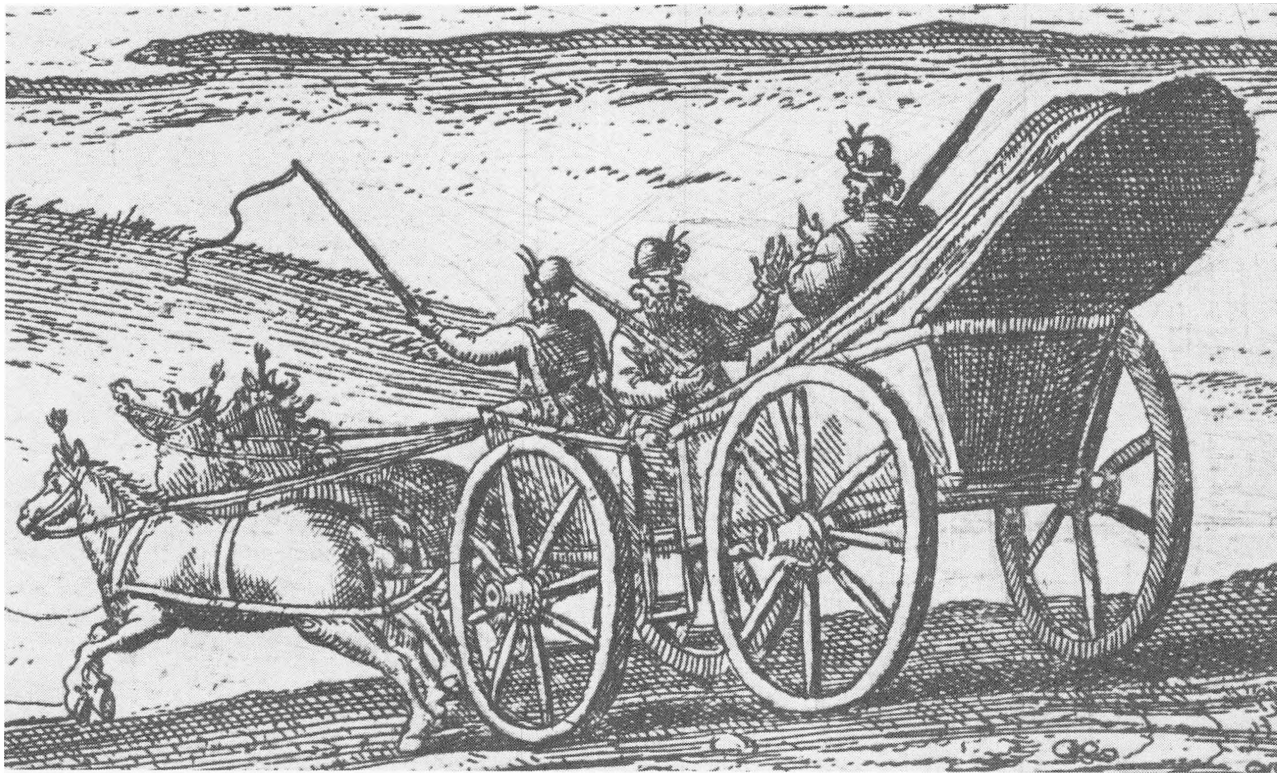
De mange forholdsregler, der blev taget overfor laugene, virkede kun dårligt, fordi laugene elegant navigerede uden om de fleste kongelige forordninger. Laugene overskred fortsat taksterne groft både åbenlyst og ved list. Ved deres hindring af den frie konkurrence var de i stand til at skrue priserne i vejret. Det har også om vognmændene været sagt, at »*de tage fast dobbelt Værd for at age, ja saa meget dennem lyster*«.

Kongens forsøg på at standse det herskende forhold lykkedes kun i ringe grad, hvorfor han prøvede at gå nye veje. Han tillod folk at nedsætte sig i et fag uden at være optaget i noget laug.

Disse såkaldte frimestre fremkaldte naturligvis stor harme inden for laugsvæsenet, og frimestre måtte udstå helt fantastiske chikanerier i dagligdagen, hvilket medførte, at kongen i 1613 ved en befaling ophævede al laugstvang og indførte faktisk næringsfrihed. Ligesom andre laug måtte vognmændene også lide den skæbne at se deres gamle laug officielt forbudt på trods af, at laugene kun tre år forinden havde fået sin laugsskrå fornyet.

Den gamle laugsånd lod sig heller ikke dengang uden videre kve ved magtsprog. På trods af alle forordninger holdt laugsbrødrene stadig sammen om laug og laugshuset.

Følgerne af denne næringsfrihed blev slet ikke, hvad man havde ventet. Man måtte erkende, at sammenslutningerne inden for de enkelte fag også havde haft sine gode sider. Fattige og syge var



(Efter Braunius - 1587)

Fornem tysk vogn, forspændt 3 heste. Forakslen var ikke drejelig, hvilket ofte afstedkom væltning, når hestene trak ud til siden.

tidligere blevet støttet, og laugene havde med hensyn til sædelighed, tugt og orden haft en opdragende indflydelse, som dengang vanskeligt kunne undværes.

Mange andre omstændigheder gjorde sig gældende, hvorfor kongen i 1621 så sig nødsaget til igen at tillade laugsvæsenet omend under skærpet tilsyn og med lempeligere regler.



Når man ser på laugets historie, kunne man henfalde i den tro, at 1600-tallet var den bedste tid, fordi vognmændene takstmæssigt tog »*saa meget dennem lyster*«. Det er dog langfra tilfældet. Myndighedernes stærke indgriben mærkes, det offentliges og de privates ret overfor vognmændene håndhæves, men samtidig beskyttes disse overfor uberettigede indgreb i vognmandsnæringen af »*Bønder och Landfarer, som ingen kongelig eller Byes Thynges med dennem udstaa*«.

Lauget reorganiseredes med 40 medlemmer, hver med to par gode heste, det ene par til kørsel i byen, det andet til udenbys kørsel. Ingen kunne optages i lauget uden at opfylde disse betingelser. Et medlem måtte heller ikke udvide sin forretning udover de tilladte to sæt køretøjer.

Der var brød nok i København til 40 vognmænd under beskedne forhold, men heller ikke meget mere. Der var slet ikke plads til, at nogen

vognmand skulle slå sig op med en storforretning ved f. eks. at have tre sæt køretøjer eller derover.

Sagen var enkel. Kongen skulle have sine ægter besørget og byen sit »*møj*« kørt væk, og det skulle altsammen være »*til ordentlighed*«. Vognmændene måtte ikke forlange »ublu« priser for deres arbejde. Udenforstående måtte ikke genere vognmændene, og disse måtte ikke gå hinanden i næringen.

Med øldermanden i spidsen skulle der efter disse beskrivelser i et og alt have hersket næsten patriarkalske forhold og gode økonomiske vilkår for laugets medlemmer. Dette var dog slet ikke tilfældet, for her møder vi, for første gang i laugets historie, spiren til det problem, som stadigt, om end i en lidt anden form, eksisterer, nemlig at udenbys folk, som ikke havde de samme forpligtelser som byvognmændene, leverede sand, sten og grus til byggepladser for lavere betaling. Man kaldte disse folk for sandagere, og der var noget ulovbundet og fribytteragtigt ved dem. Vognmændene gjorde alt, hvad der stod i deres magt for at forhindre deres virke, dog uden held. De viste sig dengang såvel som senere umuligt at bekæmpe.

Magistraten fandt tillige ud af, at disse sandagere faktisk virkede dæmpende på vognmandstaksterne, hvorfor man i stedet for at forbyde deres virksomhed gav dem tilladelse til at danne deres eget laug.

Disse nye sandagere dannede derfor faktisk



Hestesko fra omkring 1600-tallet fundet under gravning i Gothersgade. Med sådanne sko har vognmændenes heste klapret i Københavns gader. (Nationalmuseet)

kernen til det senere såkaldte »lille vognmandslaug«, der i lange tider kom til at spille en ret væsentlig rolle i vognmandslaugets historie.

Der er nu næppe tvivl om, at de for så vidt har haft en god indflydelse på vognmændene. De bidrog til at holde disse levende og få dem til at følge med tiden. De er det stadigt gærende element inden for vognmændenes liv, der evigt og altid må tages hensyn til.

Havde ikke disse sandagere eksisteret, er der grund til at tro, at de gamle laugsbrødre ville have isoleret sig som en privilegeret kaste.

I året 1622 anbefalede byens råd vognmændene at samles for at tage stilling til den tredie og nyrevi-derede laugsskrå af 12. april.

Vognmændene mødtes derfor i laugshuset på Kultorvet under oldermænd Niels Hansens lederskab.

Der har været både rav og røre på den »generalforsamling«, for det viste sig, at den periode, der var forløbet uden laugstvang, var årsag til et alt for stort antal vognmænd i forhold til byens indbyggerantal. Antallet var på de få år steget fra omkring 40 til næsten 100. Der var alt for mange om brødet.

Et andet problem var, at nu ville myndighederne kun afregne een eller to gange om året for renovationen, og det ville vognmændene slet ikke finde sig i. De protesterede voldsomt, men vi lader Oldermændens brev til borgmestrene selv fortælle:

»Gunstige, fromme, welvise borgemester oc raad, efter eders befaling hafue wi forsamlet alle vognmændene i vort laugshuus oc tillspurt dem, om de ville annamme gader og streder at holde reene, fra en

aars dag oc till en anden, oc tage penge der fore paa en eller to tider om aaret, da suarede alle sammen endrechteligen, som med en mund oc it ord, at det er dennem v-mueligt at udstaa, at udi saa lang en tid at holde folch, heste oc vogn før de faar penge, men maa de faa penge af borgemester efter som de hafuer faaet af gamell tid at age for borgere sin dør, da vill de gandske gierne findis villige oc redebøn aff deris yderste formue med Kong. May. egter och paa byens wegne med torffue at rense och teigell ved at age, naar dennem tillsigfs, oc gaderne oc strederne at holde reene, naar dem befalis, efftersom de bør oc som de hafuer giort af gammell tid, oc end bedre end de hafuer giort tillforen, om det er dem mueligt, thi de giffuer io huer wognmand penge for gader at holde reene, lige som de andre medborgere, er der udi sand ager lauget en 40 mand, som slet intet ved af vor besuering i nogen maader. Fromme borgemester oc raad, werdis for Guds skyld at finde it got raad der till. Den allsommechtigste Gud spare oc bevare eder alle sammen baade till siell oc lifff.

Niels Hansen,
oldermand.

Protesten hjalp dog kun lidet. Laugsskråen af 1622 fik følgende udformning:

»Vi borgemester oc raadmend udi Kiøbenhafn gjøre alle vitterligt, at efftersom Kong. May. vor allernaadigste herre, med Dennemarchis rigis raad, naadigst for got och raadsamt anseet hafuer, at embederne

her i byen maa føris paa fode, huor for och Hans May. obne mandat er udgangen, huert embede at skulle forfatte nogle visse vilchor med borgemester oc raads betenchnende, huor efter de kunde hafue dennem at forholde. Da efftersom menige vognmend udi det aar 1610 efter høybemelte Kong. May. mandat af os veret meddeelt en laugsordning, huor efter de dennem forholde skulde, huilchen siden med andre skraaer er blefuen igien kaldet, huorfor wognmendene dennem nu beklage, at de ingen god ordning imellem dennem indbyrdes holde kunde, da hafuer vi aff sliig aarsage, effter høybemelte Kong. May. naadigste tilladelse och behag, paa ny for os taget forskreffne vogenmends artichle, dennem efter denne tids leylighed forandret och deris menige laug och selskab till efter retning denne skrifftilige instrux meddelt, huilchen de oc uddragen hafue v-brødeligen at vilde holde.

1. Som er at de først skulde hafue en oldermand, huor till de først maa nefne tuende af deris laug, och huilchen borgemester och raad aff samme to samtycher, den skall vere oldermand itt aar, oc skall hand hafue to hossiddere aff samme laug, huis nafne i byens bog aarligen indskrifuis, oc de skulle huer mandag morgen, eller saa offte fornøden giøris, forsamlis enten udi deris laugs huus eller paa en bequem sted oc forhøre huis klagemaal oc besuering, som indfalder mellem vognmendene indbyrdis, om deris tienere oc drenge, eche agen oc i andre maader, och skall saadan sammenkomst vden all drivh oc giestebud for rettis, vnder 40 Mk.'s fortabelse aff huer

dennem, som sig her imod forbryder oc i laugget findis.

2. Naar aaret er forløben och oldermænden forlofuis, skall en af hossidderne, huilchen raadet dertil agter duelig, beskichis udi hans sted, oc en anden laugsbroder skall vere hossidderne igien, dog ingen lengere end to aar.

3. De skulle oc hafue en laugs skrifuer, som alle deris sager till god effterretning kunde antegne, saa oc holde dennem ret oc rigtig mandtall paa all borgerskabet, som nu allerede ere i laugget och her efter

der udi indkommer, huor mange heste oc vogne huer af dennem kand formaa at holde.

4. Item skall eller maa ingen tillstedis her i byen eller forstederne vden forskrefne sig at neder-sette, heste och vogn at bruge, ey heller indtagis udi vognmands laug, huerchen med reisendis eller med gade vogne, sand eller møg vogne, vden hand tillforne hafuer angiffuit sig for borgemester oc raad oc giort den beskeed, paa huad herskab hand er frafløtt, vndertagendis de Kong. May. naadigst behøfuer paa



(Tribolet. Kgl. Bibl.)

Køretøj fra slutningen af 1600-tallet



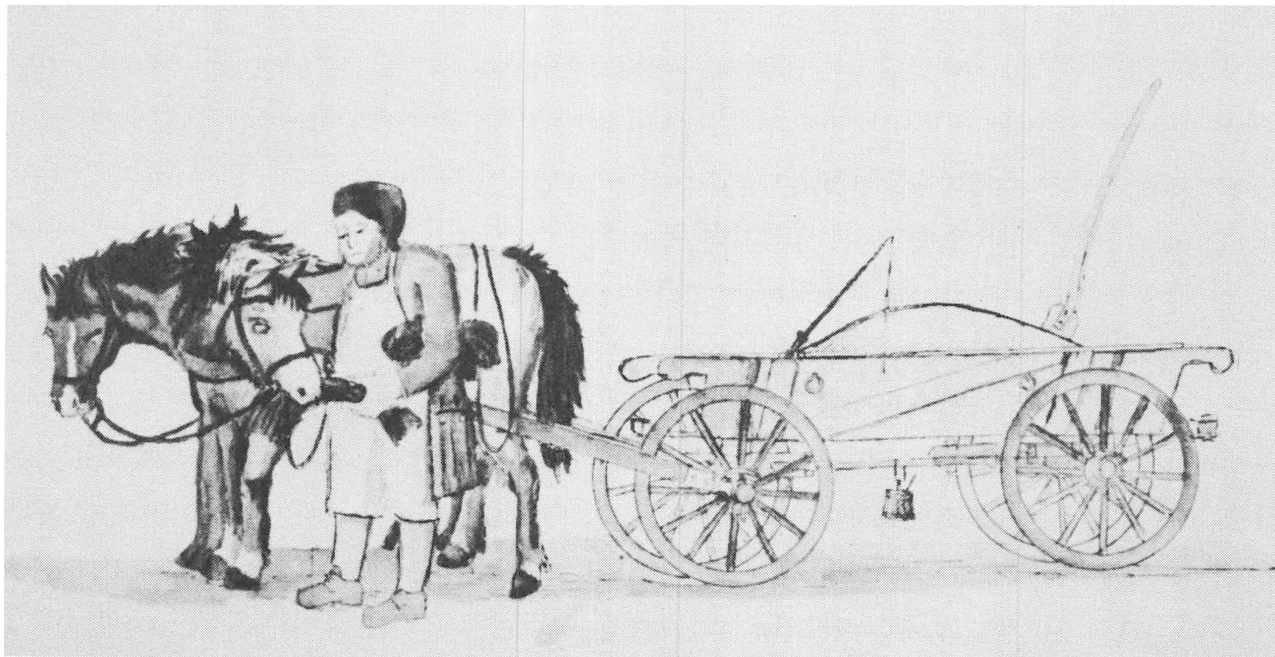
To vægtere med en mand i spansk kappe, der på Frederik IV's tid anvendtes meget som straffemiddel. Vognmandskuskene og drengene skulle fæstes halv- eller helårsviis, og blev nogen opsætsige, skulle de straffes med »stadens fængsel eller kælder en nat over» og i gentagelsestilfælde »gå i den spanske kappe med seddel påsat om hans forseelse«.

Hans Kong. May. biugning och arbeid at lade bruge her udi iche at vere ment; befindis da hans leylighed saa, at hand kand antagis till borger och blifue en

vogmand, skal hand gifue oldermanden, som hafuer v-mage for alt lauet, 1 sldr., och skrifueren, som hans nafn i laugsens bog antegner, $\frac{1}{2}$ dlr., siden skall hand enten paa trei tider aflegge sex dlr., af huilche de to dlr. skulle forvaris till laugsens huus oc biugning wedlige at holde, och de andre fire dlr. at henlegge till gamle forarmede vongmend oc deris hustruer till hielp och trøst udi deris suaghed och bestede dennem udi jorden med, naar de ved døden (afgaar), oc aldeelis med ingen bekostning oc indgangs drich ydermere besuergis i nogen maader; befindis nogen enten gilde eller giestebud at anrette, eller anden paaleg at udgifue eller annamme, bøde en huer 40 Mk., som forberørt er.

5. Den wognmand, som sidst i lauet indtagis, hand skall efter sedvane tillsige de andre laugsbrødre til laugsmøde oc huad ellers paa Kong. May. och byens vegne indfalder oc skall forrettis, indtill en anden kommer i hans sted; findis hand v-uilig eller forsømmelig, bøde huer gang hans brøst findis 2 Mk. till tuende skiffte, huuset oc de fattige af lauet, men blifuer hand siug eller udi anden loulig forfald, da tiene den som nest for hannem i lauet indkom till saa lenge den anden self kand forrette sin gierning, som det sig bør.

6. Ingen maa tillstedis at komme i lauet, uden hand formaar at holde to gode par heste paa foder, det ene par til vden byes ferd oc det andet par at bruge langs gaderne, oc skulde wognmendene i det ringeste vere fyrgetiufue eller flere, efftier som byens



Sandager. Deres virksomhedsområde havde noget ulovbundet og fribytteragtigt ved sig. Det var folk, som tog bopæl udenfor stadens porte og derfra drev vognmandsnæring ved at køre sand og grus til byggepladserne for billige penge. Det fortælles, at der var 40 i 1622.

øffrighed kand siunis fornøden giøris, huer saa formuendis, at hand kand holde en færdings wogn oc en gade vogn, oc iblant gadevognene skall altid vere to vogne med tønder, eller oc i den sted gode tette kalchvogne till at age kalch, naar tillsigis och behof giøres.

7. Blifuer nogen vognmand, som saaledis i lauget med fire heste er indtagen, saa forarmet, at hand kand iche formaa mere end it par heste oc en vogn vedlige at holde, da skall den vere forskaanit med half saa megit eche och tyngge, som den der to par heste formaar at holde, och saadan skulle regnis to udi

tall imod en af de wognmend, der to par heste och vogne vedlige holde.

8. Item samme frihed skall oc were erlige encher, som mendene fra falde, efterlatt, om deris wilchor vorder saa ringe, at de iche formaar tho par heste oc wogne vedlige at holde, hvis leylighed oldermanden oc hossidderne skulde vide oc till det beste befordris, at de iche undertrøchis.

9. Naar nogen wognmand eller hans hustrue ved døden affgaar, skall alt laug et følge liget till jorden, huo det forsømmer vden forfald, bøde 1 Mk.

10. Fester nogen sin laugsbroders suend eller dreng, som med u-minde, for inden rette stefne dag, er skildt fra sin hosbonde, bøde 6 Mk., suenden oc bøde 6 Mk. oc drage till den igien hand før tiende.

11. Rømmer nogen suend eller dreng fra sin hosbonde med u-minde oc begifuer sig hos nogen anden mand her i laug et i tieniste, da maa oldermanden och hossidderne effter hosbondens skellig klagemall med breff oc bud fordre hannem tilbage igien; kommer hand iche affter deris erindring, da lide der fore tiltale oc stande til rette, betale huis breffue, pendinge oc bekostning, saa oc stande till rette for huis skade hans hosbonde for hans wndvigelse lidt hafuer oc stedis aldrig siden borgeskabet her i byen, førend hand sagen till kongen oc byen affsohnet haffuer, som det sig bør.

12. Blifuer nogen vognmands tienere, suend eller dreng, befunden eller skelligen offuerbevist, at haffue sig vnderlaget och fordult huis hand med sin

hosbonds heste oc wogn fortient hafuer, da strafis der fore som for andet v-troskab.

13. Befindis nogen vognmands tienere eller dreng at sidde till drich eller dobell, eller oc forstiche sig aff veyen, naar hand skall age langs gaderne oc fortiene penge, eller och iche will age for got folch, naar hans hosbondis heste oc vogn stande ledige, den maa uden all middell optagis och settis i byens hegte en natt ofuer, och gjør hand det anden gang, sidde to dage oc natter i fengsell till vand oc brød, tredie gang gaa i den spanske kappe med seddell paaslagen, at alle oc en huer kand vide hans gierning.

14. Alle wogmennd och deris tienere, som age fremmet och v-bekient folch hid till byen, de skulle i den port de ind kommer dennem angifue oc skafe porteneren at vide, huor de till herberg indrager, paa det øffrigheden om saadan fremmede maa hafue des bedre vidskab, som paalagt oc fornøden er; gjør de det iche, da skulle de strafis som de der Kong. May. och byens beste iche agte wille.

15. Wogmenndene eller deris tienere maa iche tage kiøbmends eller andre got folchis brefue till dem, føren de sielf ere ferdige at reise fra byen, oc strax igen lefuere fra dennem, naar de kommer till den sted, samme brefue skall vere, saa tage der fore af den brefuene annammer en skilling dansk oc iche mere, om brefuene føris fire eller fem mile, føris det oc lengere, da betale der effter; huo her imod gjør oc got folchis brefue forsømmis, saa der paa blifuer klaget, bøde huer gang dend vognmands eller hans

tieneris forseelse findes tho march, kand hand iche sine bøder udgifue, strafuis i kielderer til vand och brød tho netter och dage.

16. Wogenmendene och deris tienere skulle med fliid oc god tillsiun forvare got folchis gods, som dem betroes, oc tage saa vell inden som vden byes, skeer nogen skade for deris v-flid oc forsømmelse, da betale skaden och staa till rette, som ved bør.

17. Kaldes de for giæld, da legge oldermanden dennem laugdag fore at betale, betaller de iche, da stede borgemester oc raad eller fogeden rett offuer den skyldige efter privilegierne foruden nogen deelsmaall.

18. Huo som vorder tili sagt at møde for oldermanden oc hans hossidere och iche møde till det klocheslett, som tilsigis, bøde 4 Mk., blifuer hand en halff time borte, bøde 1 Mk., men blifuer hand en heell time eller slet borte, bøde treidobbelt, uden hand beviser sig at hafue veret i loulig forfall.

19. Truer eller vndsiger nogen laugsbroder eller suend hin anden oc det kan giøres bevisligt, (bøde) 4 Mk., och der till stille borgen hin anden at were v-bevaret, uden huis skee kand med loug oc rett.

20. Ingen werge, det vere sig suerd, øxe, kniffue, træ, steen eller andet sligt, maa ingen bære effter hin anden, huerchen inden eller uden lauguet, vnder 6 Mk.'s bøder, skeer der med nogen skade, bøde der for uden efter byens rett.

21. Forbryder nogen sig imod oldermand eller hossidere, bøde efter brødernis sigellse.

22. Huo som taler v-quems ord eller lögter

anden, bøde 4 Mk.

23. Opsiger nogen vognmand lauguet oc det siden igien er begierendis, da winde det paa ny.

24. Tager nogen wognmand sig et arbeid for oc kand iche med sine egne tho heste och vogne fuldrifue, hand skall lade sin laugs broder vere deelagtig med sig udi samme arbeid, under tho marchs bøder.

25. Ingen vognmand eller hans tienere maa grafue leer, sand eller jord paa byens fang, uden paa de steder raadett till kiemneren lader forevise. Synderlig huor det (kand) vere adell weyen eller gemeen fart till skade, vnder 40 Mk.'s straf och samme hull at igien fylde, som saaledis v-loulig grafuis.

26. Efftersom wognmendene dennem beklage, at de iche kunde fange wogntømmer till kiøbs oc der for offte lide brøst paa hiull, da skulle alle fremmede oc vden byes folch vere forbudet at kiøbe hiull her paa torffuit, eller vden porten at selge till forprang, som till des skeet er, iche heller nogen borgere at kiøbe flere hiull end som hand self behøffuer at bruge, under samme hiulls fortabelse.

27. De wognmend af Helsingør, Roskild och Kiøge skulle iche vdga paa torffuit eller gaden at fra tinge dette laug huis fragt, som forefalder, men huer forvagner sig fragt udi sit herberge, ligesaa skulle wognmendene her aff byen forholde dennem vdi forskrefne trei steder imod deris wognmend, huor her imod gjør miste fragten och bøde 1 dlr.

28. Borgere och kiøbmend, som iche vogn-

mænd ere og dog for deris brug oc handells skyld tilltregis at holde en eller to heste till en vogn, at bruge allene for dennem self, disligeste adelens tienere, naar de age for deris egne hosbonder, skall vognmend ingen forhindring giøre.

29. Sammeledis skall det vere bønder oc andre fri fore at age her fra Kiøbenhafn oc udi landet for kiøbmend, kremmere och huem de ville, femb dage for och femb dage efter de dage, som rette marcheds dage efter kongelig mandater vdngnen bør at holdes, paa det ingen udi deris næring och hantering for nogen skyld skall skeep forhindring udi marcheds tider, men der som nogen paa andre tider bleff forloffuit at age, da skall den eller de forpligt vere at giøre udi kongens och byens tyng med vden byes ferd och andett arbeide ligesom andre laugs brødre; huo det iche giør, bøde 4 Mk. och der till betale den, som aag och gjorde oche udi hans sted.

30. Oldermænden for vognmendene skall holde en skellig omgangs skichelse for vden vild offuer alt laug, och laugs brøderne skall vere villigen tillrede, den ene som den anden, at bestille och giøre alt huis de som paa Kong. May. och byens vegne pligtig ere, oc i synderlighed for altingist efter Hans. May. strenge och alvorlige mandater vdage møg oc vrensell ud af byen, eftersom deris laugs gamle skraaer ved halffandet hundrede aar daterit dennem till holder at skulle giøre, anseende at de imod tuende seerdelis friheder, som er grøffte penge, ryttere og landsknegte hold, haffuer dennem bepligtet paa deris egen bekost-

ning at holde alle de damme, det er broer oc veyer, ved lige oc magt her uden for staden.

31. Disligeste rense och bort føre aff Gammel torff oc fra St. Peders kirchegard huis vrensell byen lader sammen feye, item och huis byen lader opkaste af skaren kister ved Stranden, och for det sidste at de skulle lade dennem finde villig i kongens oc stadens verff, natt och dag, med mere samme ordinantzis indhold.

32. Foruden och offuer alt saadant paa byen af dennem des fligtigere skulde renholdes, haffuer byen dennem ydermere forundt en och tiuffue jorder och nogle enge imellem Borgervangen och Emmendrup march liggendis, huilcke de allerede offuer it halffthundrede aar haft haffue och endnu bruge, der foruden forskaanis de med omgaaende natt och dage vagt, bysens arbeide, aarlige skatt, andre store oc smaa skatter, item befries for kiemnerie, forstanderie, things mend och alle anden bestilning, och haffuer endda deris fuld vogen leye aff adell oc v-adell, saa well som aff all byens meenighed, der for ere de pligtige oc skyldige Kong. May. och Kiøbenhaffns by v-fortøyret, med all tro och fligtighed at tiene.

33. Och effterdi byen er deelt udi otte rode-maall och vognmendene ere flere end till foren oc daglig formeeris, da skulle de effter mantal fordelis udi forskrefne otte rodemaall, saa at der bliffuer efter gadernis oc st(r)edernis storlighed oc vrensells sammenfeyellse forordnit ligemange vognmend udi stredene oc samme otte rodemall, gademøy, rendestene

Vognmændene.

65

Mandagen d. 21 Maj 1683.

Troels Olsen og Rasmus Jensen Vognmænd besørge sig heder
Mænd af en 4 Skilling langes hederlige Provisioner. De besørge for
Vognmænd i længst tid, og at de besørge i en rigtig betænkelse, som for
der følger til Oldermænd og alle. De besørge sig og de besørge
sindes lunge d. 23. X. 63. 1683. at gøre Regnskab for. Der
Løstene der heder at være Oldermænd foring af Lydig

Mandagen d. 26 Junij 1683.

Niels Pedersen Vognmand besørge sig at de 2 af Oldermænd
af de 3 der stille sig langt over sigelig og at de heder sig langt,
de lunge til Vognmænd i længst tid, som for sig og følger
til Oldermænd og alle. De besørge sig og de besørge sig
offer Besøg for anden om længere, og at de heder sig at være
Oldermænd foring af Lydig

Mandagen d. 26 Junij 1683.

Niels Pedersen Vognmand besørge sig at de 2 af Oldermænd af de 4
der at heder sig langt og længere, som Vognmænd i længst tid, som for
følge til Oldermænd og alle, offer for anden om længere, anløstene
at være Oldermænd foring af Lydig

Torsdagen d. 19 Junij 1683.

Anders Christensen Vognmand besørge sig at de 2 af Oldermænd af en 4 Skilling
Mænd sigelig og langt at heder sig langt, de lunge til Vognmænd i længst
tid, som for sig og følger til Oldermænd og alle, anløstene at være Oldermænd
foring af Lydig

Mandagen d. 12 July 1683.

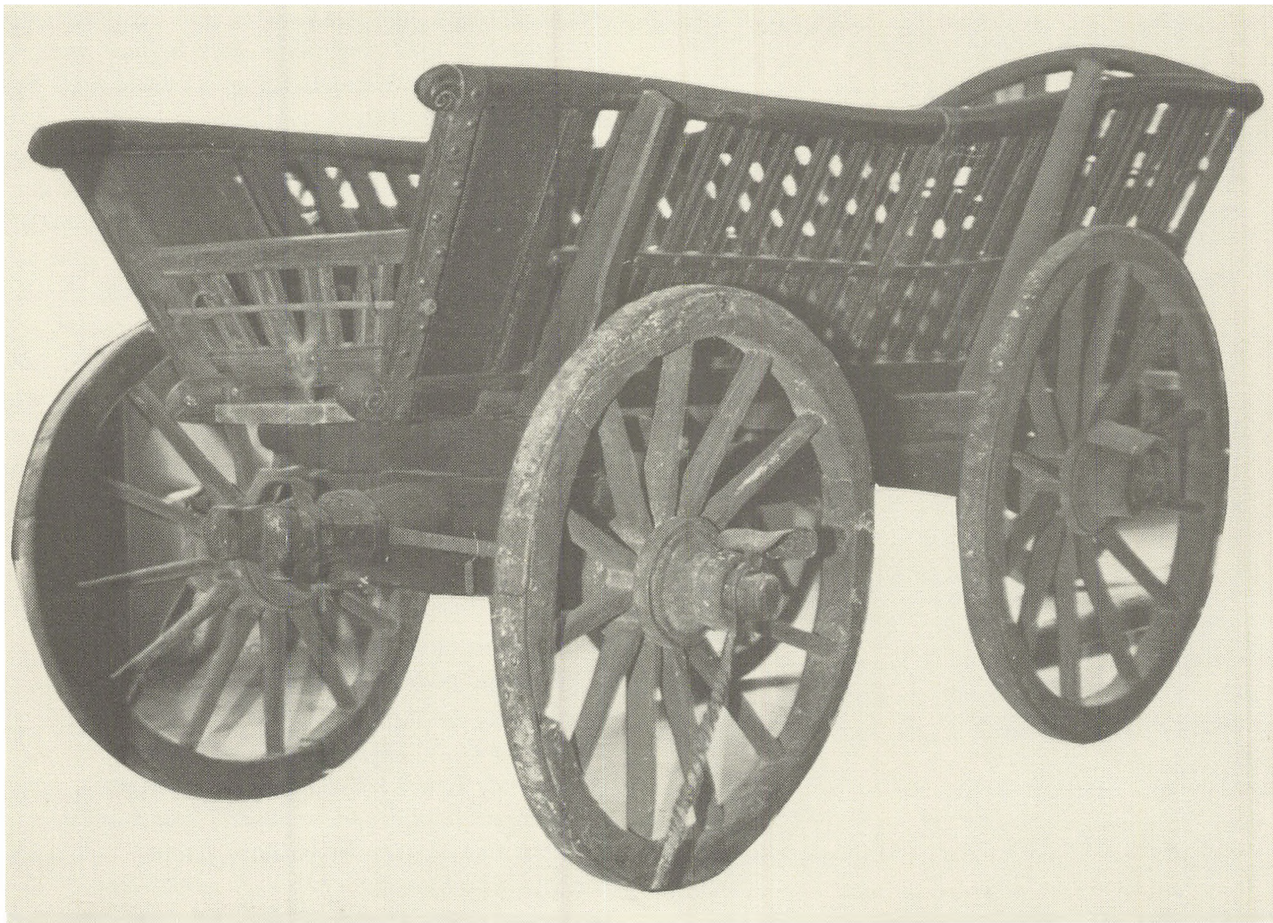
Pioner Pedersen Vognmand besørge sig at de 2 af Oldermænd af en 4 Skilling
der at heder sig langt og langt at heder sig langt, de lunge til Vognmænd i længst
tid, som for sig og følger til Oldermænd og alle, anløstene at være Oldermænd
foring af Lydig

Mandagen d. 9 X 1683.

Anders Christensen Vognmand besørge sig at de 2 af Oldermænd af en 4 Skilling
der at heder sig langt og langt at heder sig langt, de lunge til Vognmænd i længst
tid, som for sig og følger til Oldermænd og alle, anløstene at være Oldermænd
foring af Lydig

och stuefeyellse, som paa gaderne udberis, at age, saa at it quartiere med sine steder iche haffuer mere vrensell at age end it andet, saa at der kand falde lige løn oc betalning aff byens aarlige visse pendinge, som menigheden efter deris huusis och jordes videlses oc lengdens taxering vdgiffuer, och efter som med dennem forenit oc forordnit vorder, mens for heste-, øxen- oc komøg eller andet sligt vrensell, som udi herbergergaarde eller andre huuse tillhaabe samlis, saa vell som och grus och jord, som falder och vdkastis huor ny biugninger och kieldere kastis, eller och huis u-reenlighed udi gaarde efter slagterie sanchis, skulle oc vognmændene tage oc annamme deris betalning af dennem, som saadanne bør at bekoste och lade udage, nemlig 4 Sk. for huer les og iche mere.

Magistratens laugsprotokol. En optagelse i lauguet skulle godkendes og protokolføres i magistraten. Udskrift: vognmændene. Mandagen d. 21. maj 1683. Peder Ibsen, oldermænd. Troels Olsen og Rasmus Jensen, vognmænd blev udi oldermænden og de 4 ældste laugsbrødrers nærværelse indskrevet som vognmænd udi lauguet, efter at de var blevet dygtigt erkendte, erlagde de til oldermænden 4 rigsdaler, som han har efter den kongelige forordning at gøre regnskab for. De anlovede der foruden at være oldermænden hørige og lydige.



Skiftelad er ikke nogen ny opfindelse. Her en såkaldt lundstikvogn med udskiftelig ladkasse. Den var tillige langvogn, idet afstanden mellem akslerne kunne forlænges, f. eks. ved transport af træstammer, master og pæle. (Brede Museet. Foto Heick)

34. Disligeste eftersom vognmendene, uden porten i forstederne sig hafuer nedersat oc daglig sig formerer, hafuer deris heste och merer paa bysens fang, huor med de age sand, leer, tørff, steen och huis eller forefalder till deris nærings ophold, och alligevell sidder frie for all tyngde oc besuering, er udi sig self ret och billigt, at saa mange som efter denne dag slig næring her uden porten och i byen hafue ville, skulle incorporeris och stillis udi samfund med forskrefne gemene vognmend och lade sig fordeele udi kvarter med dennem gader och streder reene at holde, en huer efter sin effne och formue, som forberørdt er, huor till de alle och en huer skulde lade holde vogne med gaufle fiele, lugt for oc bag, saa at huis som paa lessis skall ei tabis paa gaden och spildis, førend det heden kommer som det skall aflessis; findis nogen falske och v-loulige vogne, da skall de sønderhuggis och eyermandens bøde skall vere første gang 2 Mk., anden gang 3 Mk., findis forseelsen mere, gifuis dobbelt bøde.

35. Och ligesom oldermanden och hossidderne for det gandske vognmands laug huert aar omskiftis, efter høybemelte Kong. May. mandat, saa skall och aarligen bestillis en formand for di vogne, som huer ottende quarter her i byen skall reenholde, och hand skall haffue opsiun med de andre hans quarters brødre, at de huer for sig lige med hannem udage møg oc v-rensell, som paa gaderne oc aff rendestenene sammenfeyes, saa oc af stue oc kammerser udbæris, for den visse tilsagde løn; findes enten formanden eller hans qvarteers brødre forsømmelig, bøde første gang

1 Mk., anden gang 2 Mk., thredie gang 4 Mk., men findes nogen vognmand fierde gang at forsømme sit quartheer, och iche vdager huis sammenfeyes paa gaderne och af rendestenene optagis eller opkastis, eller af stuer och kammerser udbæris, da vere hand laugret quit, indtill hand det paa ny igien kan vinde, effterdi de der foruden hafuer deris særlig løn for huis anden v-rensell de vdføre, eftersom foreskrefuit staaer, paa det høybemelte Kong. May. naadigste mandater, som efter (ere?) der om udgangen en gang for alle, aff vognmendene, som derfor sønderlig frihed och løn hafuer, maa holdes och efterkommis som det sig bør udi alle maader.

36. Och effterdi vognmendene skulde self oppebere deris løn af menigheden for heste-, øxen-, komøg och anden v-rensell, som till forne antegnet er, da skulle de altid hafue deris vogne tilrede, huor och naar sligt af gaarde paa gaderne udberis och det strax bort føre, at der af iche stanch och ond lugt skall foraarsagis, vnder straf effter privilegierne.

37. Iche heller skall det møg, som udagis af byen, maa aflessis eller leggis anden steds, end som øffrigheden lader forevise, huo her imod gjør, bøde 2 Mk. saa offte det skeer.

38. Item det gandske vognmands laug skulde uden all forsømmelse holde gode och visse ordning, om (Gud forbiude) nogen hastig ildebrand optendis, at deris oldermand da maa vide at hafue tilrede it gott par heste, som kand føre byens vandspøyte och age fyr hager och styer did hen, som ilden optendis, saa och

andre med vogne och sluffer selff till mindt(?) at føre vand udi tønder oc ballier at sluche med; huilke sig udi saadanne ilds farlighed erligen och fligteligen forholder och først kommer till ilden med vand udi kar, tønder eller balger, den skall for sit første læs foræris 1 dlr., der nest den anden med sit første les 3 Mk., den 3die 2 Mk., siden skulle de fremdeelis betalis efter som de hafuer agett och haftt v-mage till, men befindes oldermanden hossidderne eller laugs brødre udi saadan ildfare forsømmelig eller v-uillig, den skall iche vide sin egen brøde, oc till vinishiurd eller vished udi saadan handell skall oldermanden udi laugs bogen huert aar lade fortegne den mands nafn, som tilfalder vandspøyten at føre, saa vell som och deris nafne, der ere till ordnede udi slig ilds nød at styre oc regiere, paa det intet her imod forsømmis skall.

39. Om disse forskrefne och alle andre vognmends anliggende, erinder, deris suende, drenge, eche oc agen, saa wel som oc deris vangs jorddr og enge anliggendis, maa dennem vere forundt fire tider om aaret at komme till sammen, den første søndag udi fastelaffns vge, den om pindzedags tider, den tredie St. Hans dag mitsommer, den fierde neste søndag effter Michaelis, alle paa fastende stefne oc for uden all drich och giestbiudelse, vnder huer deris 40 Mk.'s fortabelse, och udi disse fire tider skall alle brøderne denne deris laugs ordning offentlig forelesis, paa det ingen af dennem skulde sig undskylde, at de iche vidste huad den i alle pungen indeholder.

40. Disligeste efter som byfogeden och by-

skriffueren formedelst trei jorder dennem er forundt udi vognmands vang till forne hafuer søgt adellstefne med vognmendene, da skulle de och sligt fremdelis effterkomme oc med en aff raadmendene paa de tider tilhielpen oldermanden (oc) staldbrødrene till endskab med huis stridige och v-rigtige sager iblandt dennem kand indfalde.

41. Skulde vognmendene ingen hemmelig bebindelse hafue imellem dennem sielffuer emod byens rett eller disse forskrefne artichle, vnder straff efter privilegierne, och der som de iche holde och effterkomme huis foreskrefuit staar och som dennem ellers med skich och billighed paaleggis, skulle de deris frihed forbrudt hafue.

42. Disligeste efter som en part aff vognmendene, saa vell som deris tienere, hafuer dennem vnderstaaet at tage v-billig vogn leye for (de) hafuer aget och wel dobbelt mere ned de kunde fortiene, da haffuer vi der hos dennem en skriffilig rolde offuer gifuit, huad de maa hafue till vogn leye for huis de her i byen och inden byes frihed agendis worder, huor af en gien part udi deris laugs huus, en anden paa Raadhuuset och den tredie paa en bequem plads ved Stranden, efter tidsens leylighed opslaaes eller ophengis skall, huilchen vi ville haffue oss och voris effterkommere med høybemelte Kong. May. naadigste tilladelse forbeholden at forandre efter som tiden och leyligheden kand foraarsagis och byen samt menigheden med vognmendene kand lideligt och billigt eragtis.

43. *Item alle brøder, som forbrydes oc udgifuis i vognmands laug, skall vddeelis och beskichis till alle parter, som er en deel der af oldermænden och hans hossiddere, som sager forhører, resten till fattige encher och faderløse børn och husarme, som embedet vedkommer, vdgifuis och vere forfalden, efftersom høybemelte naadigste forordning i det andet capitell indeholder och som foreskrefuit staar, dog Kong. May., byens sager forunden disse forskrefne artichle vforkrenchet. Thill vidnisbiurd hafuer vi ladet trøche voris stads secret hengendis her neden fore«.*

★

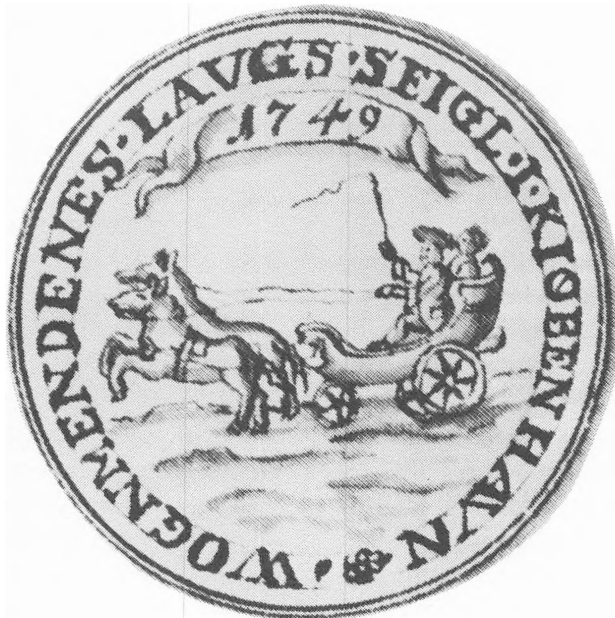
Som det fremgår af denne tredie laugsskrå, tillades det nu kun oldermænden at sidde i et år og bisidderne i to år i deres stillinger. Det er også her for første gang præciseret, at Københavns Vognmands-laug skulle ansætte en laugsskriver til at vare-

tage laugets regnskaber, føre lister over heste og materiel samt udfærdige mandtalslister.

Der er nu indføjet hårde straffebestemmelser for kørselsvægring. Hvis kusken f. eks. drak og spillede hasard og derfor nægtede at køre, var straffen herfor fængsel på vand og brød og i gentagelses-tilfælde at gå i den spanske kappe med en påsat seddel om brødens karakter. Den samme straf ventede, hvis vognmændene modtog breve til befordring og ikke ekspederede dem omgående.

Magistraten ønskede mere hånd i hanken med vognmændenes udførelse af deres pligter, og efter indførelsen af reglen om en hypigere udskiftelse af

laugets ledelse kunne dette måske bedre opnåes. Også afgørelser om optagelser i lauget var helt gledet over i magistratens hænder. Det fornemmes tydeligt, at i denne periode smuldrer laugets selvstyre.



Kjøbenhavns Vognmands-laugs segl på Frederik d. V's tid. (Thurah)

Andre næringsklasser led dog samme skæbne, og udviklingen pegede hen imod de omvæltninger, der skulle følge i århundredets midte: den enevældige kongemagts indførelse og overalt indgribende hånd, støttende sig på de kommunale myndigheders omsorg for byens ve og vel.

En betydelig plads i laugets historie tilkommer renovationen. Den udgjorde dengang en væsentlig del af vognmændenes virke. Kørsel for handelsfolk og næringsdrivende såvel som for private var uden betydning, idet disse i reglen selv holdt heste og vogne og det dertil fornødne mandskab.

Hyrevognsvæsenet var endnu kun langsomt og tøvende ved at udvikle sig. Fragt af personer og gods til og fra provinsen havde ganske vist gennem lang tid spillet en stor rolle, men finder dog først sine faste rammer i slutningen af 1600-tallet.

Det må derfor erkendes at den københavnske vognmandsstands historie fra første færd nøje er knyttet til gaders og stræders renholdelse.

Dette bekræftes af de utallige kundgørelser fra konger og magistrater. Vognmændenes forpligtelser til mod fast betaling at besørge dagrenovationens bortkørsel, går som en rød tråd igennem alle laugsskråer.

Hvorledes vognmændene har udført disse pligter, er en helt anden sag. Man kan roligt gå ud fra, at helt upåklageligt har det ikke været gjort. Det var i fortiden naturligt at tage sig sine offentlige pligter så let som muligt, og selvom øvrigheden ønskede at

gennemføre, hvad der var ret og pligt, savnede den ganske midler hertil.

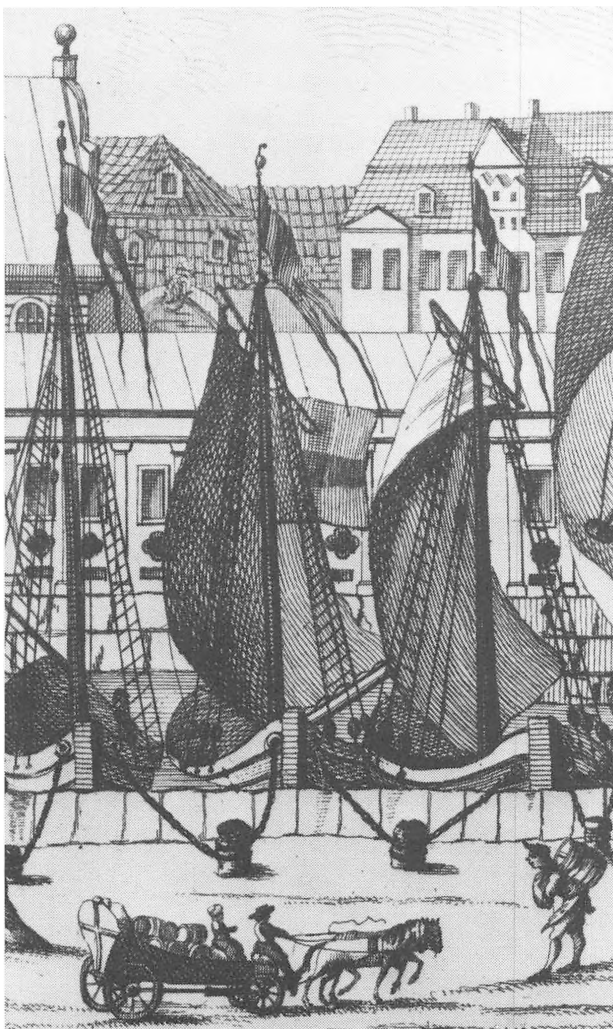
De stadigt gentagne påbud var fulde af bebrejdelser mod vognmændene for deres mangelfulde opfyldelse af deres pligter, men ligeledes stærkt revsende og irettesættende overfor borgernes forømmelighed. Der klages over, at disse »*bortkaste den værste Urenlighed udenfor deres Huse og Gaarde og op ad Volden. Overalt flød det med alskens Urensel lige fra Køkkenaffald til det, der var værre, ja til det allerværste*«.

København vedblev at være en Augias-stald. Indbyggerne foretrak at henlægge skarn, grus og anden urenlighed i dynger på gaderne fremfor at lade det bortkøre, eller de spredte det ud over brolægningen under det påskud, at den trængte til at jævnes!

Torvebønderne lod alt affald ligge, hvor de havde aflæsset, Amagerkonerne efterlod halm og grønt. Hestepærer og komøg blev henlagt ved kanalerne eller kastet ned i vandet. Bryggere, bagere, slagtere og brændevinsbrændere holdt, trods alle forbud, løse svin i deres gårde, og hvad der var det værste: man bar natrenovationen hemmeligt ud og kastede den på afsides steder.

Den urenlighed, der blev kørt bort, brugtes naturligvis til gødning for marker og haver uden for byen, men også i stor målestok til opfyldning.

Der var losseplads bagved Amalienborg og Bredgade, ligesom området ved Toldboden var udlagt til dette formål. Dog skildres denne plads som



et uføre, hvor vognmændenes heste sank i til bugen. På det område, hvor Sølvgades Kaserne ligger, og på terrænet ved det nuværende Tivoli, var der lligledes affaldspladser.

Natrenovationen blev ført ud bag Vor Frelsers Kirke på Bådsmadsstrædes østlige side, hvor der ved opfyldningen indvandedes store arealer fra Øresund.

Alle de nuværende områder på Christianshavn er i tidernes løb blevet til på denne måde.

Kongen skændte på magistrat, borgerskab og vognmænd, men galt var det, og galt blev det. Det skortede tillige på fornødne kontanter til tingenes udbedring.

Magistraten fik så pludselig den lyse idé at lade fribyttervognmændene deltage i arbejdet.

Den forordnede alle de sandagere, som *»uden Porten i Forstæderne sig hafuer nedersat och daglig sig formerer... skulle incorporeris och stillis udi Samfund med foreskrefne gemene Vognmænd och lade sig fordeele udi Quarter med dennem, Gader och Streder reene at holde«*.

Men heller ikke denne gode idé virkede. Renovationen var stadig lige lemfædig, hvilket medførte, at kraftige epidemier med korte mellemrum hjem-søgte byen. Sygdommene var pest, tyfus, skørbug og

Betegnelsen, »1 læs tøndegods«, var i over 300 år, 6 tønder. (E. Pontoppidan)

kopper. Kirkebøgerne viser, at alene i 1629 døde 9464 mennesker af pest. Konge og øvrighed flygtede fra byen og efterlod den uden styring, hvilket medførte en løssluppenhed uden lige. Demoraliseringen greb om sig. Tilstandene gik over i fuldstændig lovløshed.

En præst beklager sig til den kristne øvrighed om tilstandene i byen, og en del af klagen omhandler vognmændene; han skriver: *»Kan ikke med ord udsiges eller beklages den store Guds Fortørnelse og Utugt, Vognmænd bedrive på Amagertorv baade om den hellige Søndag og de andre Dage. Om morgenen ved 6 slet saa forsamler de sig ved Posten sammesteds, de Vognmænd her af Byen, Helsingør, Roskilde, Kjøge. Der sværger og bander de saa forfærdeligt, Jorden maa grue derved. Ingen ærlig Mands Tyende, Piger besynderligt, kan hente en Spand Vand af Posten, disse utugtige Kampaner jo taler dem saa ubluelige til, det er en skam at eftersige, tager ubluelige til dem, med anden stor Letfærdighed, de øve. Saa drikke de og doble de i Kjældrene derhos, saa slaas de; in summe, de drive saa stor Last og Skam, saa det er et Under, Lynet og Torden ikke slaar dem paa Stedet. Herimod syntes det Raad, at Underbyfogeden lod dem forbyde det Sted at samles på, (de drive den Skam under Herrens Tjeneste, som er det allerforfærdeligste), og aleneste forblive i deres Herberge. Ja, man kunne byde Tavler over hvert disse Vognmænds Herberger at udhænges, saa enhver kunne letteligen finde dem der, paa det denne svare Guds*

Fortørnelse og Utugt paa dette sted maatte afskaffes«.

Det kunne efter denne veklage synes, som om datidens fragt- og vognmænd var særlig slemme, men det skal dog medgives, at den kære præst har lige så lydige værår overfor bønder og borgere, ligesom ikke mindst adelen angribes for ugudelig adfærd.

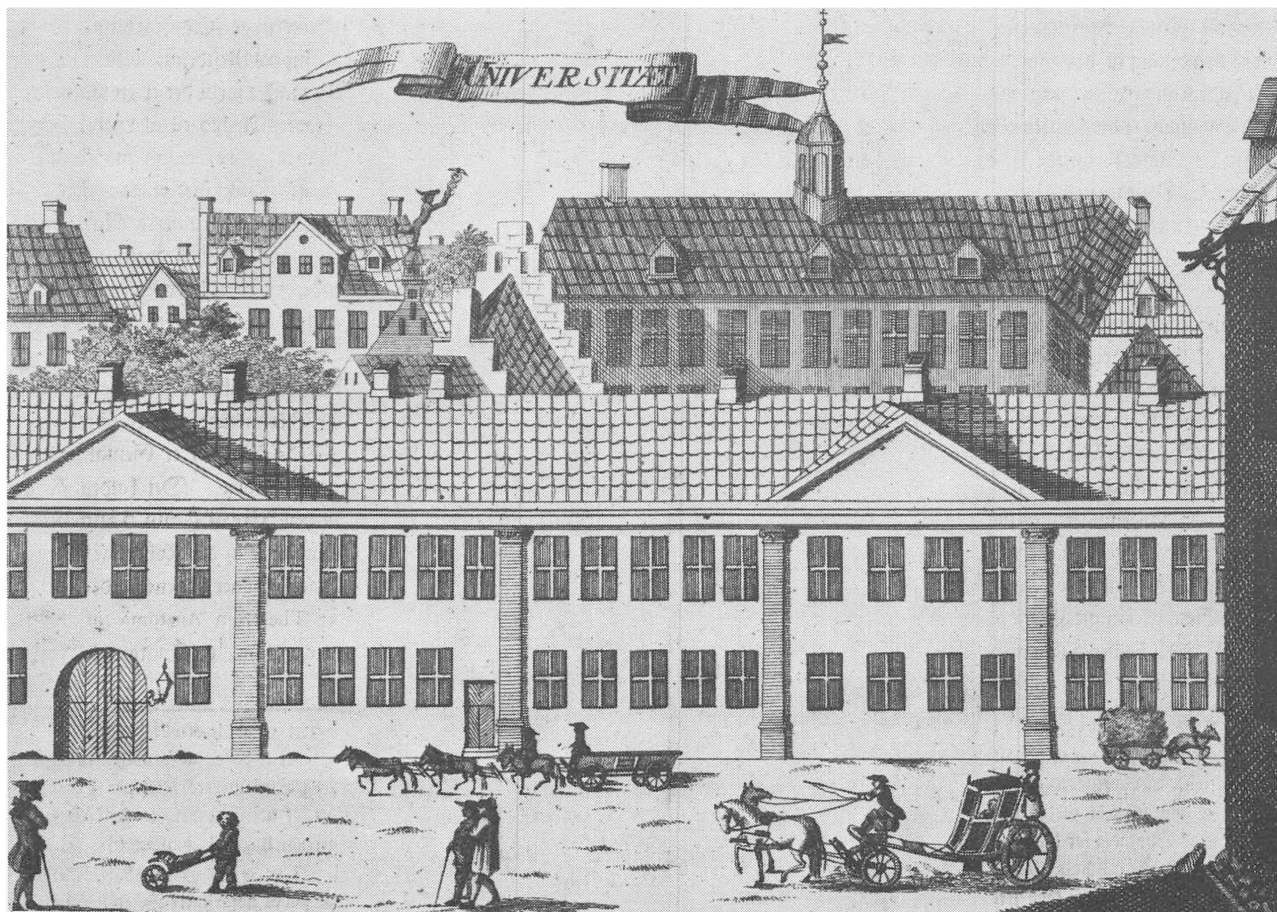
Det forsøgtes med forskellige forordninger at stramme indbyggernes levevis og adfærd, dog uden større held. Byen plagedes af lediggængere og plattenslagere, *»Gud til Fortørnelse og Menneskene til Forargelse«.* Bremerholm, som tidligere havde været forbeholdt livsfanger, blev nu også åbnet for folk, der var idømt mindre straffe. Her måtte disse ulykkelige mennesker arbejde, ofte sammenlænket til hinanden. Retfærdighed var afhængig af, hvilken vej vinden blæste, og en laugsbroder, der var blevet indblandet i et af de første trafikuheld, vi kender på tryk, måtte sande dette.

Der står at læse:

»Niels Trolle fich Breff at lade den Vognmand, som den Quinde offuerkørte, saa hun død bleff, på Holmen indsætte och udi Jern slage, der at arbejde, intill nogen hannem for same Gierning tiltaler. Hafnia 6 Novembris 1635«.

Hvornår han er sluppet fri, melder historien ikke noget om. Barmhjertighed fandtes ikke.

Ifølge byfogedens regnskaber i perioden 1624 til 48 dømtes 99 mennesker til gabestokken. 76 fik frihedsstraf. Men tyveri, selv af småbeløb, førte direkte til galgen eller til afretning med sværd. I



Prospekt af universitetet med Nørregade i forgrunden. Et laugsmedlem med en »sværgodsvogn«, med seks heste forspændt, ses på vej mod Nørregade. – Kun kongen og Kjøbenhavns Vognmandslaug's medlemmer måtte benytte mere end 2 heste foran vognen. (E. Pontoppidan)

samme periode blev 32 mennesker halshugget. 10 blev hængt, og 2 blev kastet på bålet.

Om der var vognmænd mellem disse, lader sig næppe udforske, men som det ses af det foregående, hang straffen også over vognmændenes hoveder dengang. Færdselsuheld var umulige at undgå ind imellem, for trafikregler i moderne forstand fandtes ikke. Alt gik på bedste beskub.

Man kørte, hvor det passede én, og hvor man syntes, at vejen var bedst, eller hvor man bedst kunne komme frem. Der var i det hele taget dårlig plads i byen til trafik med køretøjer. Man må huske, at langt de fleste byer i gamle dage var anlagt med forsvaret for øje, hvilket medførte, at husene klumpede sig sammen med trange gader og stræder inden for bymuren.

Datidens byer kendte ikke til bygge love. Husene byggedes med gavlen mod gaden, mens bagsiden vendte ud mod en smal gyde eller smøge.

Hovedgaderne var på mange måder ufremkommelige. Selv på åbne pladser, der benævntes torve, og som man i dag ville betegne som gader, var der håbløse trafikpropper. Man behøver blot at nævne det nuværende Amagertorv. Dette snævrede yderligere ind på grund af boderne, der var anbragt langs facaderne, og her såvel som i andre gader ragede husene ud med udbygninger og trapper, der dannede hindringer alle steder. På hver side af gaden, een alen uden for husene, var anbragt en åben rendesten, og stykket inden for disse rendestene

tilhørte ejerne af husene, der benyttede det til skure eller åbne kuler til affald, der fik lov at ligge ubehageligt længe. Al færdsel var henvist til gadens midte, hvor store, flade sten viste, hvor det var bedst at gå.

Langs fortovene brød man sig ikke om at færdes. Regnede det, fik man styrtebade fra tagene, hvis man da ikke var så uheldig at få affald kastet i hovedet.

Gademidten var derimod et fredlyst sted. Men da København begyndte at få færdsel med vogne, måtte fodgængere søge ud til siderne. Ved forskellige forordninger forsøgte man, som sædvanligt uden held, at gøre fortovene mere bekvemme.

For at give et billede af, hvor ufremkommeligt det egentlig var i byen, må det fortælles, at der alene i Magsstræde i 1678 lå affald, der måtte fjernes på 214 hestevognlæs. Der var klaget over »den store Mødding, som i nogle Aar var samlet«. Ligeledes fjernede man fire år senere de store bakker, som lå fra Vesterport til hospitalet.

Langs Kongens Have har det heller ikke været rart at færdes, idet den »befindis af uforskammede Mennesker meget ilde at være besmittet med Menneskers Urenlighed«. Det har ikke været spøg for sarte næser. Trods strenge bestemmelser kunne politimesteren intet stille op. Der var idelig klager over renovationskørselens mangelfuldhed, hvilket forårsagede, at magistraten begyndte at arbejde med planerne om selv at overtage renovationsværket.

I 1680 gjorde den alvor af truslen, dog kun i tre år, så overlod den politimesteren at klare dette stadigt brændende spørgsmål.

I året 1702 blev arbejdet bortgivet ved licitati-

on, og Morten Willemsen blev den første entreprenør på dette område. Ved en konfirmeret overenskomst påtog han sig arbejdet, hvilket medførte, at både Kjøbenhavns Vognmandslaug og Sandagerlauget

Dyrehavelystrejse 1793. (Kgl. Bibl.)



blev sat ud af spillet. Hele renovationsspørgsmålet danner i de følgende århundreder en lang kæde af skiftende ordninger, hvor snart laugene, snart konsortier af vognmænd og snart private entreprenører går af med sejren eller lider forsmædeligt nederlag.

Samtidig med, at man ved oprydninger og reguleringer forsøgte at forbedre færdselsmulighederne i København, meldte sig kravet om fastere regler for trafikken på gader og veje.

Der udkom derfor i 1685 en »*Forordning paa Trøck*«, som skulle være vejledende for trafikanterne.

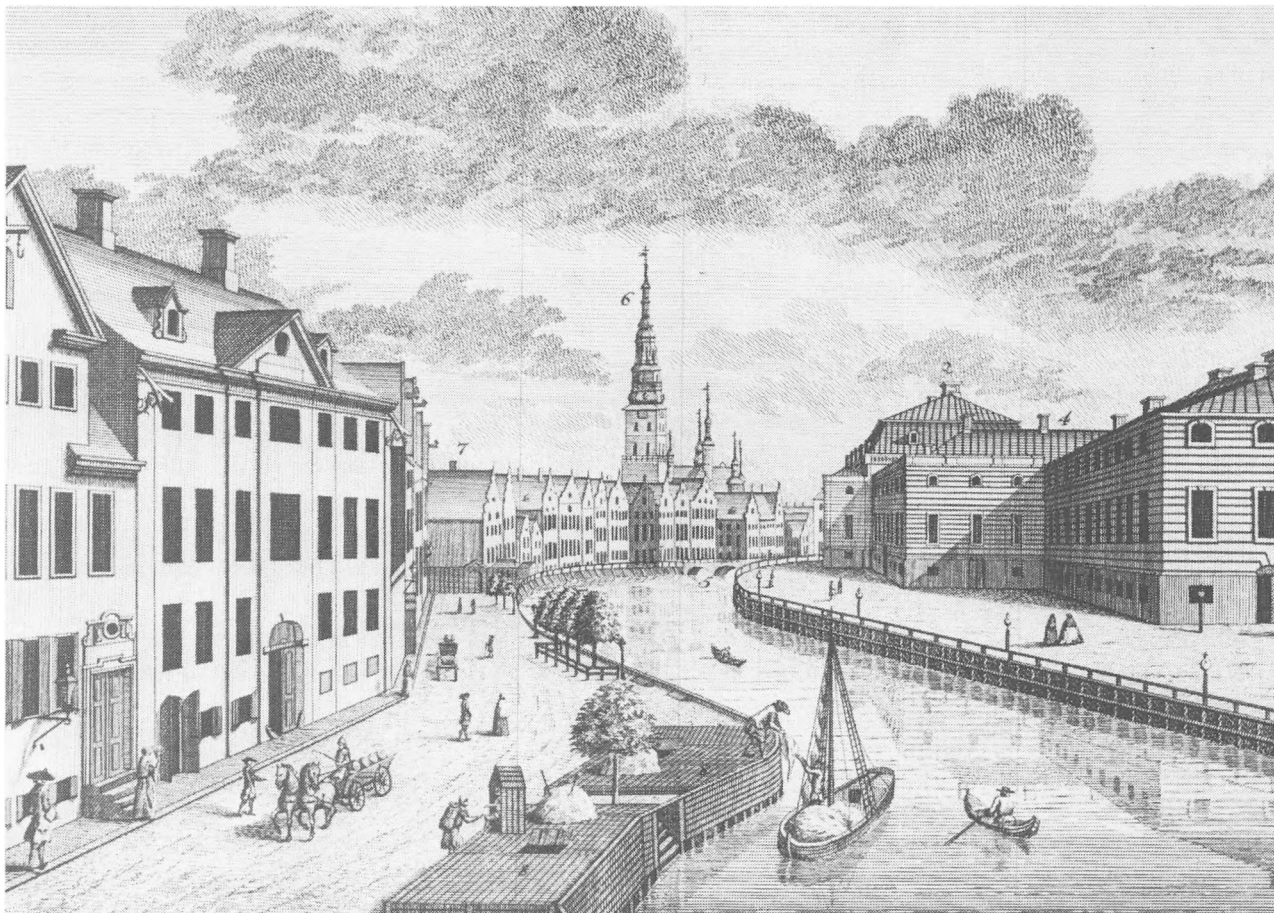
Om der skulle køres i højre eller venstre side, var stadigt overladt til den enkelte at afgøre. Dette blev først fastlagt over 100 år senere. Men det var alligevel indledningen til vor nuværende færdselslov, og derfor gengives her de fire første regler ud af ti, opstillet af kongen:

»*Chr. V gjøre alle vitterligt, at eftersom Vi komme udi i Erfaring, hvorledis på Gaderne her udi Voris etc. Kiøbenhavn stor U-skikkelighed skal forøvis, baade den u-maadelige Kiørsel af Vognsvenne, saa oc andre Inconvenientzer, som skal foraarsagis i een oc anden Maade af Bønderne, som her indkommer, da til saadant at forekomme have Vi allernaadigst for got befunden, derom efterfølgende Forordning at lade udgaa, nemlig:*

1. *Maa ingen, som kiører med ledige eller ladte Arbejdsvogne, kiøre u-manerlig fast paa Gaderne, at syge Folch derover foruroliges oc skeer For-*

ted, saa oc Folch oc Qvæg derved skade tilføyes. Ey heller maa de af Motvillighed kiøre fra een Side til een anden af Gaderne for at forhindre dem, som efterkommer, at kiøre forbie. Maa oc ingen Arbejdsvogn kiøre paa een andens Vogn oc dend nogen Skade tilføye. Forseer sig nogen herimod, da foruden at betale Skaden skal hand erlegge hver Gang 1 Rigsdaler, som til Politimesteren oc Børnehuset til lige Deeling skal være forfalden. Skulle de oc Straffen ey kunde betale, da settis de paa Vand oc Brød udi toe Dage oc Nætter i Raadstue Kielderen.

2. *Naar nogen, i hvo de være vil, (særdeelis Arbejds eller Vognmænds Vogne, eller Sluffer), vil holde for nogen Døre, hvad heller de haver Læs eller ey, da skal Kudskene eller Kiørsvendene holde (særdeelis i de snefre Gader eller Streder) det allernærmeste ved Husene, hand kand, paa det ingen, som vil enten frem eller tilbage, udi Kiørselen eller Gangen derudover vorde hindret. Oc saafremt Kudskene eller Kiørsvendene iche rygger eller ved Siden holder eller iche gandske tilside kiører, men sig motvillig enten med Stilleholdene eller onde Ord anstiller, da skal hand give til Straf til Politimesteren oc Børnehuset 1 Rigsdaler til lige Deeling. Kan han ey samme Pengestraf betale, straffes hand som udi forige Artichel er meldet. Iligemaade skal Brændevæden, naar den føris til nogens Huse, strax indbæris af Gade, at Farten eller Gangen iche derved forhindres, oc iche mere paa een Gang afkastis, end hvis strax kand indbæris under samme Veeds Konfiskation.*



Prospekt af Gammel Strand. I forgrunden ses sandkisterne, hvorfra folk købte sand der bl. a. benyttedes som rengøringsmiddel. Omtrent over skibsmasten skimtes i baggrunden vognmændenes laugshus på hjørnet af Fortunstræde. (Bruun - 1755)

3. *Wed Kircherne skal Kuskene, i hvo de monne tiene, holde saa nær tilsammen oc i god Orden, at Farten og Gangen for alle oc een hver ey hindres. Oc fornemmeligen skal de derforuden saaledis holde at icke Gangen for Kirchegaardis porter oc Laager for de ud- og indgaaende forhindris.*

4. *Ingen, i hvo han oc være kunne, maa lade sin Caros, Calech, Arbeydz vogn eller Sluffe staae paa Gaden Nat eller Dag, naar Hestene er fraspendt, men een hver at føre dem i sit Huus, eller hvor de plejer at staae.*

Da ikke alle Vognmænd, som nævnt før, kunne læse, blev bekendtgørelser af denne art oplæst for laugsbrødrene ved deres forsamlinger i laugshuset.

En anden gren af vognmandserhvervet, der også spillede en betydelig rolle for samfundet, var persontransporten. I slutningen af 1600-tallet gav denne kørsel anledning til en hel del splittelse inden for laugets rammer.

Det lykkedes for disse medlemmer, der beskæftigede sig med dette arbejde, at stifte deres eget laug.

16. oktober 1705 oprettedes ved en kongelig skrivelse, Hyrekuskelaug, som da blev det tredje laug inden for transportområdet.

De tre laug var nu: Københavns Vognmands-laug, også kaldet det store vognmands-laug, Sandagerne, kaldet det lille vognmands-laug og endelig Hyrekuskelaug.

Som det gang på gang siden er sket, spaltede

vognmændene sig også dengang op i forskellige interessegrupper i stedet for at trække på samme hammel som en enhed. Resultatet udeblev heller ikke. Enhver indflydelse overfor øvrigheden var for en lang tid tabt på gulvet. Nogle vil nok mene, at vognmændene ikke heller i dag tager ved lære af fortidens fejltagelser.

Sammenhold mellem vognmænd fandt kun sted, når de var så forarmede og fattige, at »det tarveligste ikke blev dem forundt«. Det gamle ord, at historien gentager sig, strejfer bevidstheden.

I laugshuset ved møderne var alle enige, som med »en Mund oc eet Ord«. Men dagligdagen viste noget andet. Man generede hinanden så meget som muligt. Kunne man snuppe en tur for næsen af kollegaen, gjorde man det. Men sammen vogtede alle nidkært over, at ingen andre gik dem i bedene, eller som det hed »gjorde dem indpas«. Hvilket vil sige, at folk med heste og vogne påtog sig vognmandskørsel, der uden samtidig medlemskab af laug var ulovligt.

Når en vognmand på sin færd opdagede sådan en »ulovlig« transport, havde han pligt til omgående at meddele oldermanden det passerede. Denne viderebragte straks klagen til magistraten, der igen omgående opkaldte den formastelige til en eller anden straf.

Magistraten, der bestod af en præsident, 3 borgmestre og 8 rådmænd, havde ellers ikke stor indflydelse. Den kunne intet foretage sig uden kan-

celliets samtykke, og dens beslutninger blev ofte underkendt, men var dog eneste instans for små gældssager, der ikke oversteg 10 rigsdaler, for at fattigfolk kunne få deres ret uden alt for store procesomkostninger. Kun i sager vedrørende stadens økonomi, tvistigheder mellem laugene og laugsbrødre samt forhold, der angik disse, bevarede den en vis selvstændighed.

Stridighederne, der næsten altid blev forelagt af oldermænd, var utallige. En gennemgang af magistratens resolutionsprotokoller er morsom læsning, som giver et ganske godt billede af dagligdagen, men samtidig undres man over, at magistraten var forpligtet til at beskæftige sig med det enorme antal bagatelsager, som tilfældet var. Det er især besynderligt, når man betænker, at vognmandslaugets medlemstal i første halvdel af 1700-tallet var faldet til omkring 25 vognmænd.

Danmark var på det tidspunkt godt engageret i den store nordiske krig, og krigsskatterne tærede hårdt på borgernes penge. Byens erhvervsliv var næsten ødelagt, og krigen hidførte en pest, der bortrev omtrent halvdelen af befolkningen i byen, nemlig 22.500. Alligevel sad man i magistraten og pådømte omhyggeligt alle sager, der blev forelagt uden skelen til, hvad der foregik ude i verden.

Der er talrige eksempler herpå:

UDDRAG AF MAGISTRATENS RESOLUTIONSPROTOKOL.

5. aug. 1715

Oldermænd Hans Willumsen klager over en, der gør lauget indpas.

Peter Grovsmed erkendte og måtte betale 2 rigsdaler i straf og loved aldrig at gøre det mere.

10 feb. 1716

Oldermænd for Vognmændene klagede over vognmand Peder Juel, der havde kørt et lig ud på landet til trods for, at det ikke var hans tur til at køre lig.

Han opkaldtes, og tilstod at have taget turen selvom der stod 11 mand før ham.

Peder Juel blev idømt en bøde på 2 sletdaler og Peder Nielsen, der skulle have haft fragten blev ikendt 2 sletdaler i erstatning. Dem skænkede han dog til de fattige, der således blev 2 sletdaler rigere.

13 okt. 1717

Oldermænd klagede over klokkeren fra Christianshavn, at hans karet og heste havde været på hin side Køge.

Klokkeren, der hed Dænk, blev idømt at give til de fattige 2 rigsdaler.

16 okt. 1719

Klage fra en del vognmænd om misbrug ved lauget med ligklædets bortlejning.

Det blev resolveret, at med fragterne skulle det have sit forblivende, men oldermændene måtte ikke sådan lade nogen få ligklædet uden laugets samtykke.

18 nov. 1720

Oldermændene klager tredje gang over Cristen Larsen. Een gang for alle tillodes det ham endnu at blive i laugget, men så skulle han gøre, hvad der tilkom ham. Den allerførste gang, oldermændene igen fik årsag til at klage, og det blev bevist, at han havde forsømt at køre, skulle han uden videre komplimenter kvittere laugget.

2 dec. 1720

Oldermændene klagede igen over Cristen Larsen.
Han opkaldtes.

8 jan. 1721

Oldermændene klagede igen over Cristen Larsen i Lavendelstræde, at han ikke ville befordre fragt eller kongerejsende.

Såsom det var fjerde gang, gik han ud af laugget.

15 sept. 1721

Oldermændene klagede over 3 bagere, der gjorde laugget indpas.

De opkaldtes.

1 juni 1722

Oldermænd Lars Larsen klagede over Lars Hyrekusk, Villum Hyrekusk og Mogens Simonsen.

Da sidstnævnte mødte på rådstuen, blev han puttet i arresten »for hans studzighed«. Han kom dog straks ud igen og lovede at betale 2 rigsdaler.

26 maj 1723

En del vognmænd klagede over oldermændene, at han alene forrettede byens kørsel, der blev ordineret af kærneren.

Oldermændene og de klagende mødte på rådhuset d. 31., hvor klagen bortfaldt.

20 okt. 1723

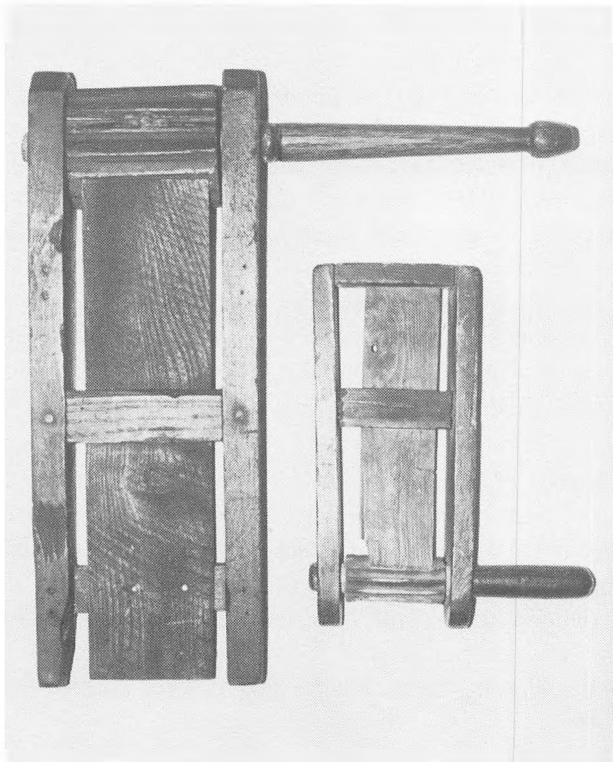
Vognmændslauget klagede over hyrekuskens rejsechaiser, som vognmændene ønskede afskaffet. Magistraten opsatte en erklæring gående ud på, at man ofte efter vognmændenes klage havde sat hyrekuskene i straf i henhold til vognmændenes laugsartikler, og videre så man sig ikke i stand til at gøre, medmindre kongen befalede bestemmelserne ændret.

8 nov. 1723

I de dage var vognmændene nok ikke så populære hos kongen, for af et brev fra overhofmarskal von Holstein til magistraten fremgår det, at kongen, der havde været på Fredensborg, skulle rejse hjem, og da han kom til Blovstrød, var der ingen friske heste. Oldermændene havde fået besked på at sende tre

spand heste, og da de ikke kom, havde majestæten måttet benytte sine egne heste lige fra Fredensborg til København. Hestene skulle derved være blevet skadede, og Holstein forlangte, at magistraten straffede oldermænden som den ansvarlige, og som også var den, der modtog betaling.

Magistraten svarede, at den meget ugerne havde



modtaget hofmarskallens brev. Man havde undersøgt sagen og fundet, at oldermænden var uskyldig, da han havde ladet bestillingen gå videre til tre vognmænd. Disse syntes også at være uden skyld, hvorimod vognmandskarlene, som aftenen forud var redet ud med hestene, ikke var nået frem i rette tid. Dem havde man altså pågrebet og slæbt i arrest, og der skulle de have lov at sidde nogle dage.

Derefter ville magistraten idømme dem en bøde, og man håbede, at overhofmarskallen ville behage at anse det for at være straf nok for denne gang.

Det skulle iøvrigt ikke mankere på formaninger til vognmændene, at de kunne tilholde deres folk i fremtiden at være mere akkurate.

8 nov. 1724

Vognmandskarl Thue Nielsen klagede over, at oldermænden havde sat ham i 1 rigsdalers straf, fordi han ikke kunne køre Mikkelsdag.

Karlen havde været til alters, og magistraten bestemte derfor, at han skulle have den erlagte bøde tilbagebetalt.

Betegnelsen skraldemand er kun 170 år gammel.

Før den tid var benævnelsen skarnfører.

Ved en forordning 1806 skulle disse renovationsfolk »give lyd ved skralde«.

Det største eksemplar er 41 cm langt og befinder sig i laugsløkalerne. (Foto Heick)

19 nov. 1727

Oldermanden klagede over mester Søren Rende-lægger, (d.v.s. Vandmester; datidens vandrør, der var af udborede træstammer, kaldtes render). Han havde selv kørt med render for Østre Vandkom-pagni, og vognmændene forlangte ham nu sat i straf til 8 rigsdaler og hans fortjeneste konfiskeret. Ved mødet i magistraten resolverede man, at der ved lejlighed ville blive gjort noget ved sagen. Ikke kun i dette tilfælde, men også i andre lignende, hvor vognmændenes rettigheder blev gået for nær.

24 juli 1726

Oldermanden klagede over Anders Nielsen Hyre-kusk for ulovlig kørsel. Denne opkaldtes til magi-straten.

5 okt. 1729

Politimester Himmerich meddelte magistraten, at der var indløbet mange klager over kistevognene, der anvendtes af vognmændene til bortførsel af »horn-møj« og »uhumskhed«. Ikke alene kørte man med dem om dagen på gaderne, men også på Kongens Nytorv under vagtparaden og på slotspladsen.

Vognene forårsagede stor liderlig stank og væmmel-se, for folkene var så dumdrigt uforskammede, at de kørte med utætte vogne, der tillige var så overfyldte, at hvor de havde kørt, lagde de en strøet vej efter sig, ja ofte det ganske læs. Karlene var tit fulde og væltede da af uforsigtighed deres læs på de

fortove, hvor de passerede. Det havde ikke hjulpet, at han havde ladet nogle af kuskene afstraffe, de fremturede dog endnu.

Politimesteren bad magistraten kalde vogn-mændene op og pålægge dem kun at bruge egnede vogne med for- og bagsmæk og med dæksel. Endvide-re måtte de ikke fylde vognen mere end forsvarligt, alt under straf at stå i halsjern eller komme i fængsel på vand og brød. Politimesteren ønskede også, at en vis tid, enten tidligt eller silde, blev fastsat til bort-førsel af hornmøj og uhumskhed, (der var køer i byen, f. eks. hos brændevinsbrænderne, der udnyt-tede masken til foder. Med uhumskhed mentes menneskelatrin, der oftest opsamledes i store gruber i gårdene; disse tømtes så med større eller mindre mellemrum).

Magistraten udbad sig og fik en liste over de kistevogne, der blev brugt til renovation ud af husene i byen. Ejerne blev opkaldt, og har formentlig fået forelagt politimesterens klager.

28 okt. 1729

Af klager fra de sidste dage i oktober dels fra Politi-mester Himmerich, dels fra renovationskontrahen-terne fremgår det, at politimesteren forlangte, at vognene kørte forbi hans hus om morgenen, og dér brugte skralden så godt, de kunne, så politimesteren kunne vide, hvor mange vogne hver kontrahent havde den dag. Hver gadefoged skulle være tilstede for at få vognene til de respektive kvarterer. Lige-

ledes skulle gadeinspektørerne være tilstede, også om aftenen, hvor der skulle aflægges rapport om, hvormange træk hver havde gjort i sit kvarter. Der skulle også rapporteres, om de til gadefogeden leverede vogne havde arbejdet hele dagen i kvarteret.

Politimesteren forlangte, at hver vogn havde sin egen skralde med sig, så folk kunne komme ned med deres fejeskarn og samle i dynger, hvad der skulle bortføres. Den samme praksis havde han fulgt, da renovationen hørte under politi og kommercekollegiet. Dengang havde kontrahenterne også klaget, men kollegiet havde billiget hans forholdsregler. En medsendt liste viser, at Himmerich havde forsøgt at håndhæve forlangedet om, at vognmandskarlene medbragte skralder. Vognmændene, der ikke ville betale bøderne, 1 mark for hver gang skralderne manglede, var blevet udpantet. Christen Holst var kommet af med en lille kobberpote, Claus Lydersen et lille tinfad og Lars Larsen en æbleskivepande med jernhank.

Niels Jørgensen og Jens Kneisted, der skulle betale henholdsvis 5 mark og 1 rigsdaler, havde hver måttet slippe en kobberkedel. Renovationskontrahenterne skrev naturligvis klager både til politimesteren og magistraten. De hævdede, at det var dem umuligt i de korte dage at møde hver morgen for politimesterens dør, for derved sinkedes de med et læs for hver vogn. Desuden klagede de over, at kommandanten forlangte, at renovationen skulle køres helt

ud til Falkonergården, hvilket var dobbelt så lang som til de ordinære lossepladser. Hvad angik vejen ved toldboden, så var den så »scamfuld«, formedelst den bestod af hul ved hul, at de kørte deres vogne i stykker, og når de kom til lossepladsen, satte de den ene hest til efter den anden, da træbroen enten var blevet fjernet af Monsieur Gierløf eller stjålet.

Panterne mente de at kunne få igen. De var aldrig advaret om at anskaffe skralder før samme dag, de var blevet straffet.

Hvis politimesteren ville have gaderne så rene som om sommeren, måtte han sørge for, at det ikke regnede, og at dagene blev længere samt foranstalte, at gruset fra de afbrændte gader ikke flød ned i deres kvarterer.

Den velbyrdige politimester skulle tænke på, at når deres kontrakt var udløbet, ville det nok falde magistraten besværligt at få nye kontrahenter. Thi førend nogen af dem ville tage imod de konditioner og lade sig pine og plage med udpantning o.s.v., ville de hellere melde sig ud af lauget og forlade byen. De tænkte i øvrigt på at klage til kongen, for de havde nok mærket, at det ikke nyttede noget at henvende sig til magistraten.

★

De foregående eksempler giver et lille billede af vognmændenes rivninger og tvistigheder i dagligdagen, bl. a. med det nyopdukkede hyrekuskelaug,

Vognmandslauget så med misfornøjede blikke på denne næringsklasse, der brød ind i vognmændenes ældgamle rettigheder. Publikum var ikke på de gamle vognmænds parti i den standende strid, hvilket var naturligt, idet København stadig gik fremad i udvikling, og de gamle former på mange områder sprængtes.

Hyrekuskene lå i stadig kamp med det gamle vognmandslaug, der ville hævde sin eneret til al kørsel, men det resulterede i, at hyrekuskene officielt fik retten til indenbys kørsel.

Nogle år senere blev der fastsat takster for hyrevognskørselen, og den blev gældende for begge laug, hvorved prispolitikken til publikums fordel blev parallel.

Hyrevognskørselen fik i øvrigt en overgang en ret skarp konkurrence fra portechaiserne.

Disse bærestole var en tid temmeligt populære og var unægteligt nok så praktiske i gaderne i datidens København.

De var dog kun et modefænomen, der snart mistede interessen og derfor efter århundredets midte synes at være helt borte fra gadebilledet.

Tilstandene i København efter den store nordiske krig var næppe blevet normale, før byen rammes af en stor ulykke.

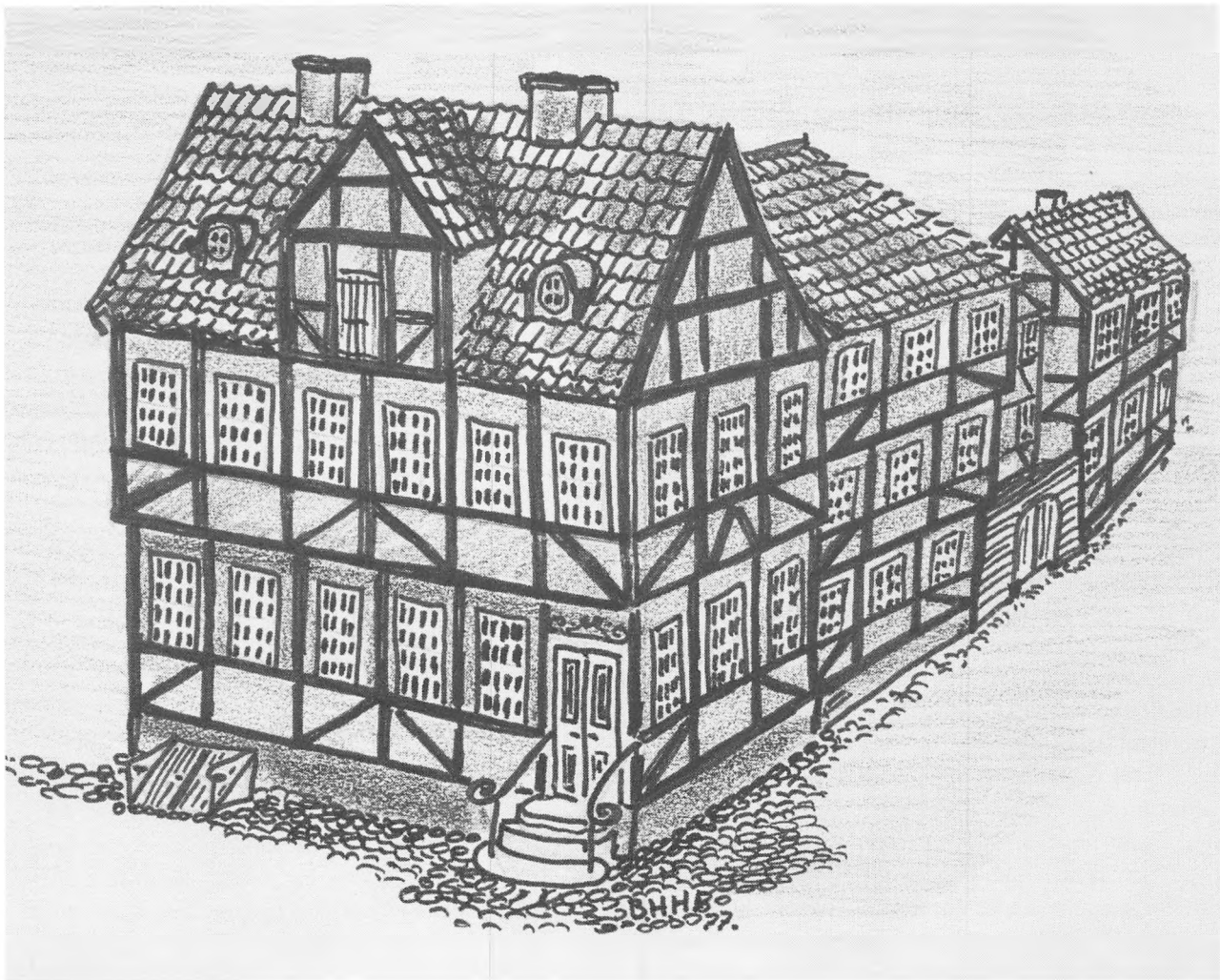
En aften i oktober 1728 hørtes trommerne og stormklokkerne, der meldte om ildløs i byens vestlige kvarter. En kraftig blæst forårsagede, at ilden bredte sig med stor hastighed. Folk myldrede rundt mellem

hinanden, slæbende på husgeråd og bohaver, og de gader, hvor ilden først rasede, var så smalle, at vognmændene med sprøjter og vandsluffer ikke kunne komme frem. Luften var fyldt med menneskers råben og skrigen, der af og til overdøvedes af de sammenstyrtende mures brag og ildens knitren.

Kampen mod ilden var forgæves, og det brændte i tre døgn. Næsten halvdelen af byens huse nedbrændte eller blev ødelagt, men også mange offentlige bygninger gik til grunde, hvorved uvurderlige og uerstattelige skatte af litterær og videnskabelig værdi gik tabt. Ved rådhusets brand forsvandt dets arkiv med regnskaber og protokoller, og meget kilde-materiale til byens historie – dermed også til Kjøbenhavns Vognmandslaugts historie – er for altid tabt.

Efter denne brand lå byen som en ruindyngelandskab. Gader og stræder var spærret af de sammenstyrtede huse, og der forestod et oprydningsarbejde uden lige. Stadens kærner, under hvem de udenbys jorder sorterede, ønskede gruset fra de afbrændte huse til

*Til højre: Rekonstruktion af laugets hus på hjørnet af Fortunstræde og lille Færgestræde = (nuværende Karen Kik). Huset var en perle med fine paneler og hollandske kakler. De bagved liggende ejendomme, der var adskilt med et trappehus, var ligeledes i laugets besiddelse. Nedbrændt 1795.
(Tegning: Heick)*



udbedring af landevejene uden for byporten. Alt ialt ville dette betyde et rigtigt stykke vognmandsarbejde, der kunne have beskæftiget mange vognmænd i lang tid. Men sligt lod sig ikke gøre, fordi der ingen penge var til at betale med, og det var ved kongelig reskript forbudt at udføre grus fra byen. Dette forbud ses dog at være lempet et halvt år senere, men da ville vognmændene ikke gerne beskæftige sig med dette da særdeles ringe betalte arbejde, hvorfor gruset til dels blev liggende.

★

Et helt år efter meddelte politimester Hans Himmerich magistraten, at efter dennes forlangende af 3. september havde han ladet trykke plakater om, at gruset fra de brændte huse skulle være fjernet inden 3 uger under trussel om tvang og eksekution. Men endskønt denne frist nu var udløbet i sidste uge, var der kun fjernet ganske lidt af gruset. De fleste gader var endnu så stoppede, at passage var overmåde vanskelig. Hvis der opstod ildebrande, ville situationen være overmåde alvorlig, for det ville være svært for brandsprøjter og vandsluffer at nå frem.

Det var nu hans opgave at drage omsorg for, at gaderne blev ryddet. Det havde han påtaget sig, og det skulle han nok sørge for. Der var blot det problem, at han ikke var i stand til at lægge pengene ud, for vognmændene og arbejdsfolkene skulle have penge hver aften. Han bad derfor magistraten om at finde en kasse, der kunne yde dette forskud, og

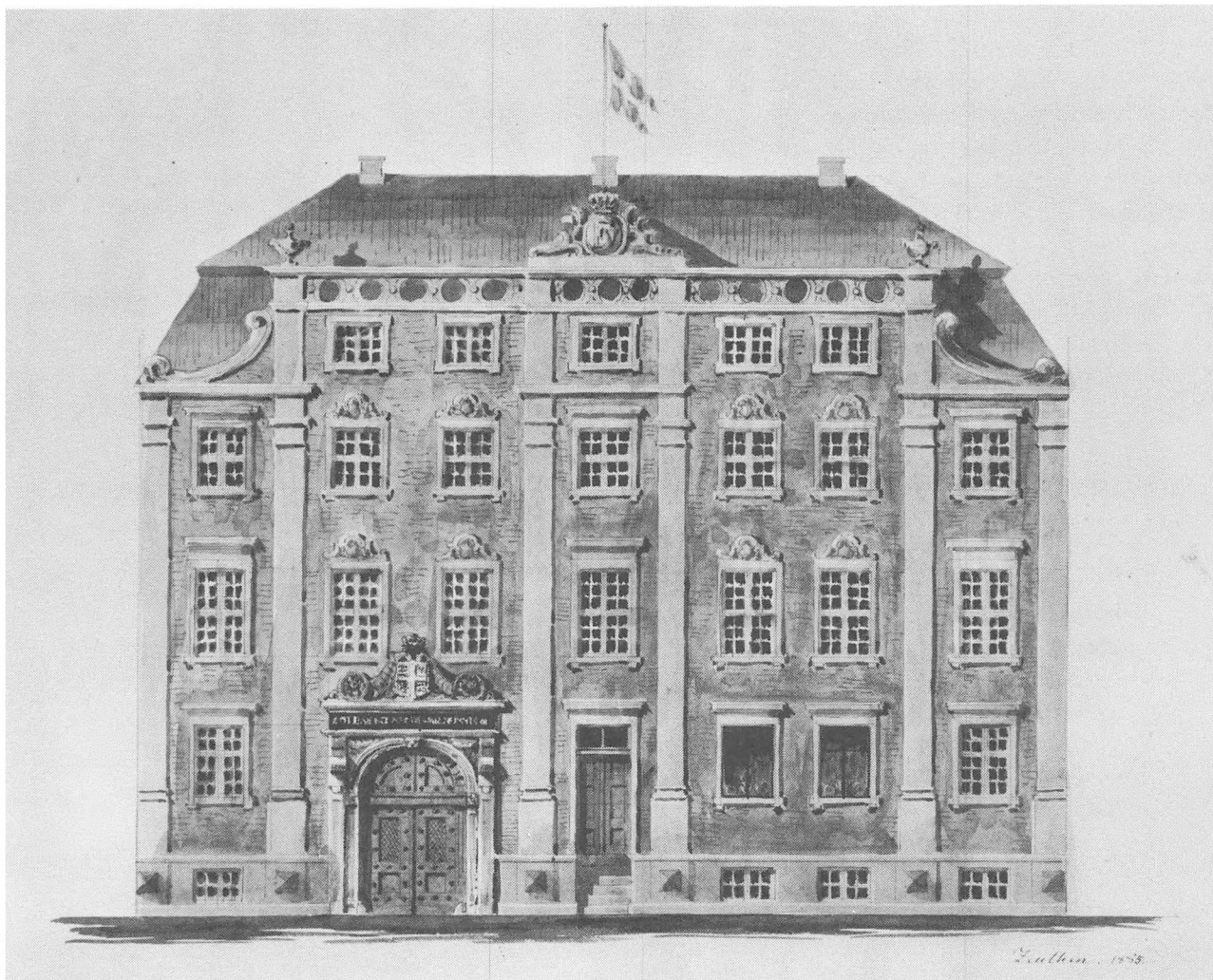
iøvrigt betænke, hvilke gader, der først skulle ryddes, så han ikke stod alene med ansvaret, når der til sin tid blev klaget.

★

Ved denne brand mistede Københavns Vognmands-laug en stor del af sine protokoller og optegnelser. Ligeledes brændte efter al sandsynlighed ved denne lejlighed laugshuset. Laugsbrødrene anvendte i tiden indtil omkring 1753 Vangehuset til mødested. Efter den periode benyttedes et nyindkøbt hus på hjørnet af Fortunstræde og Lille Færgestræde.

Det var et dejligt hus, som var meget fornemt indrettet, og laugets ejer i dag beskriver det i alle enkeltheder. Således var det bygget i egetømmer som bindingsværk, med stue, første sal og tagetage. I selve laugskontoret var en disk og flere hylder til papirer. Væggene var forsynet med paneler, og der var jernovne på fødder, og disse var forskønnet med 12 messingknapper på hver. Væggene bag ovnene var belagt med hollandske fliser. Ved siden af var en tilbygning med tre etager, og i porten var der en »*Post med een Portion færsk Pompevand med behørig Jernpomperedskab*« på højre hånd, og til venstre

Københavns Vognmands-laugs hus i Købmagergade (nuværende nr. 50) fra 1764 til 1777. Den danske Porcelænsfabrik overtog huset, der i 1779 fik navnet, Den kgl. Porcelainsfabrik. (Nationalmuseet)



et »Abtret med et sæde« (lokum). Disse to ting så nær har nok givet bidrag til teens eller kaffens aroma, hvorfor man må gå ud fra, at øllet stadigt var den foretrukne drik ved laugsmøderne.

Huset må have været en lille perle, for ved en senere prioritetsefterretning blev det vurderet til 5660 rigsdaler. Vurderingsmændene fandt ikke, at »denne Eiendom for anden enten høyere eller ringere Summa burde af os med rette vurderes: det bekræfte vi: saasandt hielp os Gud og hans hellige Ord. Underskrevet Laurs Hasselriis, Tømmermester og Chrondal, Muremester«.

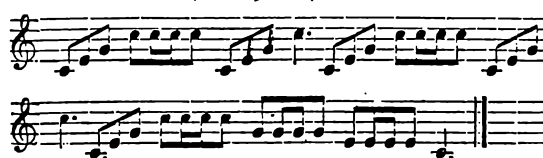
Vognmandspostkarlene skulle være ikklædt postmundering, »bestående af en kraprød trøje eller overkjortel med gul krave og opslag, samt et par lange lærreds eller blå uldne benklæder, og have et postskilt fæstet foran på pullen af en rund hat eller kabus«. Posthornet var meget vigtigt under kørselen. Alle og enhver, uden hensyn til stand, skulle vige af vejen for postkarlene »når de kører eller rider i vognmandsrejser og bærer den befalede postmundering og giver deres ankomst til kende ved at blæse i posthornet«. Det var med noder ganske bestemt fastlagt, hvorledes der skulle blæses i hornet ved de forskellige lejligheder. Disse bestemmelser var gældende indtil 1919.



Nr 6. Øjfordring til at stige i Vognen.



Nr 5. Naar imødekommende eller forudkjørende Vogne skulle kjøre afveien.





Dette vognmandsskilt findes muret ind over porten i gården, Gothersgade 115. På dette sted boede tidligere en vognmand ved navn Peder Sørensen, der var laugets oldermand i årene 1775 - 1777.

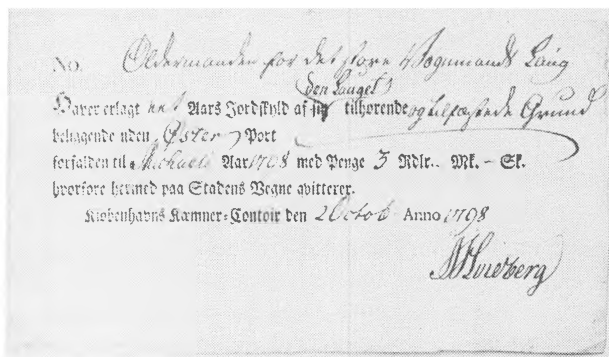
Huset brændte iøvrigt ved den store ildsvåde i 1795. Lauget har på væggen i laugslokalet et kobberstik som viser denne brand, og på dette ses laughuset omspændt af flammer med Nikolai Kirke i baggrunden.



I denne periode gik det imidlertid ikke godt for Kjøbenhavns Vognmands-laug. Det ønskede kørslen i staden indskrænket, således at hyrekuske og sandagere ikke gik laugsbrødrene i næringen, og ønskede laugsrettighederne skærpede. I visse retninger opnåede vognmændene, hvad de ønskede, i

andre ikke. Navnlig ønskede man ikke at berøve hyrekuskene deres ret til at holde lette vogne som chaiser og phaetons, og ligeledes måtte det lille vognmands-laug heller ikke generes i dets friheder. Fattige rejsende skulle fremdeles have lov til for en billig betaling at køre på landet med en bonde, og håndværkere og entreprenører skulle fortsat have lov til at benytte deres egne vogne til materielkørsel ved de huse, de opførte. Det hed sig, »de byggende skal favoriseres, og de kunne formodentlig få Kørselen for en lettere Pris hos Entreprenørerne end hos Vognmændene«.

Lauget havde vanskeligt ved at bjerge sig, især i vintermånederne, hvor fouragen var dyr, og det gik bestandigt tilbage med vognmændenes virke. Der var kun tretten medlemmer tilbage, og de kunne ikke



Kvittering for erlagt jordskyld for vognmandsvangen 3 rigsdaler. 2. oktober 1798.

besørge renovationen forsvarligt, endmindre de rej- sende, hvis antal, efter magistratens sigende, var så stort, at næppe 100 heste ville forslå til at befordre dem.

Regeringen kom derfor den 9. september 1763 med en forordning, ved hvilken det bestemtes, at vognmandslaugene i købstæderne fra København til Haderslev skulle holde 3 par forspandsheste og 3 postvogne med heste og postkarle i særligt privilegerede værtshuse.

I København fandtes ingen privilegeret gæstgivergård, og kongen skænkede da 10,000 rigsdaler til hjælp til en sådan, som Kjøbenhavns Vognmands- laug skulle købe og indrette på et bekvemt sted.

Stedet, man valgte, var på Købmagergade (nuværende nr. 50), der i øvrigt senere blev til Den kongelige Porcelainsfabrik. Denne ejendom blev af Kjøbenhavns Vognmands- laug, under borgmestrene Fædder og Herslebs tilsyn, indrettet til *»Kongelig allernaadigst privilegeret Post- og Gjæstgivergaard, anno 1764«*.

I daglig tale kaldtes den simpelthen *»Post- gaarden«*. Her var laugshuset indrettet, og her op- bevaredes laugsladen. Der var tillige en forsamlings- sal og et såkaldt *»Tilsigelseskontoir«*, hvor der kunne bestilles vogne. En vognmand af i dag har vanskeligt ved at forestille sig, hvorledes en transportforretning kunne virke uden telefon.

Det klaredes ved *»at skikke bud«* til dette *»Contoir«*.

Herudover var der *»commode Værelser for Reisende«* samt gæstgiveri med åben vinkælder. Den var befriet for næringsskat og måtte holde en hjul- mand og grovsmed. Senere også remmesnider og sadelmager. Grovsmeden fungerede tillige som dyr- læge.

Kongen bevilligede, at det skulle være et sluttet laug, hvis tal ikke uden kongelig bevilling måtte overstige 25. Tillige blev det understreget, at laug- et havde Vognmandsmarken i fæste for den stadigt latterlige pris af 4 rigsdaler 16 skilling for ca. 126 tønder land. Herudover et vænge på Frederiksberg til høslet og græsning samt et lille område ved Kalvebod Strand.

Ligeledes fik vognmændene ved denne lejlig- hed postmundering med kabuds, posthorn og skilt, som første gang skænkedes dem, og de *»fik Befaling til at blæse i deres Horn ved Ankomsten eller Bort- rejsen, eller når nogen skulle vige tilside for dem paa Landevejen, hvilket alle skulle uden Hensyn til Rang eller Stand«*.

Alt så såre godt ud, men denne postgård blev en yderst dårlig forretning for laug- et. Allerede året efter erklærede magistraten, at flere var *»saa oprørte over Gaarden, at de gjerne gjorde alting for at see Indretningen kastet til Grunde og derved faa Kjørselen bragt paa forrige Fod«*.

Det hele var et stort økonomisk kaos, og magistraten var i vildrede. Den sagde at *»Post- gaarden bør ikke kaldes eller være Vognmands- laugets*

Eiendom, efterdi Lauget er uformuende, men være Stadens Eiendom og alene dirigeres af Magistraten«.

Alt forblev dog som før indtil 1773, da laugene ved en kongelig resolution blev fritaget for postgården og den derpå hæftede gæld, mod at overdrage ejendommen til generalpostamtet.

Laugets økonomiske forpligtelser ophørte, og det prøvede at komme på fode igen efter det uheldige eventyr, det var blevet lokket ind i.

Men tiderne var ugunstige for vognmændene. Struensee sad ved magten, og hans magistrats hensynsløse optræden mod laugene vakte den allerstørste forbitelse hos vognmændene. Vognmand Søren Joseph var på den tid oldermand, og han modtog den knusende meddelelse, at Vognmandsmarken skulle stilles til auktion. Det var et uventet hårdt slag for den i forvejen stærkt afkræftede næringsgruppe.

Kjøbenhavns Vognmandsmaal skyndte sig at nedlægge en skarp og energisk protest, hvori der skrives: *»saa er dette noget, som bliver aldeles ikke at begribe, hvorledes Magistraten kan saa aldeles nærgaaende og urettelig anmasse sig«.*

Vognmændene bad derefter kongen om at beskytte laugene mod total ruin. Påkaldelsen har næppe nået kongen, idet Struensee egenhændigt påtegnede suppliken: *»Dette er en privat Sag mellem Magistraten og Vognmændene, hvori Hs. Majestæt ikke kan decidere, da det står enhver frit at udnytte sin Ejendom så godt, han kan«.*

Fra et juridisk synspunkt var der næppe noget

at indvende mod magistratens handlemåde, for vognmændenes påstand om hævde gjaldt ikke, da besiddelsen af jorden kun var forlening, hvorpå der efter dansk lov ikke kunne erhverves hævde. Derimod havde laugene god grund til at klage over ubillig hårdhed og hensynsløshed.

Efter Struensees fald lykkedes det laugene atter at tilkæmpe sig de tabte rettigheder.

Alt blev næsten ændret i byen efter Struensees henrettelse, og først og fremmest blev magistraten afskediget, så efter nogen tid var alt ført tilbage i de gamle spor.

Men København, der nu talte næsten 100.000 mennesker, ramtes igen af en stor ulykke, nemlig den store brand i 1795. Omfanget og forløbet var næsten som i 1728, ligesom resultatet efter branden også var det samme. Dog blev byen denne gang hurtigere genopbygget. Mange smukke huse i byen blev skabt efter denne brand. Her bør således nævnes Vognmændenes Hus på Gammeltorv. Den store byggeaktivitet forårsagede imidlertid helt unormale prisstigninger. Især gik håndværksudgifter og dermed også vognmandstaksterne voldsomt i vejret. Det meget arbejde i byen afkastede penge til vognmændene, der derved blev i stand til at udskifte og forbedre deres materiel.

Der var samtidig med den almindelige fremgang sket en udvikling af materiellet. De stive arbejds- og renovationsvogne holdt naturligvis stand meget længe, men inden for persontransporten var



En del af stadens indtægter kom fra Acciseboderne, hvor der betales konsumtion (told) af alle varer der blev indført til byen. Her finder vi udtrykket »posekikker«. (Klæstrup)

adskilligt blevet ændret til det bedre.

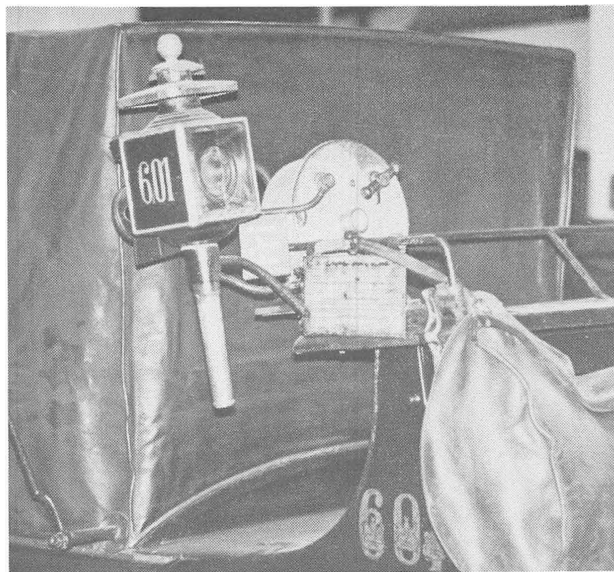
Kærrene er de første køretøjer, vi kender, og i kærrens navn er bevaret en del om vognens historie. Kærre: latin *carrus*, engelsk *car*, *carry*, *carriage*, heraf *carpenter*, karetmager eller tømrer.

Næste skridt for vognens udvikling ser vi i den på Nationalmuseet stående smukke Dejbjergvogn fra førromersk tid med fire fuldt udviklede hjul og fælgene i bøjet ask hele vejen rundt i eet stykke. Alt i alt et fremragende stykke håndværksarbejde. Det er uforståeligt, at man her i Danmark i næsten 2000 år glemte kunsten at bygge vogne.

Vognmandskøretøjerne i tiden omkring laugets stiftelse tog sig usle ud. De blev trukket af små, langhårede, magre heste, og de ynkelige pindevogne gjorde et ligeså vantrent indtryk. Større agtelse får man, når man læser om, hvad disse heste kunne holde ud af timevis venten, sult og kulde, kørsler uden ende, og hvad bump og stød disse egeknortede pindevogne kunne tåle uden at gå sønder.

Vognene var stive, hvilket vil sige uaffjedrede og som nævnt før meget små, for jo mindre læs de kunne tage, des bedre for kusk og heste, når der skulle køres for kongen eller rejsende, som havde ret til fri befording. Disse vogne undergik i laugets første 200 år ingen særlige ændringer. Væsentlig var i denne periode kun en forbedring af drejeanordningen.

Vognene var tidligere egentlig kun en tremmekasse forsynet med to fastsiddende aksler og fire



De første taxametre i København indførtes omkring århundredeskiftet. Det var lovbealet, at kunden gennem en lille rude i kalechen var i stand til at kontrollere beløbets størrelse under kørselen. Taxametrene er i øvrigt ikke nogen ny opfindelse. I det gamle Ægypten havde man også lignende installationer, idet en sindrig mekanisme, der hvergang hjulene var gået et bestemt antal omgange rundt, afkastede en lille rund sten i en skål. Når køreturen var til ende, kunne man ved at tælle stenene se hvor langt der var kørt.

(Foto: Heick)



Vognmandsglæde, vognmandsstolthed



Du sagde: Kun en enkelt pils'. La os nu komme hjem. (Foto Nordfoto)

store hjul. Hvis hesten blev dirigeret for kraftigt til en af siderne, var der derfor overhængende fare for, at vognen væltede.

Vognen kunne nemt skilles ad i alle sine bestanddele og stuves af vejen. Den kunne ligeledes forsynes med sæder til personkørsel, men disse tarvelige fjællevogne gav anledning til så store rystelser og ubarmhjertig støden, at hvis man ikke klemte gebisset sammen, klappede tænderne i munden som kastagnetter, og selv den hårdførste måtte før eller siden blive træt.

I midten af 1500-tallet opstod der en vogntype, man mente stammede fra den ungarske by Kotsen.

Navnet kunne tyde derpå. I Tyskland kaldtes de *Gutschivogne*, på fransk og spansk *coche*, italiensk *cocchio*, engelsk *coach*, hollandsk *koetswagen*, og i Danmark gik de under navnet *kuskvogne*, og de blev hurtigt udbredte. Nu hed køresvenden ikke længere vognndriver, men fik navnet kuskvognndriver, der atter forkortedes til kusk.

I disse vogne var fadingen ophængt i læderstropper, som skulle modvirke stød. Men det må indrømmes, at hjulene stadig troligt meddelte hvert bums igennem stropperne.

Først efter 1800-tallet fandt man på de lagvis sammenlagte stålfjedre. Med vognfjedrenes opfindelse havde persontransporten i bekvemmelighed nået et stort skridt fremad.

På samme tid nedsattes en kommission, hvis opgave det var at bringe befordringsvæsenet inden

for fastere rammer, og dens arbejde resulterede 1804 i en forordning, hvorved vognmændene med dette bedre materiel blev fastere knyttet til generalpostamtet. Det bestemtes, at al befordring mellem købstæderne skulle ske gennem vognmandslaugene. Til at befordre de rejsende valgtes kun vognmænd, der formodedes at kunne opfylde de dem påliggende pligter og være i besiddelse af nødvendigt materiel, godkendt af generalpostamtets opsynsmand ved laugene.

Hver af disse postvognmænd skulle have en holstensk og en mindre postvogn forsynet med reserverede til at afhjælpe mangler, der måtte opstå undervejs. Ligeledes skulle de hver have fire dygtige heste, mindst 10 kvarter høje.

Hvis der benyttedes heste, der havde flyvekuller eller den uvane at løbe løbsk, og vognmanden var vidende derom, måtte han bøde 10 rigsdaler samt betale erstatning for eventuelle skader.

Der indførtes hviletidsbestemmelser – dog ikke for kuskene men for hestene. Det var bestemt, at der ikke måtte returneres med køretøjet, før hestene havde hvilet sig lige så mange timer som den tur, de havde befordret, var mile lang.

Københavns vognmænds samarbejde med postvæsenet eksisterede indtil omkring 1880, dog med visse justeringer ved befordringslovens ændring i 1851.

★

Hvis man i 1826 ville køre en tur uden for



Vandkunsten 1927



voldene eller måske en tur rundt i selve København, og ikke havde hest eller vogn, hvilket der ikke var så mange mennesker, der havde, var man henvist til at opsøge en hyrekusk eller en vognmand, som udlejede kareter. Men når man ikke kendte hans navn eller bopæl, var det ikke nemt at finde en sådan. Det nyttede ikke at slå op i vejviseren, for i den fandtes ikke noget fagregister. Det blev først indført i 1863.

Der var derfor ikke andet at gøre end at trave gade op og gade ned, indtil man fandt en kusk.

Det, der gav stødet til, at vi fik de senere så populære hestedrosker, var bladet »Nyeste Skilderi af Kjøbenhavn«, der gav en skildring af Berlins drosker. Artiklen sluttede med en udtalelse om, at den, der ville indføre en sådan droske-indretning, kunne gøre indbyggerne en tjeneste og tillige skabe sig en indbringende levevej.

En modig mand tog sagen op og realiserede planen. Mandag den 5. maj 1828 mødte han frem med de to første hestedrosker i København, og der blev anvist ham en holdeplads på Amagertorv. Taksten for en køretur i selve byen var 24 skilling, til Frederiksberg runddel 40 skilling, og navnlig disse ture til Frederiksberg blev meget benyttet.

Ideen var slået an lige fra starten. Københavnerne var glade for dette nye befordringsmiddel, og

*Morgenkulde og morgentåge på lossepladsen.
Jernsens skrotværdi; én porter til deling.
(Foto Berlingske)*

der gik heller ikke mange dage, før antallet af drosker steg. I løbet af sommeren var tallet forøget til 20 drosker fordelt på forskellige holdepladser.

Droskerne vakte i de følgende år stor opmærksomhed som noget nyt og formålstjenligt, og i 1830 var det samlede tal nået op på 60. Efter en halv snes år var der så mange, at de kun havde godt at bestille i forårs- og sommermånederne og for lidt at køre med i den øvrige tid af året.

En anden ting, som blev langt mere generende for droskekuskene og alvorlig for deres eksistens, var hesteomnibusserne, som dukkede op netop i disse år. Nu var det noget nyt, og alle skulle prøve dette flotte og imponerende befordringsmiddel. Efter omnibussernes fremkomst undlod mange at benytte hestedroskerne. Dels blev de nu betragtet som en slags luksus, og dels syntes man, det var for dyrt at køre i droske. Følgen blev, at torvenes holdepladser var overfyldt med sovende kuske på bukken, mens folk stod i halve timer for at komme med hesteomnibussen. Droskekuskene måtte derfor i langt højere grad end hidtil anstrenge sig for at kapre passagerer, og navnlig gjaldt det om at vænne flest muligt til at køre i sommertiden på søn- og festdage, når hovedstadens befolkning i store skarer styrede ud mod Dyrehaven, til høstfester eller på Klampenborgs og Frederiksbergs mange traktør- og forlystelsessteder. Der afholdtes mange blomsterfester i Frederiksberg Allé. Gennem Vesterport gik en formelig folkevandring om søndagen mod vest.



Her uden for byen holdt derfor en lang række drosker, og kuskene gjorde sig de største anstrengelser for ved tilråb, miner og gebærder at bevæge folk til at køre og skåne deres ben. Men kun en ringe del faldt for fristelsen. Det var også en smuk tur i landlige omgivelser at vandre mod Frederiksberg, og så var man fri for at skændes om prisen for køreturen, hvilket ofte var et problem. Dette fandt dog sin løsning med taksameterets indførelse i slutningen af 1800-tallet.

I 1903 fik hestedroskerne dog deres banesår. Da kørte nemlig den første automobildroske triumferende igennem byen, og lidt efter lidt gled det gamle, ærværdige køretøj fra Frederik den Sjettes dage for en tid ud af billedet. Det fik nemlig senere under såvel den første som den anden verdenskrig sin renaissance og blev hentet frem fra stalde, skure og vognporte på grund af den herskende benzinnangel. Gensynet vakte da overalt almindelig glæde, og folk sagde: »Dér kan man se, når det nye ikke kan, så kan det gamle«. Nu var det gengangerne med stivbenede rosinanter, der prægede bybilledet, og de fik hurtigt betegnelsen »havrebiler«.

Sådan som det foregik i gamle dage uden for Vesterport, kan vi endnu se reminiscenser af i Klampenborg. Dog er kaperkuskene ikke mere så ihærdige som deres forgængere var ved Vesterport, for at få folk til at køre gennem Dyrehaven i stedet for at spadserere.



Det at køre i vogn med forspændte heste er ikke i vore dage så nemt at opleve som tidligere, men de fleste mennesker bærer dog nok fra et eller andet tidspunkt i deres liv et minde, som i deres inderste giver dem en udefinerbar glæde ved at tænke på en sådan oplevelse.

Men det er de færreste, der har oplevet et arbejdsfællesskab med hesten, som vognmanden eller hans kusk har det. Denne samhørighed, når en opgave skulle løses, kan ikke beskrives, den kan kun opleves.

Der var en særlig glæde ved at køre med et par gode, velplejede heste, og der følte stolthed under arbejdets udførelse, når hestene var ranke og vel-fodrede, når de var striglet og vartet på rette vis, og lystrede det mindste vink eller tilråb, og til tider et lystigt knald med pisken i luften.

Alt dette krævede dog meget af den mand, som sad på bukken. En god kusk havde, uden at han egentlig gjorde sig tanker derom, et indgående kendskab til det, vi i dag kalder dyreprykologi. Derfor fik han sine heste til at udføre ethvert stykke arbejde uden brug af pisk eller skældsord.

Han passede og plejede dyrene med omhu ved rigtig fodring og sørgede så godt som muligt for deres velbefindende. En arbejdshests daglige forbrug af hør lå mellem 2 og 5 kg, af hakkelse mellem 3 og 8 kg og endelig mellem 5 og 10 kg havre alt efter, om det var en let eller tung hest.

Fodertiderne skulle så vidt muligt være de

samme hver dag, og hesten måtte hverken over- eller underernæres.

Hensynet til dyrene krævede, at vognmanden altid vidste, hvor tungt et læs var eller måtte være, og at han tog hensyn til, om kørselen foregik på fast eller blød grund. Ligeledes skulle han kunne læsse et læs rigtigt, således at arbejdet for hestene ikke blev strengere end nødvendigt.

Han vidste, at arbejde i skridtgang forlængede hestens brugbarhed, og at den derved forskånedes for mange benlidelser. Skulle man ind imellem »slippe tømme« for at komme hurtigere at sted, foregik dette først i luntetrav og derpå senere i friere trav. Hesten skulle opmuntres til hurtigere løb ved tilråb eller knald i luften med pisken, men aldrig ved at rykke den med linen i munden, hvorved man tilføjede den smerter og risikerede at ødelægge dens følsomhed.

Hændte det, at en hest snublede eller faldt, var det i almindelighed en følge af uopmærksomhed fra kuskens side, men skete det, måtte han vide alt om, hvorledes den skulle rejses igen, hvis ikke den kunne klare det ved egen kraft.

Hvis en hest var faldet og lå »forkert«, kunne et eller flere af hestens ben »sove«, og så hjalp det ikke at kuskene rykkede enten i hoved eller hale, for så *kunne* den ikke stå op. Der var ikke meget andet at gøre end at skubbe en svær vognstang lempeligt ind under hestens bug og så med nogle hjælpsomme menneskers indsats forsøge at løfte hesten op på

benene igen og passe på ikke at slippe stangen for tidligt, men prøve – stadigt med stangen under bugen – at hjælpe den et par skridt fremad. Derefter måtte man inden videre færd sikre sig, at der ingen skader var sket med dyret. I 1800-tallet brugtes hørfrøomslag til beskadigede hove, ligesom eventuelle huller i hovene udfyldtes med blå og salve, der bestod af lige dele usaltet smør og finsk tjære.

En vigtig ting, som enhver rigtig kusk vidste, var, at intet arbejde måtte påbegyndes før alt sele-tøjet lå rigtigt på hesten, hverken for løst eller for stramt. Ingen rem måtte være snoet. Mankerem, vandkappe, rumperem og buggjord skulle ligge glatte på rette sted. Hovedtøjet skulle sidde lige og kæberemmen ikke strammes mere end nødvendigt, for at hesten ikke skulle smøge det af sig. Pandelokken måtte være trukket frem for at opfylde sin betingelse som værn mod solen.

Forspændingen skulle ligeledes foretages med stor omhu. Skagler skulle være tilpasset således, at hesten frit kunne bevæge sig under arbejdet. Omhyggelighed i alle forhold kendetegnede den dygtige vognmand eller kusk.

Man må erkende, at datidens krav adskiller sig væsentlig fra de krav, der i dag stilles til vognmænd og chauffører, men man skal vide, at kravene til kuskene dengang ihvert fald ikke var mindre eller nemmere at opfylde.

Frederik d. 7. gav, tvunget dertil af tidens krav, i 1848 allernådigst afkald på sin enevoldsmagt.



Stykgodskørsel på Kvæsthusbroen 1928.



Snekørsel 1927.



Hestevognsæraen nærmer sig sin afslutning. Bilerne overtager transporten af foder til byens heste. 1925

Dette brud med enevælden blev også et brud med den gamle samfundsform. Et helt nyt erhvervs- liv var ved at opstå. Fabrikerne overtog en stadig større del af håndværkernes virkeområde. Finans- mændene gik købmændene i bedene, og aktiesel- skabsformen blev efterhånden almindelig. Jernbane- selskaber dannedes, og mange kendte industrivirk- somheder blev grundlagt i den periode: Burmeister & Wain, Carlsberg, Bing & Grøndahl og mange flere...

Tilhængerne af det gamle følte sig trængt, for borgerrepræsentationen efter 1840 var indstillet på forandringer. En kommission blev nedsat for at undersøge laugenes monopolstilling og skitsere en gennemgribende ændring.

Laugsmedlemmerne i de omkring 50 laug, der på den tid fandtes i København, mærkede, hvor det bar hen, og dannede i fællesskab Haandværker- foreningen, der dog heller ikke kunne ændre udvik- lingens gang.

Laugene stod ellers netop i fuld blomst på den tid. Monopolstillingen havde givet styrke, men nu smuldrede det hele.

Laugstanken i den gamle form havde overlevet sig selv, fordi reglerne var usmidige og i virkelig-

Billedet til højre: Når det lykkedes at starte vognen og den kørte frem i små hop, „udbrød man gerne: Han kører på stødbrende. (Nordfoto)



heden spændte ben for både laugenes medlemmer og for folk med nytænkning. Men laugene ville ikke give efter i deres rettigheder.

Det var ikke svært for moderne indstillede folk at påvise det latterlige i systemet. Da en polytekniker, J. Wilkens, i 1835 ansøgte om tilladelse til at oprette en fabrik til fremstilling af søm, måtte kancelliet kræve af ham, at han aflagde mesterprøve som smed, tømmer og arkitekt, det sidste, fordi han også ville fremstille de kasser, sømmene skulle transporteres og forsendes i. Han fik afslag af hensyn til laugenes rettigheder.

Årene efter 1840 var samtidig virkelige opgangstider for København, hvilket bekræftes af de, efter datidens forhold, enorme varemængder, der årligt passerede gennem Vesterport. Det beregnedes til omkring 40.000 tons. Persontrafikken til ca. 30.000 rejsende, og dertil kom 50.000 agende bønder og torvefolk.

Det er givet, at dette opsving i byens aktiviteter var for meget for de tre laug, der havde eneret på al kørsel med gods og personer, og da transport-systemet efter nogle få år totalt brød sammen, så indenrigsministeriet sig nødsaget til at foretage et eller andet.

Med kong Frederik d. 7.'s samtykke udstedtes der en lov om befordringsvæsenet i København, hvoraf et par paragraffer her nødvendigvis må gives.

§ 1. De i Staden Kjøbenhavn værende tvende

Vognmandslaug saavel som Hyrekudskekorporationen ophæves fra 21. oct. 1851 at regne.

§ 2. De nuværende Interessenter i fornævnte Laug og Korporation erholde uden Betaling deres Borgerbreve ombyttede med nye, der berettiger dem til at udleje Heste og Vogne paa den i § 4 nærmere bestemte Maade. (Hvilket ville sige ingen indgreb i de rejsendes rettigheder). Derhos forbliver enhver af de nuværende Interessenter i det store Vognmandslaug og deres Hustruer, som Enker, for Livstid, med sammen Rettigheder som hidtil, i Besiddelse af den Lod i Vognmandsmarken, som de for tiden have i Brug, uden at der af denne Aarsag skal paahvile dem nogen Forpligtelse til at præstere Kjørsel i Postvæsenets Tjeneste; men efter Haanden som de uddøe, hjemfalde Lodderne til Kommunen.

Med hensyn til det sidste stykke i § 2. kan det oplyses, at de sidste lodindehavere var nogle vognmandsenker, som magistraten fik en økonomisk ordening med i slutningen af forrige århundrede, da en del af grunden her overgik til kaserneområde for ingeniørregimentet.

Loven sagde, at nu kunne alle og enhver, der havde lyst til at nedsætte sig som vognmand, gøre dette efter nævnte dato.

Resultatet af denne lov blev næsten det samme som ved forsøget på næringsfrihed i 1600-tallet.

Myndighederne fratog Vognmændene deres laugsrettigheder og forbød begrebet laug, men overskar, uden at tænke derover, samtidigt den officielle

forbindelse med denne næringsklasse. Hvem skulle man nu forhandle med? Hvordan skulle offentlige meddelelser tilflyde denne gruppe?

Magistraten anmodede derfor oldermænden for det nu ophævede Kjøbenhavns Vognmands-laug, P. Gundersen, om i forening med oldermænden for det lille vognmands-laug og formanden for hyrekud-skekorporationen at foranstalte afholdt en samling af alle interessenterne i de nævnte laug og korporationer, for ved denne samling at foretage valg af en eller to formænd, der var villige til at optræde på samtlige den nye næringsklasses vegne i dennes forhold til det offentlige.

Efter nogle møder, som foregik på rådhuset (det senere domhus på Nytorv), blev man med 40 stemmer af 43 enige om at vælge det gamle laugs tidligere oldermænd, P. Gundersen til formand. Endvidere valgtes 2 repræsentanter fra hver forening, således at alles interesser var tilgodeset. Denne nye sammenslutning fik navnet Kjøbenhavns Vognmandsforening.

Til trods for, at laugene på magtbud måtte lide den smerte at se det gamle navn ændret fra laug til forening, samt at alle og enhver, der havde borger-skab som vognmand, kunne indtræde i foreningen og var berettiget dertil, og at denne indtrædelse ydermere var frivillig, må det erkendes, at alt det, man frygtede, var ubegrundet. Det hele fortsatte i den gamle laugsånd, om end i noget ændret skikkelse. For 16 skilling blev et mærke brændt i vognens sider.

Det kunne kun foretages hos foreningens formand og virkede derefter som adgangstegn for al kørsel i offentligt øjemed.

På et andet område skinnede det gamle laugs-fællesskab også igennem, og det var i det filantropiske arbejde, som fra de ældste tider har været en vigtig del af laugets aktiviteter.

Allerede i året 1865 fremkom der et forslag på generalforsamlingen om at anvende nogle af foreningens midler til købet af en ejendom til stiftelse for gamle vognmænd eller deres enker i trange kår. Det var der behov for, fordi de sociale hjælpeforanstaltninger på den tid indskrænkede sig til fattig-gården.

Forslaget blev vedtaget, og bestyrelsen bemyndigedes til at finde en passende bygning. Der var mange muligheder: Bjørnegade, Borberggade og Skt. Knudsvej var på tale, men pengene var små, og først efter en halv snes års forløb lykkedes det at finde et, efter den tids begreber, egnet sted, nemlig Fredericiagade 49, hvor 32 lejligheder dannede grundlaget for vognmændenes første stiftelse.

Alle vedtægter stadfæstedes af Christian d. 9. under kongelig hånd og segl.

Stiftelsen og dens beboere har siden 1884 modtaget anselige legatbeløb, hvis afkastninger stadig følger de engang givne filantropiske retningslinier.

Stiftelsen i Fredericiagade virkede i over 60 år. En modernisering blev hårdt tiltrængt, men var

uoverkommelig. Det lykkedes lauget at få solgt ejendommen samtidigt med, at en ny smuk stiftelse stod færdigbygget i Brønshøj. Et vers om den gamle stiftelse, skrevet af en beboer, siger, hvorfor en flytning var ønskværdig.

*Du var fra tiderne fjerne,
en smule »umoderne«.
Du ejed byens stærke duft,
men knap så meget sol og luft.*

Samtidig med at firserne svandt hen, gled også den gamle forretningsform i vognmandsbranchen mere ud af billedet. Vognmændene var begyndt at specialisere sig.

Det bunder sikkert i vognmændenes udprægede selvstændighedsfølelse, der ofte udartede sig til stridbarhed, at laugets historie i så høj grad er præget af separatistbevægelser og trang til at danne selvstændige foreninger, mellem hvilke indbyrdes stridigheder ofte fandt sted. Dette forhold sammenkædet med specialiseringen startede en »separatistfeber« mellem de københavnske vognmænd. Hvad historien tidligere havde vist, sad man ganske overhørig.

De første udbrydere var en række entreprenør-vognmænd, der i 1886 dannede Vognmandsforeningen »Prøven«. I 1898 stiftedes »Kontrahentforeningen« af skraldemændene. År 1900 så »Droskejerforeningen« dagens lys. 1901 startedes »Vognmandsforeningen for Stykgodskørsel«, 1902 »Den frie

Vognmandsforening« og endelig i 1924 »Autovognmandsforeningen«.

Resultatet var blevet et sammensurium af småforeninger uden nogen som helst effekt eller betydning. Disse foreninger nåede aldrig den styrke udadtil, som det gamle laug besad. Mange skåltaler med gode ønsker, hver gang en ny forening blev holdt over dåben, glemtes, efterhånden som forhåbningerne bristede. *Sic transit gloria mundi.*

★

Hensynet til en knust formandsære har åbenbart været vigtigere end hensynet til vognmændenes tarv. I stedet for en effektiv samling af vognmændene eet sted, skød man genvej, idet man oprettede en forening med det flotte navn »Fællesrepræsentationen for københavnske Vognmandsforeninger«, der virkede en del år.

Stærke kræfter var dog i gang for at komme ud af dette virvar, og æren må tilskrives Oldermænd Max J. Madsen og Viceoldermænd C. N. Steenbjerger, at det lykkedes at samle de københavnske vognmænd.

I januar 1928 var genforeningen en realitet, og nu fandtes der ingen myndigheder, der kunne forbyde, at det gamle navn »Kjøbenhavns Vognmands-laug« igen blev antaget.

Det håb blev fremsat, at lauget nu havde lært af sin egen historie og således i fremtiden ville søge at

undgå splittelser i forståelsen af, at enighed ville give styrke.

Tiderne var på mange måder ændret væsentligt. Den vigtigste og ligefrem historiske ændring var overgangen fra hestevogn til automobil. Gamle, garvede hestevognmænd spyttede foragteligt efter de »nymodens« hostende og osende bæster, der på deres faste gummiringe tumlende overhalede hestevognene på byens brosten. Foragten slog over i en skadefro latter, når motoren begyndte at slå bagud og stønne gennem de uvirksomme lydpotter med det resultat, at chaufføren lidt senere i sit ansigts sved befandt sig i foroverbøjet stilling fuldt beskæftiget med rensning af tænderør og strålespidser, medens hestevognen i luntetrav muntert kørte forbi.



Men årene gik, og seriefabrikationen af lastbiler blev en kendsgerning, endog efter en målestok, som ingen havde drømt om. Hestevognen gik på retur. Smeden blev afløst af automobilmeknikeren. Kuske blev chauffører. Med undtagelse af et par stilstandsår i begyndelsen af 30'erne steg antallet af lastautomobiler støt, og 1939 ville have været rekordår, hvis ikke krigen havde væltet det hele. Vognmændene, der for det meste var gået over til auto-drift, følte det næsten, som om benene blev slået væk under dem på grund af brændstofmangelen. De var sammen med det øvrige samfund taknemmelige for

den erstatning, trægasgeneratoren blev, også selv om man måtte starte 1½ time før arbejdstids begyndelse for at fjerne slagger fra dagen i forvejen i bunden af hærden, for så efter påfyldning af tørvesmuld, der mest af alt lignede potteplantejord, at håbe på, at »øsen« ville starte.

Dog var trægassen en snigende gift, hvis skadelige virkninger man først erfarede flere år efter, og mange vognmænd forvandt aldrig disse skader.

Et andet stort spørgsmål var dækkene, der efterhånden blev nedslidt eller sprængtes. Der kunne ses lastvogne med indtil tre dæk indeni eller udenpå hinanden, sammenholdt med så mange bræddebolte, at det hele havde karakter af en ny form for pigdæk. Der blev også fremstillet dækerstatninger af sammenlimede bøgtræsstykker med et sindrigt fjedersystem, der imidlertid var uden virkning efter den første regnskylle.

Lastvognparken blev, efterhånden som krigsårene gik, ringere og ringere. Hestene fik igen deres renæssance, og denne holdt sig adskillige år efter krigen.

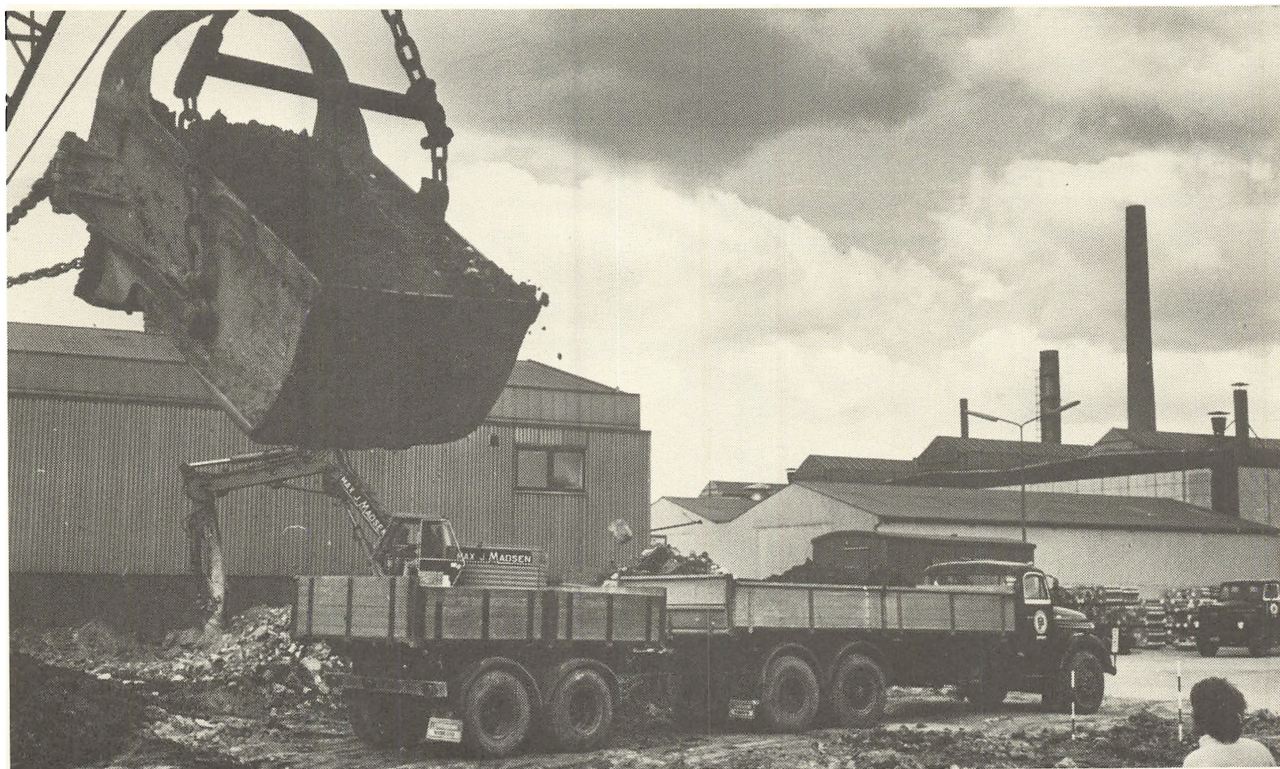
Vognmændenes materiel har nu i årene op til jubilæet gennemgået en helt fantastisk udvikling på alle måder især inden for de hydrauliske hjælpemidlers område. Radiotelefoner og forhøjet akseltryk har skabt en stor effektivitet, der dog mere er kommet samfundet end netop vognmanden til gode.

Den tekniske udvikling har været enorm, men teknik kræver energi, og en truende sky i form af

energikrise nærmer sig med hastige skridt. Nye energiformer vil være påkrævet, for vognmændenes fremtid ligger i opfindernes hænder, og hvis ikke

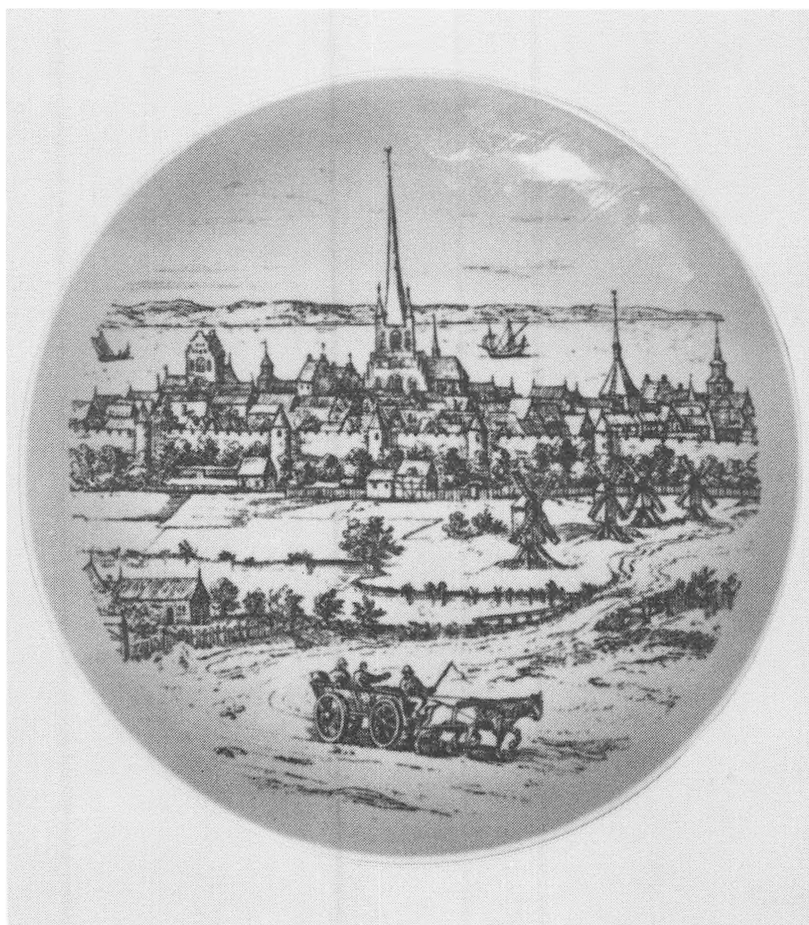
energiproblemerne løses, medens det endnu er tid, sluttet måske ringen, og vi er igen tilbage i hestens tidsalder.

– men endnu bruges der løs! . . .

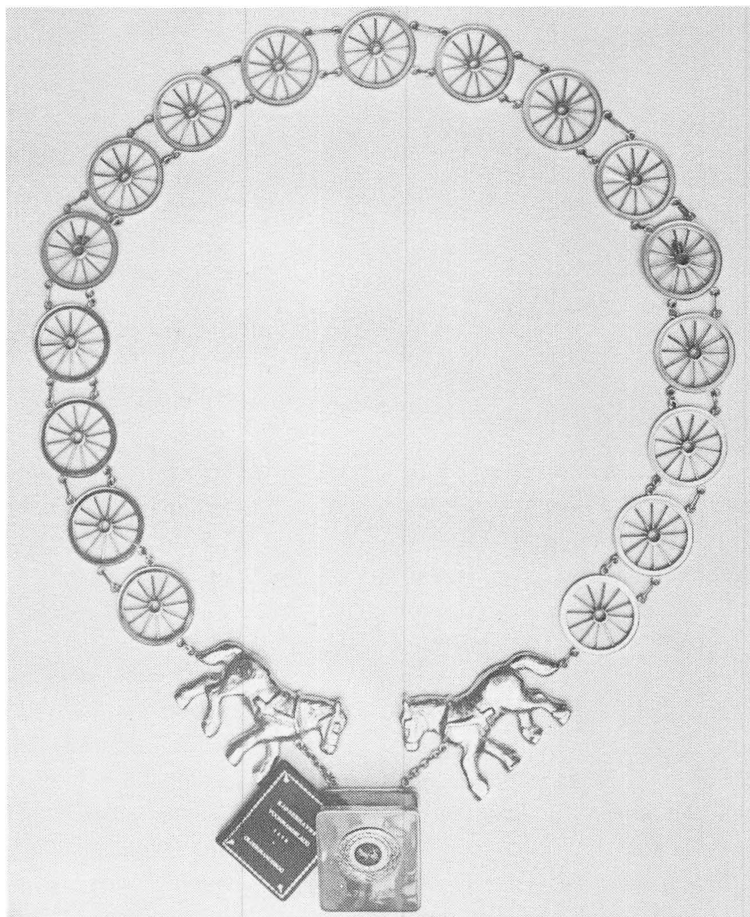




. . . overalt!



*Platte fremstillet på Den kgl. Porcelainsfabrik
ved Lauges 500 års jubilæum.*



*Ligesom andre laug fik
Kjøbenhavns Vognmandslaug omsider en oldermanskæde.*

Efterskrift

500 års hestearbejde, javel, men hvor er så det arbejde, vognmændene har skabt? Er det lukket inde i skabe og montrer og udstillet som klenodier? Kan vi sige: Her er Jep Vognmands mesterstykke udført i år 164? – Nej, aldrig vil det kunne lade sig gøre. Produktet er borte i det øjeblik, arbejdet er færdigt.

Men de usynlige varer, tjenesteydelserne, som vognmændene alle dage har produceret, er den katalysator, uden hvilken al anden aktivitet ville gå i stå. Ingen sten ville blive transporteret til byggepladserne, intet korn kørt til mølle og ingen personer transporteret til deres bestemmelsessted.

Venskabs- og kærlighedsbånd er også usynlige og dog stærke. Her drejer det sig ikke om bånd mellem mennesker, men om nervetråde i samfundet, blodbaner i legemet, der transporterer ny energi frem til de arbejdende celler og fjerner deres spildproduk-

ter, så de ikke går til i selvforgiftning. Vognmændene er det mobile led i det danske samfund. De har været med til at skabe det transportnet, som er samfundets blodkar, og hvori pulsen i dag slår kraftigere end nogensinde. – Samfundet fungerer, fordi forsyningerne når frem.

Alligevel bør spørgsmålet stilles: Hvor er de mange kørte mil? – Svaret er skrevet, ikke i vinden, men i laugsbrødrenes bevidsthed. Vognene trak deres spor i gader og veje – i vognmændenes sind, og i deres ansigter. Små spor blev til furer, furer blev til et fast drag omkring munden; et udtryk for et specielt sindelag, en personlig udtryksform og optræden.

I langt højere grad end økonomisk vinding har denne udefinérbare vognmandsstolthed og vognmandsglæde været den hemmelige drivkraft bag 500 års slid og slæb.

Laugets stiftere

Oldermand Tue Jensen

Ingvar Rafn Lauritz Pedersen Anders Galin Morten Andersen Morten Fynboe
Jens Archilsen Niels Jensen Hans Kragøe Peder Clemmetsen

Laugets Oldermænd

1478 Tue Jensen	1717 Peder Nielsen Juul	1769 Jochum Larsen	1867 H. Jørgensen
1518 Peder Clemmetsen	1721 Lars Larsen	1775 Peder Sørensen	1882 J. Meier
1525 Clemidt Vogenmandt	1725 Gudmand Jensen	1777 Christian Bertelsen	1884 J. Jensen
1547 Joseph Vognmand	1727 Peder Nielsen Bager	1779 Vogt Andresen	1886 L. Jensen
1581 Christen Jensen	1737 Christen Larsen	1781 Jens Krogh	1888 J. Jensen
1622 Niels Hansen	1743 Claus Lydersen	1791 Jacob Engelbreth	1889 P. Nielsen
1641 Niels Madsen Muss	1745 Christoffer Jørgensen	1796 Ole Nielsen	1891 H. Rasmussen
1648 Niels Christensen	1747 Niels Andersen	1799 Anders Odersen	1903 Carl Petersen
1661 Christen Nielsen	1749 Hans Nielsen	1801 Hans Møller	1905 Th. Meier
1679 Oluf Hansen	1751 Niels Pedersen Lind	1803 Ebbe Juhl	1906 H. D. Petersen
1681 Peder Ibsen	1752 Mathias Petersen	1807 Nørager	1908 Em. Jensen
1683 Arfved Svensen	1754 Lars Sørensen	1811 H. Arentzen	1911 Th. Meier
1685 Niels Andersøn	1758 Peder Jensen	1813 Mathias Jørgensen	1914 R. Andersen
1687 Hans Svenson	1760 Ole Joseph	1815 Hans Chr. Lind	1917 H. D. Petersen
1689 Jens Søfrenson	1761 Lars Sørensen	1819 G. Lorentzen	1923 C. N. Steenbjerg
1691 Niels Pedersen	1763 Thomas Mathiesen	1823 Jacobsen	1924 C. Graae
1700 Dirrix Jensen	1765 Søren Joseph	1825 P. Holst	1925 Max J. Madsen
1711 Peder Nielsen	1767 Ole Andresen	1827 A. Lorch	1933 C. N. Steenbjerg
1715 Hans Willumsen	1767 Peder Pedersen	1841 O. Petersen	1934 F. A. Olsen
		1845 P. Gundersen	1959 Svend Gundermann
		1857 Th. Jacobsen	1965 J. P. Hansen
		1860 C. Gram	1971 Ole Norgart

Litteraturliste

Kjøbenhavns Diplomatarium.
(O. Nielsen, 1872).

Danmarks Gilde og Laugsskraer fra Middelalderen.
(C. Nyrop, 1895).

Kjøbenhavn.
(C. Bruun, 1887 – 1901).

Københavns Brandvæsens Historie.
(A. G. Hassø, 1931).

Ad Hjulspor og Landeveje.
(Torben Topsøe-Jensen, 1966).

Københavns Historie gennem 800 År.
(Sv. Cedergreen Bech, 1967).

Alveje og Kongeveje.
(Alex Wittendorff, 1973).

SLID OG SLÆB. Historien om et laug udsendes af Kjøbenhavns Vognmandslaug ved 500 års jubilæet den 29. april, 1978. Teksten er af viceoldemand, vognmand Bent Heick Hansen. Redaktion og grafisk tilrettelæggelse ved Knud Meister. Skriftet udsendes i 3.000 eksemplarer.

